

Cahier d'acteur n°190

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.

Source SAFO



Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Société des Amis de la Forêt d'Orléans
Connaissance, sauvegarde et avenir
du patrimoine naturel, historique,
économique et culturel de la
Forêt d'Orléans et de ses environs

Siège : Muséum d'Histoire Naturelle
6, rue Marcel Proust, 45000 Orléans
Mél: valentin-jacques@wanadoo.fr
Tél : 02 38 54 49 79
Site : www.safo.asso.fr

La SAFO

La SAFO, Société des Amis de la Forêt d'Orléans, a été créée fin 2004 par des amoureux de la Forêt d'Orléans soucieux de sa préservation et de son avenir. La SAFO compte en 2012 plus de 300 membres et regroupe en outre 7 associations et 4 collectivités locales. Sa présidente est Madame Sylvie Genevoix.

La SAFO a pour but de contribuer :

- à la connaissance, la protection, la conservation et la restauration des richesses écologiques et patrimoniales de la Forêt d'Orléans,
- au développement des liens et complémentarités entre les institutions, les associations, les sociétés savantes et autres organisations s'intéressant à la forêt,
- à la mise en valeur par la création d'événements artistiques et culturels : concerts, salon du champignon, expositions...

Les activités de la SAFO comprennent :

- découverte et inventaire des richesses patrimoniales,
- encouragement à la gestion durable de la Forêt
- développement des réseaux pédagogiques à l'adresse du public, notamment des jeunes,
- publication et diffusion des connaissances scientifiques, juridiques, historiques, littéraires et touristiques de la forêt,
- promotion des produits, des services et savoir-faire liés à la forêt et notamment : bois, produits dérivés, etc.

Présentation de la Forêt d'Orléans :

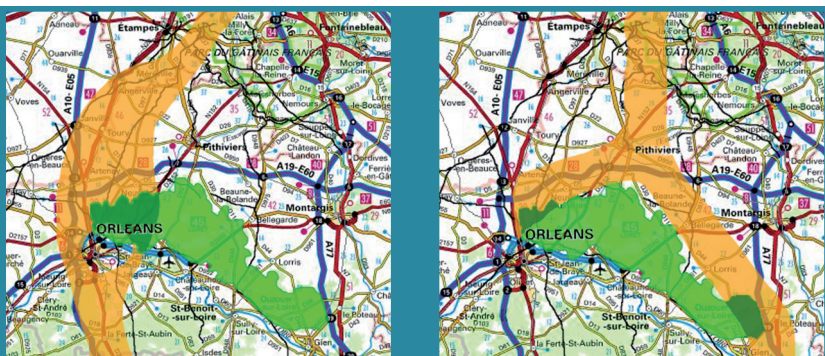
La Forêt d'Orléans est un massif forestier de près de 70 000 ha aux confins de la Beauce, du Gâtinais et du Val de Loire. Elle s'étire sur 70 km de longueur au nord de la Loire, en épousant la courbe du dernier fleuve sauvage de notre pays, inscrit au patrimoine mondial de l'humanité de Sully-sur-Loire (45) à Chalonnes-sur-Loire (49). Malgré, ou à cause de son immensité, elle demeure mal connue et beaucoup ignorent son histoire, la variété de ses sites et le rôle important qu'elle joue localement aux plans économique, social et environnemental.

L'Etat en détient la moitié avec environ 35 000 ha qui constituent la plus grande forêt domaniale de la métropole. Ce massif domanial prestigieux comprend la plus grande forêt de chênes (plus de 17 200 ha) et la plus grande forêt de pins sylvestres (12 000 ha), appartenant à l'Etat.

Le complément, soit près de 35 000 ha, appartient à un grand nombre de propriétaires privés, en gestion directe avec le concours éventuel d'experts forestiers ou de coopératives forestières. La surface unitaire des propriétés se situe très exceptionnellement au delà de 25 ha. L'ensemble des propriétaires publics et privés se sont engagés à pratiquer une gestion patrimoniale exemplaire selon une Charte forestière signée en 2010

La forêt domaniale est dotée d'une « Série d'Intérêt écologique » où sont regroupés des espèces et des habitats du secteur ligérien caractéristiques des sols pauvres et acides où l'eau reste un facteur limitant de la croissance des espèces. Plus de 3 000 ha sont en outre classés Natura 2000. Le balbuzard pêcheur y niche depuis les années quatre-vingts. L'aigle botté y est revenu. C'est aussi un pôle d'excellence de la vénerie du cerf. Une cinquantaine d'étangs sont utiles aux oiseaux migrateurs.

La Forêt d'Orléans a plus d'un millénaire. La surface boisée n'a pas cessé de se modifier mais la géométrie de l'ensemble du massif est restée sensiblement la même depuis cinq siècles.



Source SAFO

Un massif respecté par le développement économique et l'aménagement du territoire

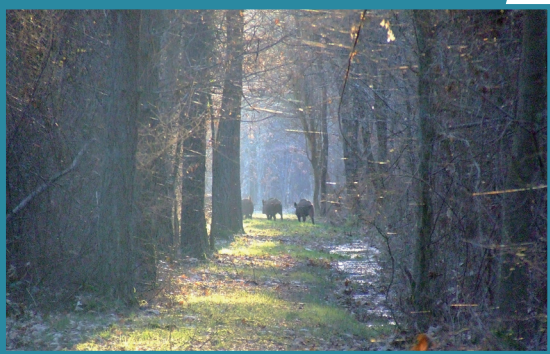
Les infrastructures et constructions réalisées depuis le 17^{ème} siècle ont respecté l'intégrité de la Forêt. Son emprise a été peu ou prou conservée. Les aménagements et infrastructures qui ont été créés sont compatibles avec le maintien des usages de la Forêt par les hommes et la faune sauvage.

Aucune autoroute ni voie express ne traverse la Forêt. Toutes celles qui ont été construites longent la Forêt en la respectant. Au XXI^{ème} siècle, la grande infrastructure qu'est l'autoroute A19 reliant Montargis à Orléans aurait pu traverser la Forêt d'Orléans. Elle a finalement été réalisée en la contournant soigneusement par le nord. Ainsi la Forêt est-elle encadrée de très près au Nord par A19, à l'ouest par A11, à l'est par A77 et au sud par la voie express D2060 Orléans-Châteauneuf sur Loire..

Des voies ferrées ont traversé la forêt au 19^{ème} siècle mais elles sont aujourd'hui abandonnées à l'exception de la ligne à voie unique Orléans-Pithiviers utilisée environ une fois par semaine. Les voies ferrées actuelles tangent la Forêt par l'ouest (ligne Paris-Orléans) et par l'est (ligne Paris - Montargis - Nevers).

Source SAFO





La voie d'eau qui traverse la Forêt, le Canal d'Orléans, est l'artère hydrologique de la Forêt. Elle n'est plus utilisée depuis un demi-siècle pour le transport de marchandises. Ainsi, la Forêt d'Orléans est-elle un élément important de trame verte, aucun obstacle infranchissable ne venant interdire les mouvements d'animaux sur 75 km d'une extrémité à l'autre du massif en arc de cercle, c'est-à-dire entre le couloir ferroviaire Paris-Orléans et le couloir ferroviaire Paris-Montargis-Gien-Nevers. Il est important que la nouvelle ligne de train à grande vitesse, dite LGV, ne vienne pas détruire ce patrimoine forestier conservé et respecté depuis des siècles et, à l'instar de ce qui a été fait récemment pour A19, contourne la Forêt d'Orléans sans la traverser. Cela semble tout-à-fait possible dans chacun des quatre « scénarios » proposés à condition d'avoir cette contrainte présente à l'esprit.

Les scénarios proposés

4 options différentes pour le tracé de la future ligne LGV, sont présentées au débat public par le maître d'ouvrage. Pour ce qui concerne le nord de la Loire ces 4 « scénarios » sont identiques 2 à 2 et se réduisent en pratique à une seule alternative : les scénarios Ouest et Ouest-Sud d'une part et les scénarios Médian et Est d'autre part.

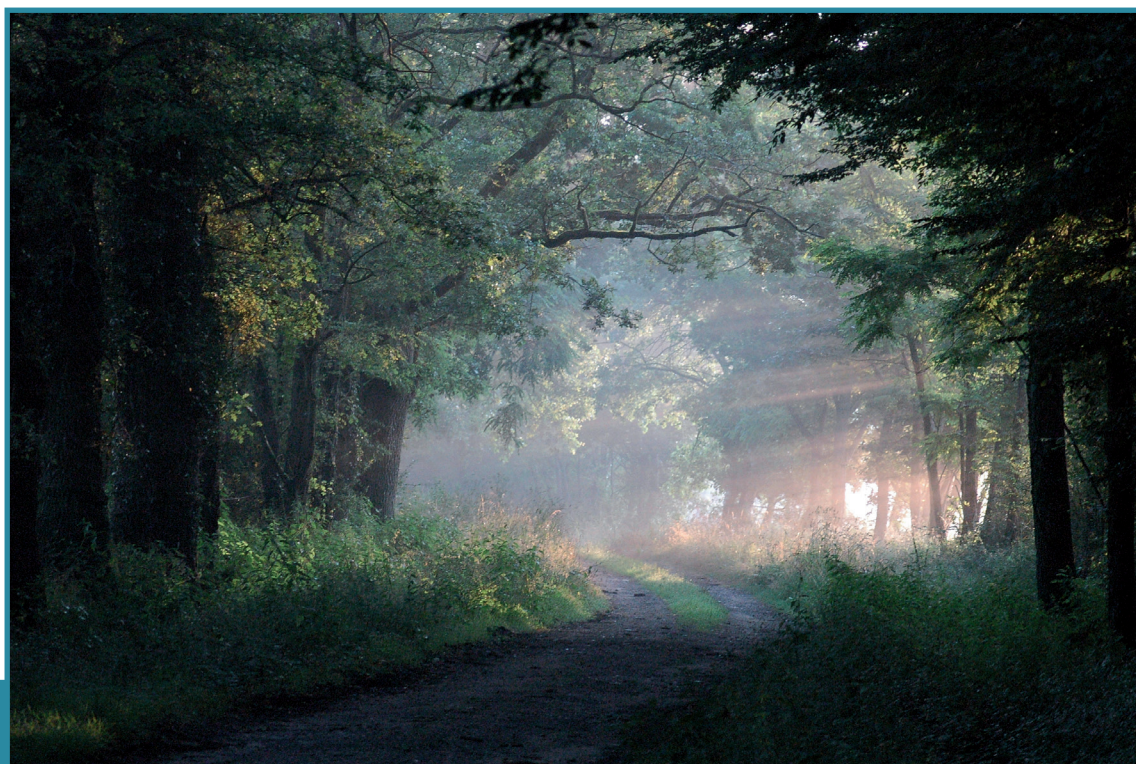
Dans chaque cas, le tracé est à définir au sein d'un « fuseau » de plusieurs kilomètres de large dessiné sur des cartes. Ces fuseaux sont reportés sur les cartes ci-jointes qui montrent également la Forêt d'Orléans dessinée en vert. Les parties de la Forêt concernées par les fuseaux d'études proposés au débat public sont indiqués en vert sombre.

On peut voir que chacun des scénarios permet d'éviter la Forêt d'Orléans. **Dans ce contexte, la**

SAFO ne pense pas devoir exprimer de préférence entre les différents scénarios.

On peut cependant voir également que chacun des scénarios permet de conduire à un tracé susceptible d'endommager la dite Forêt. Puisqu'il est possible et même envisagé de faire différemment, il paraît essentiel d'abandonner les parties des fuseaux d'études qui mordent sur le massif forestier et ainsi éviter de faire moins bien que nos prédécesseurs qui ont su préserver la Forêt d'Orléans depuis des siècles.

Nous demandons que le massif forestier de la Forêt d'Orléans apparaisse en clair sur les futurs documents d'études des tracés et que les fuseaux d'études de chaque scénario soient réduits localement au droit de la Forêt d'Orléans afin d'éviter celle-ci.



■ Analyse des différentes options de tracé

Au droit d'Orléans, deux variantes dites Orléans-Ouest et Orléans-Est sont envisagées. Ainsi, pour ce qui concerne la zone de la Forêt d'Orléans, en fait 3 options différentes sont proposées:

- Option 1 : scénarios Ouest ou Ouest-Sud avec variante Orléans-Ouest
- Option 2 : scénarios Ouest ou Ouest-Sud avec variante Orléans-Est
- Option 3 : scénarios Médian ou Est.

Les options 1 et 3 peuvent aisément être adaptées pour respecter la Forêt d'Orléans. Dans l'option 2 (variante Orléans-Est) c'est également possible mais en réduisant très fortement le fuseau d'études.

Option 1- variante Orléans-Ouest

Dans la variante Orléans-Ouest, la ligne LGV arrive au nord d'Orléans en venant de Paris de façon parallèle à l'autoroute A10 et à la voie ferrée Paris-Orléans. Elle passe ensuite à l'ouest d'Orléans pour franchir la Loire à l'aval d'Orléans. Si au nord d'Orléans la ligne nouvelle reste à proximité de l'autoroute et à l'ouest de la voie ferrée existante il devrait être aisé de respecter la Forêt d'Orléans dans cette option.

Option 2 : variante Orléans-Est

Dans la variante Orléans-Ouest, la ligne LGV arrive au nord d'Orléans en venant de Paris. Elle passe ensuite à l'est d'Orléans pour franchir la Loire à l'amont d'Orléans. La partie est du fuseau envisage clairement une traversée de la Forêt d'Orléans, ce qui mérite la plus grande attention. Le point de franchissement de la Loire est présenté dans le dossier ouvert au débat public entre Sandillon et Orléans, à moins de 8 km d'Orléans.

Comme la Forêt d'Orléans est contiguë à l'agglomération

d'Orléans, la ligne LGV ne peut éviter la Forêt dans cette variante Est que si elle arrive du nord le long de la ligne Paris-Orléans actuelle et pénètre dans l'agglomération orléanaise, par exemple jusqu'aux environs de la gare de Fleury les Aubrais. Le fuseau proposé à l'enquête envisage cependant clairement une arrivée par le nord-est à travers la Forêt d'Orléans : plus précisément, il permet au tracé de traverser la Forêt du nord au sud dans une zone délimitée à l'ouest par la voie ferrée actuelle Paris-Orléans et à l'est par la voie ferrée actuelle Pithiviers-Orléans (qui traverse la forêt entre Neuville aux Bois et Rebréchien). Une telle traversée risquerait de couper le massif forestier en deux parties en créant un obstacle infranchissable aux piétons et aux animaux du fait des indispensables barrières de protection de la ligne à grande vitesse LGV. Cette traversée ne peut être envisagée qu'en enterrant la ligne LGV pour maintenir une libre circulation forestière, travaux dont le coût doit être comptabilisé dans les estimations comparatives des différentes options.

Option 3 : scénarios Médian ou Est.

Les scénarios Médian et Est comprennent une ligne principale Paris-Lyon passant à l'est de la Forêt d'Orléans vers Gien et une branche de desserte d'Orléans contournant la Forêt d'Orléans par le nord à l'instar de l'autoroute A19. Dans ces scénarios il paraît très facile d'éviter d'endommager la Forêt à condition :

- pour la desserte d'Orléans à l'ouest, de rejoindre la voie ferrée actuelle Paris-Orléans suffisamment au nord pour éviter d'écorner la forêt dans le virage de la ligne LGV vers le sud et,
- pour la ligne principale à l'est, de rejoindre le plus au nord possible l'autoroute A77.

CONCLUSION

L'intégrité de la Forêt d'Orléans doit être respectée par la ligne LGV comme les générations précédentes ont su le faire depuis des siècles et comme le réseau autoroutier l'a fait récemment avec l'autoroute A19. Chacun des 4 scénarios présentés au débat public est envisageable de ce point de vue à condition de réduire la largeur du fuseau d'études au nord et à l'est de l'agglomération orléanaise.

Ces scénarios se résument à 3 options pour la desserte d'Orléans. S'il paraît relativement aisé de conserver intacte la Forêt d'Orléans dans les scénarios Médian et Est ainsi que dans la variante Orléans-Ouest des autres scénarios, la variante dite Orléans-Est des scénarios Ouest et Ouest-Sud est beaucoup plus délicate et tout doit être mis en œuvre pour épargner le massif forestier et préserver sa contribution majeure à la trame verte du territoire métropolitain.

Quel que soit le scénario retenu, nous demandons que l'emprise de la Forêt d'Orléans telle qu'elle figure sous la dénomination « Région forestière de l'Orléanais » sur les cartes de l'inventaire forestier départemental du Loiret réalisé en 2006 par l'Inventaire Forestier National soit mentionnée explicitement sur les cartes du projet et que son respect fasse partie des contraintes imposées aux porteurs du projet de ligne LGV.



Société des Amis de la Forêt d'Orléans
Connaissance, sauvegarde et avenir
du patrimoine naturel, historique,
économique et culturel de la
Forêt d'Orléans et de ses environs
Siège : Muséum d'Histoire Naturelle
6, rue Marcel Proust, 45000 Orléans
Mél: valentin-jacques@wanadoo.fr
Tél : 02 38 54 49 79
Site : www.safo.asso.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