



Cahier d'acteur n°189

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.

La Sologne, un territoire attractif au patrimoine naturel reconnu

Le Pays de Grande Sologne rassemble 26 communes des cantons de Lamotte-Beuvron, Neung-sur-Beuvron, Salbris et des deux cantons de Romorantin. Son comité syndical est composé des représentants des 26 communes et des représentants du Conseil général de Loir-et-Cher.

Dans ses tracés Ouest et Ouest-sud, le projet de LGV POCL traverserait le Pays du nord au sud sur le territoire des communes de Chaumont-sur-Tharonne, Lamotte-Beuvron, Saint-Viâtre, Nouan-le-Fuzelier, Salbris, Theillay et Orçay.

Par ailleurs, le Pays de Grande Sologne préside le comité de pilotage du site Natura 2000 « Sologne », plus grand site terrestre français (348.000 ha).

Le Pays de Grande Sologne souligne également l'importance, pour l'ensemble de la Sologne, de placer les agglomérations d'Orléans et de Vierzon au meilleur niveau d'attractivité des territoires nationaux. En effet, l'attractivité de ces deux territoires voisins est un élément important de l'attractivité de la Sologne sur le plan économique, touristique et de l'emploi.

C'est pourquoi, en examinant l'ensemble de ces objectifs, le Pays de Grande Sologne a souhaité prendre part au débat public en présentant un cahier d'acteurs.

cahier d'acteur a été rédigé par :



**Syndicat mixte du
Pays de Grande Sologne**

18 avenue de la République
41600 Lamotte-Beuvron
Tél. 02.54.88.62.62.
contact@grande-sologne.com

Les scénarios Est et Médian répondent aux 4 objectifs fixés par l'État et à l'aménagement durable du territoire, et placent les agglomérations voisines de la Sologne, Orléans et Vierzon, dans le réseau français et européen de TGV

Objectif 1 : Assurer, à terme, un temps de parcours entre Paris et Clermont-Ferrand inférieur à deux heures :

=> **Les tracés Est et Médian permettent de relier Paris à Clermont-Ferrand en 1h50 à 1h55 (plus rapides que les tracés Ouest).**

Objectif 2 : Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse :

=> **Les 4 tracés permettent de positionner Orléans sur le tracé du TGV.**

Objectif 3 : Améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand centre :

=> **Les tracés Est et Médian permettent de desservir les agglomérations de Bourges et Vierzon**, voire de créer, en plus grand nombre, de nouvelles dessertes entre Vierzon et Paris (via Bourges) pour ce qui concerne directement la Sologne.

Les gains de temps estimés entre les tracés Ouest d'une part et les tracés Est et Médian d'autres part sont compris entre 5 et 15 mn (Paris-Vierzon par exemple), voire nuls pour Vierzon-Roissy et Vierzon-Lille.

Objectif 4 : Constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris-Lyon :

=> **Les scénarios Est et Médian répondent stratégiquement à un dédoublement de cette ligne actuelle**, à la fois :

- en assurant une intégration des villes du centre au réseau français et européen de TGV,
- tout en améliorant et rendant plus compétitif encore le temps de trajet entre Paris et Lyon.

Au regard de ces premiers éléments, il apparaît que **les tracés Est et Médian répondent à l'ensemble des exigences exprimées par l'État.**

La Sologne : des tracés Ouest impactant durablement ce territoire attractif au patrimoine naturel reconnu



crédit photo :
Pays de Grande
Sologne

Une offre touristique et culturelle de très grande qualité :

Le Pays de Grande Sologne présente un panel d'activités touristiques non négligeable le plaçant notamment au premier plan départemental en terme d'emplois dédiés au tourisme avec, pour la seule emprise des tracés Ouest :

- Center Parcs : plus de 500 ETP et 1,2 millions de nuitées par an,
- le siège national de la Fédération Française d'Équitation et son Parc Équestre Fédéral : plus de 140 salariés permanents ; 3^{ème} fédération sportive française avec 710.000 licenciés ; près d'un million de visiteurs sur le parc,
- Le domaine de Chalès, centre de congrès : 60 salariés, 32.000 nuitées,

- Le village vacances de Courcimont : 14 salariés,
- Le Centre intergénérationnel de Mont-Evray : 50 salariés.

Les tracés Ouest impacteraient gravement l'activité de ses équipements.

Les tracés Est et Médian assurent, par contre, une desserte des agglomérations voisines d'Orléans et Vierzon permettant :

- d'assurer :
- le maintien de ces équipements structurant à l'échelle départementale et régionale,
- d'espérer :
- une augmentation du nombre de touristes en courts séjours dans ces équipements dédiés,
- une plus large fréquentation des compétitions d'envergure nationale et internationale proposées sur le Parc Équestre Fédéral,
- une augmentation du nombre de congrès organisés localement : Center Parcs, Chalès...

Une activité économique en mutation :

Suite à la fermeture des entreprises de l'armement (Salbris) et de l'entreprise automobile MATRA (Romorantin-Lanthenay) impactant l'ensemble du Pays de Grande Sologne, les collectivités locales



crédit photo :
Pays de Grande Sologne

(communes, communautés de communes) ont investi pour un **développement économique durable des zones d'activités situées à proximité des échangeurs autoroutiers de l'A41** :

- à Lamotte-Beuvron : 253 emplois,
- à Nouan-le-Fuzelier : 318 emplois,
- à Salbris : 414 emplois + 155 emplois (ETMAT, site militaire),

On aurait pu envisager de demander à la Sologne de supporter la charge de 70 km de LGV si elle en avait bénéficié directement sous forme d'un arrêt en Sologne, par exemple à Salbris, et indirectement sous forme d'une plus grande attractivité (par rapport aux scénarios épargnant la Sologne) des territoires voisins d'Orléans et de Vierzon dont la vitalité économique communicative est indispensable pour la Sologne.

Or, non seulement, il n'en est rien mais encore les tracés Ouest impacteraient durablement les investissements réalisés et les activités présentes sur ces pôles solognots sans parler des zones d'habitation proches.

Les tracés Est et Médian assurent, par contre, une desserte des agglomérations voisines d'Orléans et Vierzon :

- sans compromettre le potentiel d'accueil des entreprises existantes,

- tout en espérant les retombées économiques liées à une desserte optimale de ces villes-portes.

Un patrimoine naturel reconnu internationalement.

Différents classements nationaux ou européens placent ainsi la Sologne au titre des espaces naturels d'importance internationale, notamment :

- au titre de la directive Oiseaux : la ZPS « étangs de Sologne »,
- au titre de la directive Habitats : la ZSC « Sologne », plus grand site terrestre français.

En dehors des mesures de protection classiques (espèces protégées..), ces deux classements placent tout particulièrement la Sologne au cœur d'un dispositif réglementaire particulier :

- ainsi, les études d'incidences devront démontrer qu'un projet Ouest, s'il était retenu, ne remettrait pas en cause l'intégrité des deux sites,
- en cas d'impacts significatifs, il faudrait démontrer qu'une autre alternative à un projet Ouest n'était pas possible : les scénarios Médian et Est prouvent le contraire,
- des solutions en termes de compensation sont également à envisager dans un tel scénario, sans compter les procédures probables de contentieux au vu des recours administratifs vécus récemment par la Sologne pour des projets moins conséquents. De tels recours conduisent les porteurs de projets à différer leur opération voire à l'abandonner. Les échéances fixées pour la réalisation de la LGV n'intègrent pas ces éléments.

Le "risque d'impact sur l'environnement" des projets Ouest et Ouest-sud est d'ailleurs classé, pour le milieu naturel, comme "majeur", donc **le plus élevé**, dans l'étude de faisabilité du projet du fait principalement de la présence de ces 2 sites Natura 2000 en Sologne.

Les tracés Ouest impacteraient donc durablement la richesse écologique de ce territoire.

un projet exploratoire de jumelage avec l'A71 défavorable aux scénarios Ouest et Ouest-sud pour la Sologne

En complément des éléments apportés précédemment, les contraintes techniques dues aux courbures de la voie pour un tracé Ouest en jumelage :

- tendrait à découper un peu plus encore la Sologne en lanières : la ligne LGV ne pouvant suivre exactement l'A71 que sur 10 km ; 40 km de faux-jumelage et les 20 autres km conduisant à créer une infrastructure quasi propre soit :
- près de 2x70 km de clôtures nord-sud sur un territoire qui vient de lancer une médiation territoriale pour enrayer ce phénomène grandissant, entravant la libre circulation de la grande faune, accidentogène et conduisant à une consanguinité des espèces

(appauvrissement en biodiversité),

- imposerait une consommation d'espaces supplémentaires aux autres scénarios Médian et Est : 1.100 ha consommés, soit 700 ha pour l'infrastructure (1 km = 10 ha consommés) et 400 ha de « délaissés » (espaces entre 50 et 300 m entre l'A71 et la LGV) à acquérir puis entretenir par RFE,
- ne permettrait pas à la LGV d'épargner des sites (étangs notamment) évités alors par un tracé de l'A71 plus souple en courbure.

Toutes ces contraintes imposeraient ainsi un surcoût brut notable d'un projet Ouest estimé aujourd'hui à 20%.



Les enjeux de la LGV POCL pour la Sologne.



Pays de Grande Sologne

Dans les scénarios ouest et ouest-sud, la Sologne supporte une charge très lourde en termes d'environnement et de risques de perturbations des activités économiques, notamment touristique, et des emplois. Cette charge ne peut être envisagée que si elle est la contrepartie indispensable d'un avantage déterminant pour la Sologne et pour ses deux territoires voisins d'Orléans et de Vierzon dont l'attractivité est bénéfique pour la Sologne.

Or, la Sologne ne bénéficiera d'aucun avantage direct du fait d'être traversée par 70km de LGV puisqu'elle ne bénéficiera d'aucun arrêt sur son territoire : les TGV ne feront qu'y passer ! Et, Contrairement à ce que certains avancent, l'attractivité des territoires d'Orléans et de Vierzon ne changera pas de nature selon le scénario retenu : ils ne passeront pas, en terme d'attractivité, de la «1ère classe» à la «seconde classe» par rapport aux autres territoires français ou européens avec lesquels ils sont en compétition !

En effet, dans tous les scénarios ces deux territoires seront intégrés au réseau français et européen de TGV et leur attractivité sera portée au meilleur niveau possible. Les différences entre les scénarios ne portent que sur des points secondaires (5 minutes de + ou de - pour aller d'Orléans ou de Vierzon à Paris !) dont l'intérêt pour les voyageurs ne peut justifier d'imposer à la Sologne la charge de 70 km de nouvelle LGV.

CONCLUSION

Considérant l'égalité des dessertes possibles des agglomérations portes de la Sologne dans les quatre scénarios et le lourd tribut attendu de la Sologne pour un tracé Ouest de la LGV, le Pays de Grande Sologne ne peut se résoudre à subir des inconvénients qu'il estime injustifiés et se positionne en faveur des tracés Est et Médian.



Syndicat mixte du
Pays de Grande Sologne

18 avenue de la République
41600 Lamotte-Beuvron
Tél. 02.54.88.62.62.
contact@grande-sologne.com

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