



# Cahier d'acteur n° 93

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](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org). Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

## Chambre d'Agriculture du Loiret

Établissement public consulaire, la Chambre d'Agriculture du Loiret représente les intérêts généraux de la ferme Loiret auprès des pouvoirs publics et est au service de la profession agricole. Elle est l'instance où s'élabore le projet politique agricole du département et est le carrefour où s'expriment les besoins des agriculteurs.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



**Chambre d'agriculture du Loiret**  
13, avenue des Droits de l'Homme  
45921 ORLEANS Cedex 9  
Tél. : 02 38 71 90 10  
Fax : 02 38 71 90 60  
[www.loiret.chambagri.fr](http://www.loiret.chambagri.fr)

*La Chambre d'agriculture du Loiret prend acte du projet POCL et en reconnaît l'opportunité. Les scénarios Est et Médian sont nettement plus impactant pour l'agriculture du Loiret. Les tracés ouest coupent le département selon l'axe nord – sud avec la possibilité de jumeler la LGV avec des ouvrages existants, alors que les tracés est fracturent le département deux fois en passant systématiquement dans l'espace agricole. Ces scénarios rajoutent également du linéaire via le barreau de raccordement. Pour les couloirs ouest, un passage dans la forêt d'Orléans doit être étudié, cependant aucune compensation écologique type reboisement ne pourra être admise sur des sols agricoles.*

# Opportunité du projet

Les élus de la Chambre d'agriculture reconnaissent l'opportunité du projet de TGV Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon.

En accord avec les exigences de la loi Grenelle 1, il est nécessaire de relier Orléans au réseau TGV et de mettre Clermont-Ferrand à deux heures de Paris. En effet, ces deux capitales régionales sont parmi les dernières à ne pas être reliées au réseau TGV. Le projet POCL permettra également de relier Orléans à Lyon, et donc

au Sud-est de la France et à l'Italie, sans passer par Paris. Finalement, la possible connexion directe d'Orléans à Orly et Roissy permettrait, entre autre, aux 415 000 habitants de l'aire urbaine d'Orléans, un accès facilité au trafic aérien.

Pour ces raisons, le POCL sera un atout pour le développement des villes et agglomérations qu'il desservira.

## Les tracés ouest dans le Loiret : préservation de l'agriculture et développement du territoire.

Si une Ligne à Grande Vitesse est une opportunité pour le développement des territoires urbains qu'elle dessert, elle représente une forte contrainte pour les espaces agricoles qu'elle traverse. En plus de la consommation de foncier, qui représente une perte de l'outil de travail pour l'agriculture, un ouvrage comme la LGV fragmente le territoire et les exploitations.

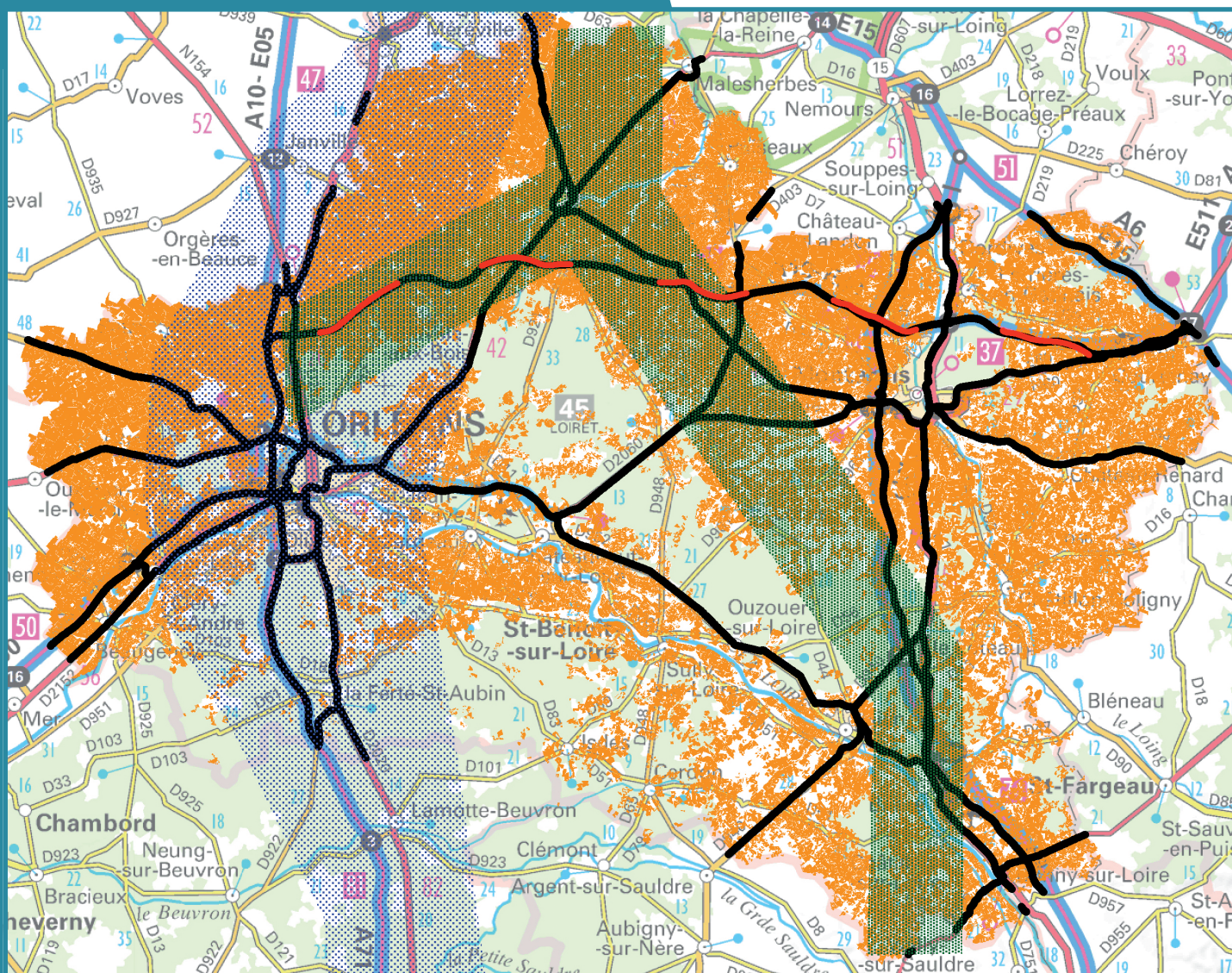
Étant donné que la très large majorité des couloirs se trouve en zones agricoles, le scénario retenu devra prendre en compte les enjeux de l'activité économique agricole.

Les tracés ouest, en plus de desservir directement Orléans et son aire urbaine, ne coupent le département qu'une fois du nord au sud. En revanche, les tracés est nécessitent un barreau de raccordement à Orléans. Cela induit plusieurs dizaines de kilomètres de linéaires (d'une largeur de 100 m, soit plusieurs centaines d'hectares supplémentaires perdus pour la ferme Loiret. De plus, se rajouterait à la coupure nord-sud du département une fracture est – ouest par le barreau de raccordement.

Le couloir d'étude des tracés ouest contient des infrastructures existantes : l'autoroute A10, la RD2020, et la voie ferrée Paris–Limoges. Ces trois ouvrages relient déjà Paris à Orléans. Les tracés ouest permettraient au futur tracé de jumeler la nouvelle ligne POCL aux ouvrages existants ce qui limiterait une nouvelle coupure du territoire. En revanche, le rapprochement des infrastructures devra être maximum pour éviter d'avoir une bande délaissée inexploitable entre les deux. Cela augmenterait davantage la consommation foncière finale du projet.

La préférence donnée au tracé ouest impacte directement les départements de l'Eure et Loire et du Loir et Cher qui ne seraient pas concernés par les tracés est. Cependant, les Chambres d'Agriculture de ces deux départements ont également pris position pour les tracés ouest du TGV.





La carte représente les différents couloirs d'étude. En noir, ce sont les principales infrastructures routières existantes dans le Loiret. En orange, les parcelles déclarées à la PAC en 2010. Cela signifie qu'en 2010, toutes les parcelles identifiées sur cette carte entraînent dans le système culturel d'une exploitation. Cependant, le nombre d'îlots est sous-évalué, car certaines exploitations ne déclarent pas la PAC car ne peuvent pas obtenir d'aides de l'Europe (culture spécialisée : fruits, légumes, fleurs...).

#### Cette carte illustre 2 points :

- Un nombre d'îlots, et donc d'exploitations, impactés nettement plus important dans les tracés est. En effet, ce dernier contourne la forêt d'Orléans et impacte la zone agricole sur tout son tracé. De plus, le barreau de raccordement à Orléans rajoute du linéaire donc de l'emprise au sol et de la consommation foncière.
- Le tracé est recoupe un nombre de routes principales nettement supérieur aux tracés ouest. Cela va entraîner une nouvelle fragmentation du territoire. On citera notamment la récente A19 qui coupe le Loiret d'est en ouest et dont le remembrement destiné à réorganiser les exploitations agricoles n'est même pas encore complètement terminé. La LGV devrait franchir cet ouvrage deux fois !

# Le passage en zone forestière

Les tracés est contournent les différents massifs forestiers au détriment des espaces agricoles. Cependant, les tracés ouest, en cas de contournement est de l'Agglomération Orléanaise peuvent traverser la forêt d'Orléans avec un minimum d'impact.

La forêt d'Orléans est composée de 4 massifs. La LGV pourrait passer entre les massifs d'Ingrannes et d'Orléans (les deux massifs les plus proches d'Orléans à l'extrême est du couloir

d'étude). La forêt est plus étroite et n'est pas domaniale entre ces deux massifs. L'emprise sur la forêt sera minimum et la connectivité pourrait être rétablie avec des passages à faune.

Les tracés ouest traversent également la forêt de Sologne qui est une zone natura 2000. Sur ce secteur également, un jumelage au plus près de l'A71 ou de la voie ferrée évitera de réaliser une nouvelle coupure sur ce territoire.

## Ratification du cahier d'acteur de l'APCA

La Chambre d'Agriculture du Loiret approuve les éléments du cahier d'acteur de l'Assemblée Permanente des Chambres d'Agriculture, notamment sur les points suivants.

L'agriculture étant aujourd'hui absente des documents fournis par le maître d'ouvrage, RFF doit mener des études agricoles complémentaires pour mieux connaître les zones agricoles potentiellement traversées et choisir les solutions les moins impactantes pour les territoires traversés. Cela s'inscrit dans la logique "éviter, réduire, compenser". Sur le plan de la concertation, les Chambres d'Agriculture, notamment départementales, devront être plus consultées que lors des premières études.

Sur les mesures compensatoires destinées à la profession agricole, les potentiels de production et le dynamisme des

exploitations devront être restaurés grâce, notamment, à la mise en place d'un fond de reconstitution du potentiel économique.

Les mesures compensatoires environnementales ne devront pas être une "double peine" pour l'agriculture en instaurant de nouvelles contraintes sur les espaces agricoles. En outre, les mesures compensatoires mises en place devront être prouvées efficaces scientifiquement. Si des surfaces doivent être déboisées, elles ne pourront en aucun cas être compensées sur des secteurs agricoles. Finalement, la Chambre d'Agriculture du Loiret propose que les différentes alternatives soient soumises à la CDCEA du Loiret, même si cela se fait après le débat public, elle devra donner son avis avant le choix du couloir.



Chambre d'agriculture du Loiret

13, avenue des Droits de l'Homme  
45921 ORLEANS Cedex 9  
Tél. : 02 38 71 90 10  
Fax : 02 38 71 90 60  
www.loiret.chambagri.fr

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