



Cahier d'acteur n° 43

janvier 2012

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

Positionnement du Pays de Beauce sur le projet de Ligne à grande vitesse Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon (POCL)

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Syndicat du Pays de Beauce
10, rue de Châteaudun
B.P. 52
28150 VOVES

Le Syndicat du Pays de Beauce est un territoire de 40 000 habitants regroupant 83 communes et 4 Communautés de communes du département d'Eure-et-Loir sur les cantons d'Auneau, de Janville, d'Orgères-en-Beauce et de Voves. Situé entre Chartres, Orléans et l'Île-de-France, le Pays constitue depuis sa création en 1998 un organe de réflexion et de contractualisation au service de l'ensemble des collectivités qui le compose.

Au regard des aires d'études présentées dans le rapport du maître d'ouvrage, les scénarios Ouest et Ouest-Sud du projet de Ligne à grande vitesse Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon concernent 23 communes du Pays. Pourtant, la plupart des élus concernés n'étaient pas informés de ce projet, ni avertis du lancement du débat public. Soucieux de préserver au mieux les intérêts de son territoire, le Pays de Beauce a donc décidé de réfléchir à l'opportunité du projet et des scénarios proposés afin de se positionner dans le cadre du débat public.

Les élus du Pays associés au Conseil de développement se sont réunis spécifiquement à plusieurs reprises pour mesurer les enjeux et mettre en évidence les impacts potentiels du projet POCL sur le territoire afin d'établir un positionnement commun. Le cahier d'acteur présent restitue le résultat de ces échanges pour qu'ils puissent être intégrés au débat public.



*Passage du TGV à Honville
Crédit : Syndicat du Pays de Beauce*

La LGV POCL : un projet opportun nécessitant une solidarité entre les territoires

■ Le projet LGV POCL reconnu comme un intérêt national et régional...

Au regard, de l'annonce par RFF de la saturation de la ligne à grande vitesse existante entre Paris et Lyon, et du risque de criticité sur cette ligne du fait de l'augmentation du nombre de voyageurs dans les années à venir, il est nécessaire de reconnaître l'utilité que pourrait avoir le projet LGV POCL pour doubler la ligne à grande vitesse entre ces deux villes. Les échanges ferroviaires entre ces deux pôles nationaux doivent être naturellement privilégiés et encouragés vis-à-vis des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, tel que le prévoit le Grenelle de l'environnement. Au regard des dynamiques de développement à l'œuvre sur le territoire national, desservir le centre de la France, autre objectif de ce projet, est également une impérieuse nécessité. Les métropoles d'Orléans et de Clermont-Ferrand subissent depuis trop longtemps leur isolement du réseau à grande vitesse pour ne

pas reconnaître l'intérêt du projet POCL pour leur développement, ainsi que pour celui des nombreuses villes moyennes qui maillent les régions du Centre, de la Bourgogne et de l'Auvergne.

La compétition de mise entre les territoires d'Europe nécessite de renforcer le positionnement des Régions du centre de la France en les intégrant au réseau de lignes à grande vitesse afin d'améliorer leur accessibilité et leur attractivité. Les territoires métropolitains dynamiques doivent disposer de cet "outil" pour accompagner leur développement et jouer un rôle moteur dans le développement de leur aire urbaine ou d'influence. Les territoires ruraux, tel le Pays de Beauce, ne pourront tirer parti d'un tel projet qu'à la condition que soient organisées à l'échelle régionale des dessertes modales qualitatives assurant des liaisons efficaces entre les aires métropolitaines desservies par le TGV et le reste de leur territoire.

Les enjeux de la réalisation de la LGV POCL sur le Pays de Beauce

■ Une concentration d'infrastructures et de contraintes environnementales présentant de multiples risques pour le territoire et le projet

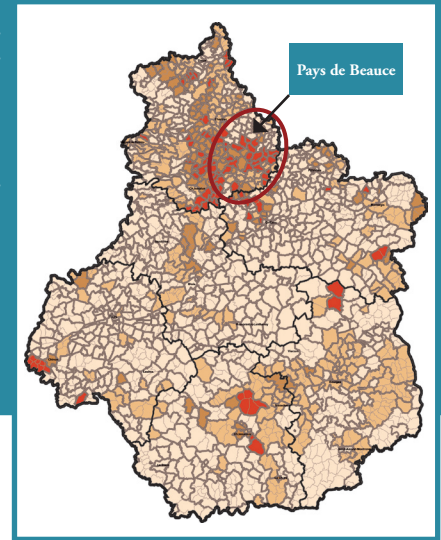
Le Pays de Beauce est situé au sud-est du département d'Eure-et-Loir entre deux axes de communication majeurs, l'A10 et l'A11. Subissant, au nord et à l'est, la pression urbaine de l'agglomération parisienne, il s'inscrit dans les territoires des franges franciliennes. Orléans et Chartres constituent les deux autres pôles d'attraction majeurs du territoire. Dans cette position, le Pays est soumis au passage de nombreuses infrastructures de transport qui constituent autant de coupures impactant le territoire sur de nombreux aspects (paysage, pollution, emprise foncière, agriculture, etc.). En outre, la fragmentation des habitats naturels (bois, prairie, etc.) engendre une rupture des connectivités écologiques (trame verte et bleue) et la disparition progressive de la biodiversité.

La multiplication des infrastructures de transport sur le Pays de Beauce contribue à concentrer les nuisances environnementales et les "effets de coupures" sur le

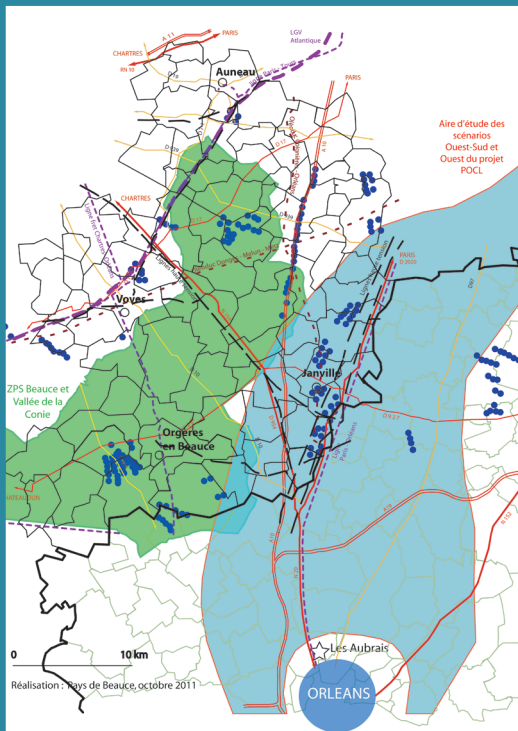
territoire. Celui-ci est réduit peu à peu à un lieu de passage entre Paris, Chartres et Orléans, comme le montrent entre autres la présence de l'A10, la RN154, la RN10, la RD2020, des lignes de chemin de fer classiques Paris/Bordeaux, Brétigny/Tours, Chartres/Orléans, et enfin de la LGV Atlantique qui traverse la partie ouest du Pays.

En dehors de ces infrastructures, l'aire d'étude du projet englobe également de nombreuses contraintes et servitudes présentes sur le territoire. La zone de protection spéciale "Beauce et Vallée de la Conie" pourrait notamment être impactée par le projet. L'infrastructure pourrait perturber l'habitat de nombreuses espèces d'oiseaux protégées. Par ailleurs, la présence de nombreuses éoliennes et poteaux de lignes hautes tensions dans ce secteur pourrait accentuer les difficultés de passage d'une LGV.

Le passage de la LGV dans les scénarios ouest et ouest-sud pourrait aggraver la pollution de l'eau dans le secteur le plus sensible de la Région Centre et contrecarrer les efforts réalisés pour y remédier. Les communes en rouge sont soumises à une eau d'alimentation dont la teneur moyenne en nitrate dépasse le seuil maximal autorisé de 50mg/l.



Réalisation : ARS du Centre - juillet 2011. Source : ARS du Centre - IGIN/GéoFla©



La présence de nombreuses infrastructures sur le Pays de Beauce est un obstacle important pour les scénarios Ouest-Sud et Ouest du projet LGV POCL

Un risque d'impact fort sur l'environnement, notamment

sur la nappe de Beauce, incompatible avec l'objectif impérieux d'amélioration de la qualité des eaux sur le territoire.

L'aire d'étude des scénarios Ouest du projet POCL recouvre une partie du Pays de Beauce fortement impactée par un état jugé inquiétant de la qualité des eaux souterraines. Les communes sont pour la plupart soumises à un taux de nitrates supérieur à 50mg/l d'eau et à un taux de pesticide également inquiétant (>0,1µg/l).

Les objectifs fixés pour retrouver un bon état chimique des eaux souterraines risquent d'être contrecarrés par la réalisation d'une LGV. Les risques de pollution durant le chantier, mais également durant l'exploitation de la ligne à travers les traitements pesticides des voies, pourraient accroître les difficultés à remédier aux pollutions existantes.

Un effet potentiellement dangereux pour le maintien des exploitations agricoles et l'attractivité des zones d'activités locales

L'effet de coupure d'une infrastructure de ce type serait irréversible et impacterait notablement les activités locales. La réduction des terres agricoles engendrée par l'emprise foncière (10ha/km) du projet pourrait supprimer potentiellement 6 exploitations agricoles, dans le cas d'un tracé d'une longueur de 60 km sur le territoire, la taille moyenne des exploitations locales étant de 100 hectares. En outre, les compensations qui devront être créées pour remplacer la destruction d'espaces naturels (loi Grenelle, 3 août 2009) viendront à nouveau ponctionner les terres agricoles. Les destructurations des exploitations agricoles, la suppression de voies existantes ne pourraient qu'être difficilement compensées, d'autant que les ponts créés pour rétablir les liaisons risquent d'être mal adaptés à des engins agricoles de plus en plus imposants. La création de la zone d'activités interdépartementale de Poupry-Artenay pourrait également souffrir du passage de la LGV. La coupure créée pourrait être un frein à la circulation des camions, d'autant que d'importantes implantations d'entreprises logistiques et de transports routiers sont envisagées. A plus long terme, la réalisation du projet POCL interroge également sur la relation qui devra être trouvée avec le projet de LGV Atlantique Eco-Fret, et le projet de plateforme de ferroutage entre Artenay et Toury. La possibilité de mutualiser les infrastructures POCL avec le fret doit être impérativement recherchée.



Des infrastructures routières et ferroviaires déjà nombreuses sur le Pays de Beauce en comparaison d'autres territoires de la Région Centre

Les infrastructures majeures en Région Centre

La question du bruit, le danger du V360

La vitesse de 360 km/h recherchée par RFF pour rendre le projet plus attractif laisse craindre une nuisance sonore plus importante que celle des TGV actuels. Dans le cas du passage de la LGV à proximité de villages, l'hypothèse du V360 paraît difficile à accepter malgré les précautions qui devraient être prises pour limiter le bruit. Le bruit aérodynamique créé par le sifflement de l'air sur le matériel roulant devient très pénible à supporter à partir de 300 km/h où il atteint plus de 90 dB (A). De plus même si la plaine de Beauce se prête bien à l'établissement de record

de vitesse ferroviaire du fait de sa platitude relative, l'absence de relief est au contraire un désavantage pour stopper le bruit émis par les machines.

En outre, l'augmentation du bruit constituerait un élément perturbateur supplémentaire pour la faune locale, notamment les oiseaux. Le bruit est d'ailleurs reconnu comme un facteur limitant l'utilisation des ponts ou des tunnels destinés à la faune pour la traversée des voies, renforçant ainsi les coupures écologiques.

Le choix d'un scénario, un positionnement citoyen

La présentation par RFF au sein de son dossier du coût, du taux de rentabilité et de la valeur actualisée nette correspondant à chaque scénario permet de prendre la mesure pharaonique du projet POCL. S'agissant du coût en lui-même, la fourchette comprise entre 12 et 14 Md€ semble difficile à considérer dans le contexte

budgétaire incertain de la période actuelle. Le choix du futur scénario devra être un positionnement citoyen. Il devra prendre en compte la rigueur budgétaire annoncée pour les années à venir, et favoriser un scénario le plus créateur de richesses, le plus aisément finançable et le plus équitable pour les territoires concernés.

CONCLUSION du débat au sein du Pays

Le choix du scénario "Médian" :

Au regard des éléments présentés dans le dossier du maître d'ouvrage et lors des réunions du débat public, le Syndicat du Pays de Beauce a choisi de se positionner en faveur d'un scénario favorisant sa faisabilité et son équité territoriale, au regard des enjeux présents sur les territoires.

Conscient que la faisabilité du projet POCL dépend de la cohésion entre les territoires et de leur aptitude à porter un objectif commun, le Pays de Beauce reconnaît l'opportunité de ce projet qui favorisera un développement harmonieux de la France et l'équilibre de ses dynamiques régionales.

Devant l'évidence que les scénarios Ouest-Sud et Ouest présentent un risque de concentration des infrastructures sur un même espace de quelques kilomètres de large sur le Pays de Beauce, risquant d'aggraver les phénomènes de fragmentation et de pollution du territoire, leur opportunité est rejetée.

Les communes du Pays de Beauce situées sur l'axe Paris-Orléans supportent ces infrastructures depuis de nombreuses années sans pour autant que les transits importants bénéficient à leur développement économique. Cet "effet tunnel" n'est donc plus souhaité.

Au regard des critères d'analyse retenus par RFF, le scénario "Médian" et le scénario "Est" présentent les meilleures caractéristiques (V.A.N., T.R.I., gain en voyageurs, investissements, impacts sur l'environnement, effet territorial, etc.). Considérant le plus faible "effet territorial" du scénario "Est" par rapport au scénario "Médian", ce dernier est celui qui présente alors un plus grand intérêt à tous les niveaux.

Devant ce constat, le Syndicat du Pays de Beauce considère comme opportun de soutenir plus particulièrement le scénario "Médian", favorisant une desserte équitable pour l'ensemble des parties prenantes et assurant les meilleurs gages de faisabilité et de rentabilité du projet LGV POCL.

Toutefois, dans l'hypothèse où l'un des scénarios Ouest serait retenu à l'issue du débat public l'ensemble des collectivités du Pays de Beauce s'oppose au passage de la LGV en Eure-et-Loir sur le territoire du Pays pour des raisons environnementales, économiques et d'encombrement dû aux infrastructures déjà existantes.



Syndicat du Pays de Beauce
10, rue de Châteaudun
B.P. 52
28150 VOVES

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

68 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris - Tél. : 01 53 43 62 67
secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org
www.debatpublic-lgv-pocl.org

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV POCL