

Auvers, le 24 janvier 2012.

Lionel BARDEZ

30, Chemin des Motillons

91580 Auvers Saint Georges

Commission particulière du débat public sur le projet POCL

68, rue du Faubourg Saint-Honoré

75008 Paris

Copies :

- Mairie d'Auvers Saint Georges
- PNR du Gâtinais Français
- Communauté de Communes "Entre Juine et Renarde"

Contribution au débat public sur le projet POCL

Messieurs,

Vous avez versé début janvier le document "Tous scénarios Accès en Ile-de-France – Variantes en Essonne" au débat public concernant la future LGV POCL.

Particulièrement concerné par le contenu de ce document (raccordement au nord d'Étampes) et conscient de la non-prise en considération des éléments de terrain par les rédacteurs de cette étude du fait de sa rapidité d'exécution (Y a-t-il eu reconnaissance terrain ?), je me permets d'apporter une contribution à sa lecture, motivée par les arguments suivants :

- Cette étude complémentaire de RFF est apparue au débat public en janvier alors que la clôture de la réception des cahiers d'acteur a été fixée au 10 janvier 2012. Les collectivités concernées n'ayant pas le temps matériel de réunir leurs conseils pour vous transmettre des cahiers d'acteur, cette étude complémentaire ne peut être considérée juridiquement, pour la suite de la procédure, comme ayant été portée à la connaissance du public pour avis dans le délai de la procédure de débat public. Si c'est le cas, il faut prolonger d'autant le débat public. Au cas où le tracé "Raccordement au nord d'Étampes" serait finalement retenu, les juges du Tribunal Administratif et le Conseil d'État sauront apprécier.
- L'emprunt par la LGV POCL du parcours du RER C ne sera pas sans impact négatif sur la circulation de ces RER, voire des TAGV, merci de bien vouloir intégrer au débat une étude des incidents d'exploitation sur cette ligne afin d'éclairer ledit débat.
- Le tracé publié (voir figure 1) coupe en deux un village : Auvers Saint Georges. La coupure physique d'un village de 1100 âmes et 450 foyers est difficile à concevoir : Paysage, bruit, perte des repères (plus de sons de cloche de l'église pour les habitants à l'Ouest du tracé), cela représente bien plus que "passer dans le secteur d'Auvers Saint Georges" (dixit l'étude), c'est un enjeu social qui ne figure pas dans cette étude. Les engagements du Grenelle II de l'Environnement, doivent être intégrés. La dégradation de la valeur du patrimoine foncier et locatif est à prendre en compte dans le volet économique. Vous devez d'ailleurs considérer que cette dégradation est d'ores et déjà commencée depuis la publication de cette étude.

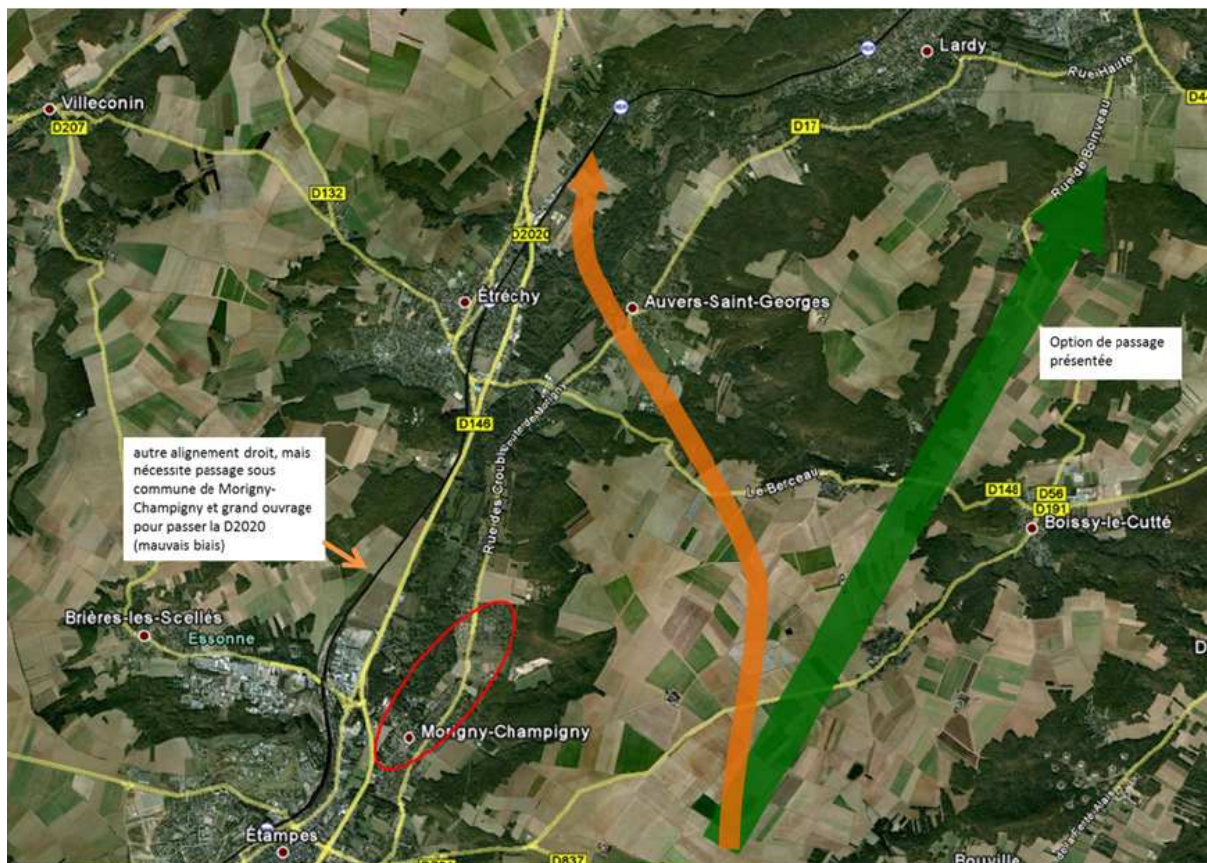


Figure 1 - Tracé contenu dans l'étude complémentaire RFF

- La traversée d'une ZNIEFF ne serait-ce que par un ouvrage d'art doit être prise en compte dans les enjeux environnementaux.
- Non loin du tracé se trouve un site remarquable et protégé des Sites Géologiques de l'Essonne, un remblai à proximité de ce stratotype condamnerait toute recherche ultérieure dans ses alentours, c'est un élément qui doit également être pris en compte dans les enjeux environnementaux.
- La vallée sèche située sur le tracé possède un site tout aussi remarquable : "Le trou du sarrasin" ce site est orné de gravures rupestres, combien de sites équivalents non découverts à ce jour dans cette vallée seront détruits ou rendus inaccessibles aux générations futures ? Cet effacement des témoignages de notre civilisation ne peut pas être considéré comme un développement durable.
- Ce tracé emprunte le PNR du Gâtinais Français qui est indivisible quant à sa charte, son classement et ses contraintes, même si le parcours dans le PNR est qualifié de "limité". La relecture de la charte du PNR vous montrera la présence de trames vertes et bleue sur le tracé, corridors écologiques irremplaçables (voir en annexe). Ces corridors ne sont pas plus sensibles au cœur du PNR qu'en sa périphérie.
- Techniquement le tracé proposé ne semble pas tenir compte de l'altimétrie des lieux, un simple profil en long (voir annexe) établi sur la base de ce tracé montre que :
 - Le respect d'une déclivité de LGV à 2,5 % oblige à commencer la pente juste après le franchissement de la Juine obligeant une traversée de village avec un remblai de 7 m au dessus du terrain naturel, puis 17 m (Plate-forme de 14 m + Talus 1/2 = emprise d'environ 100 m) avant d'attaquer le plateau, qui culmine à 150 m d'altitude moyenne.
 - Si le remblai est remplacé par un viaduc de franchissement, vous devez intégrer le coût de cet ouvrage dans vos estimations financières, la cubature considérable du

remblai doit l'être également, ce tronçon ne peut être estimé au même coût qu'un passage en plaine.

- La déclivité du profil en long en annexe est de 25 mm/m, les TAGV ne pourront pas atteindre leur vitesse maximale à la montée vers la province et devront ralentir bien avant la descente du plateau vers Paris (la déclivité moyenne maximale admissible au freinage à la vitesse de référence étant de 16 mm/m sur 5200 m), il vous faut en tenir compte dans vos estimations horaires.
- Une étude géologique même sommaire vous aurait montré qu'il faudra passer en déblai ou en tranchée dans des bancs de grès pour rejoindre le plateau (les anciennes carrières sont encore là comme témoin), augmentant là encore le coût des travaux.

Tracé plus à l'Ouest :

Je m'étonne qu'un tracé "Extrême OUEST" : Austerlitz / Aéroport d'Orly / Gare de Massy TGV puis doublement du jumelage du TGV Atlantique jusqu'à une séparation permettant de rejoindre Orléans en jumelage avec l'A10, n'ait pas été évoqué (voir figure 5 en Annexe). Ce tracé présenterait les avantages suivants :

- Utilisation de la gare TGV de Massy, pôle central sud pour les TAGV, évitant la multiplication de ces pôles.
- Limitation des nuisances écologiques par jumelage avec la LGV Atlantique puis l'A10.
- Le jumelage permet un secours LGVA/POCL sur le tronçon jumelé.
- Ligne traditionnelle Paris-Orléans laissée intacte pour un secours, les TER et le RER C.
- Vitesse maxi TAGV acquise après le départ de Massy-TGV, permettant un gain de temps.
- Desserte d'Orléans sur le parcours POCL et possibilité offerte de départ vers LGV POTL.

Je vous demande d'intégrer cette donnée dans le débat public.

Confiant dans l'intérêt que saurez porter à cette contribution, je vous prie d'accepter, Messieurs, l'expression de ma considération distinguée.

Lionel BARDEZ

Ingénieur diplômé

Directeur de Projet et Expert au sein d'un Bureau d'Ingénieurs Conseils

ANNEXE

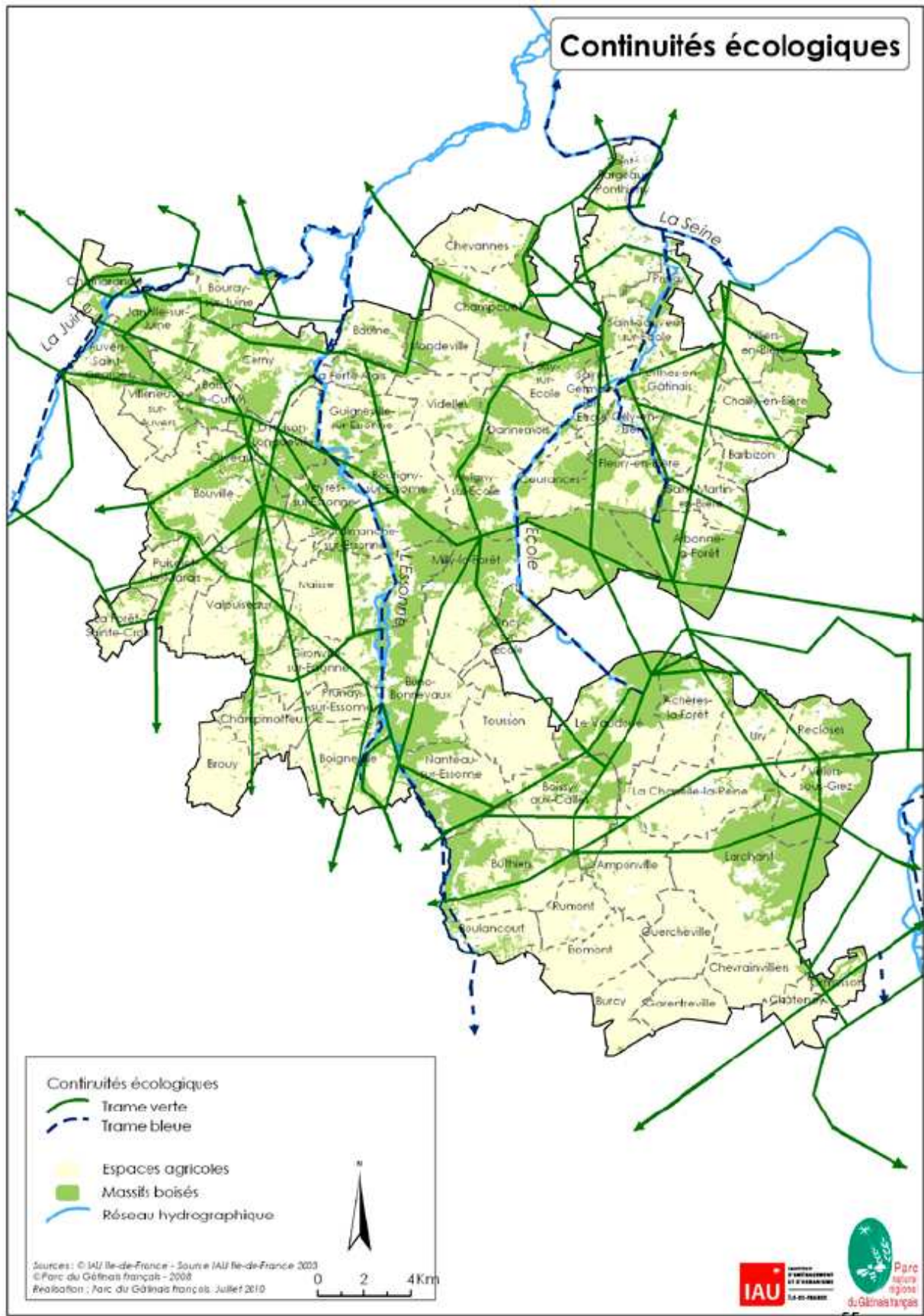


Figure 2 - Extrait de la charte du PNR Gâtinais Français relatif aux continuités écologiques



Figure 3 - Report du tracé "Raccordement au Nord d'Étampes" sur une carte IGN



Figure 4 - Profil en long constitué sur la base du tracé (vert: TN, bleu : Marais de la Juine, rouge : Voie LGV estimée)

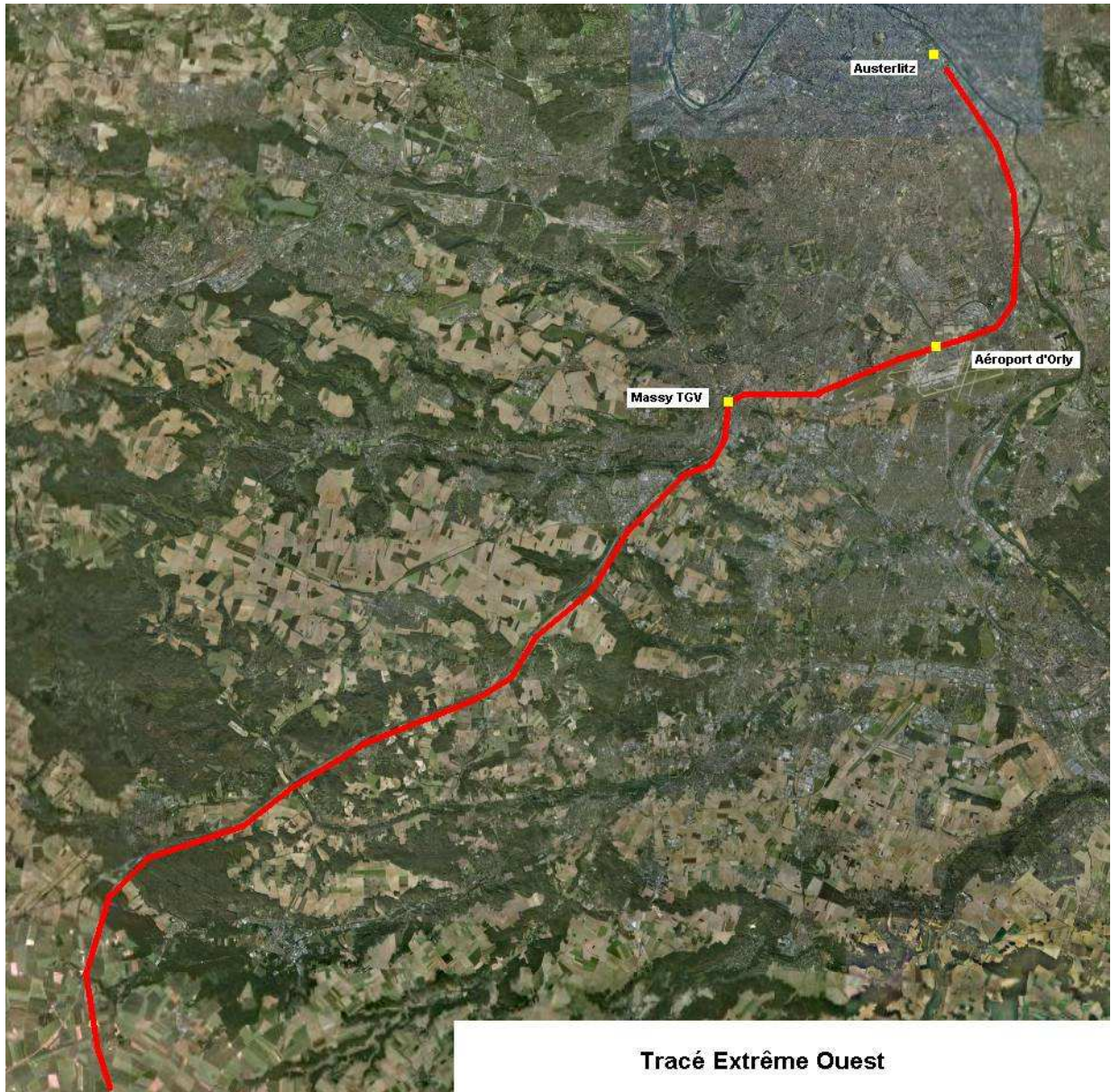


Figure 5 - Contribution: Suggestion d'un tracé "Extrême Ouest"