

De l'ensemble des débats, 2 scénarii semblent émergés : Ouest et Médian.

En fonction de la situation géographique des villes desservies, les acteurs politiques et économiques privilégient un des deux tracés notamment pour une différence de temps de parcours relativement modeste de l'ordre de 5 à 10 minutes.

Dans le tracé Ouest : Orléans, Blois, Vierzon, Châteauroux gagnent en moyenne 5 minutes par rapport au tracé Médian. Par ailleurs, la fréquence des TGV en aller et retour quotidien pour ces 4 villes serait identique dans les 2 tracés.

Dans le tracé Médian : Nevers, Moulins, Vichy, Clermont-Ferrand gagnent en moyenne 5 minutes par rapport au tracé Ouest. Mais là, la fréquence du TGV en aller et retour quotidien, pour ces 4 autres villes, est supérieure pour le tracé Médian que pour le tracé Ouest.

Pour les acteurs de l'ensemble du département du Loiret, dont je fais partie, un élément nouveau vient de faire son apparition, depuis la semaine dernière, à savoir la possibilité de desservir Gien avec 3 TGV quotidiens. Je rappelle que début décembre 2011, avant d'avoir bien sûr eu connaissance de cette information, le Conseil général du Loiret n'avait pu se départager entre les 2 tracés puisqu'une moitié des conseillers généraux étaient favorables au scénario Ouest à l'autre moitié au scénario Médian.

Certes on comprend que les acteurs d'Orléans et de l'Agglomération orléanaise se fassent les défenseurs du temps de parcours le plus réduit, tout en disant d'ailleurs en même temps que les 10 minutes de gain de parcours sur Lyon, à travers le tracé Médian, n'était pas un élément déterminant à prendre en considération dans le choix définitif.

Mais pour un habitant du Loiret, si l'on regarde objectivement en terme d'aménagement du territoire, ne faut-il pas mieux que le TGV irrigue deux secteurs du département : Orléans et Gien (même si ce n'est qu'avec 3 TGV quotidiens car l'impact économique serait malgré tout important) plutôt qu'un seul secteur ? La question mérite que l'on se la pose.

Et puis, en terme d'impact sur le milieu humain, les acteurs de l'Agglomération orléanaise ont-ils vraiment pris en compte les dégâts et les nuisances que provoqueront une nouvelle Ligne à Grande Vitesse sur le milieu relativement dense d'habitat qui entoure Orléans ? Alors on nous dit : « oui mais le TGV empruntera le réseau existant ». J'appelle cela un argument pour se donner bonne conscience car chacun sait que le TGV n'empruntera pas la ligne existante pour la traversée de l'agglomération orléanaise dans l'hypothèse du scénario Ouest. A priori M. Allary de RFF ne me démentira certainement pas à ce sujet.

Et puis en terme d'impact sur le milieu naturel est-ce anodin que le tracé Ouest traverse de par en par la Sologne, le plus vaste site Natura 2000 d'Europe, comme ce serait le cas dans le scénario Ouest ? Alors là aussi on se donne bonne conscience en indiquant que le tracé Ouest serait jumelé à la ligne ferroviaire existante ou à l'autoroute A71 et qu'en conséquence les dégâts écologiques seraient moindres. En réalité M. Allary nous a bien précisé que ce jumelage serait opérant seulement sur les 10 km des 70 km de traversée, ce qui signifie en clair que sur les autres 60 km les dégâts seraient encore plus importants. En effet, outre l'assise de la LGV, les surfaces impactées comprendraient en plus ce qu'on appelle les « délaissés », c'est-à-dire des espaces abandonnés, sans parler des 2 fois 70 km de clôtures qui viendraient une nouvelle fois défigurer la Sologne.

Voilà les quelques réflexions succinctes que je voulais apporter au débat en tant qu'élus du Loiret et en tant qu'élus de Sologne.

Xavier DESCHAMPS,
Maire de Marcilly-en-Villette,
Président de la Communauté de Communes du Canton de La Ferté Saint-Aubin
Vice-Président du Conseil Général du Loiret.