



Lamotte-Beuvron, le 12 décembre 2011

Ville de Lamotte-Beuvron
Le Maire, Conseiller régional

à **Monsieur Michel GAILLARD**
Président de la CPDP
Projet Ligne à Grande Vitesse POCL
68 rue Faubourg Saint Honoré
75008 PARIS

Nos Réf. : AB/PB - 2011.204

Objet : Avis sur le POCL

Monsieur le Président,

Après avoir pris connaissance des documents relatifs au projet POCL, je vous prie de bien vouloir prendre en compte les réflexions que m'inspirent ce projet, et sa faisabilité.

En premier lieu, s'il paraît légitime que les habitants des régions Limousin et Auvergne ainsi que la Ville de Blois et le Val de Loire aspirent à une amélioration de leur désenclavement par une liaison ferroviaire à grande vitesse, un tel projet ne doit pas se réaliser sans mesurer les impacts potentiels sur les différents territoires traversés.

Un tel projet doit également s'apprécier sur le plan de son financement dans le contexte économique que nous connaissons et qui ne peut que nous interpeller.

J'observe que les quatre scénarii proposés permettent tous de desservir Orléans, de façon directe pour deux d'entre eux et indirecte pour les deux autres ; et de façon indirecte Blois dans tous les cas. Cela peut constituer un atout pour la capitale régionale et pour le chef lieu du département du Loir-et-Cher. A contrario, l'intérêt pour la Sologne me paraît à tout le moins limité au regard des nuisances qu'il emporterait pour les deux scénarii ouest et ouest-sud.

En effet, ces deux scénarii obligerait à traverser la Sologne de part en part selon un axe nord-sud. Cela infligerait une nouvelle coupure irrémédiable aux échanges de la faune sur ce territoire qui a déjà beaucoup donné (RD 2020, Voie ferroviaire Paris/Toulouse, A 71 sur le même axe nord/sud, et sur un axe est/ouest A85) et cela en dépit de la valeur internationalement reconnue de son patrimoine naturel et de son rôle imminent pour la conservation d'habitats et d'espèces remarquables, dont certaines sont très menacées.

La Sologne figure en bonne place, comme zone de valeur internationale de conservation de la biodiversité, comme cela est d'ailleurs rappelé dans l'étude d'impact préalable :

- Zone humide d'importance internationale pour les oiseaux d'eau (UICN/1972).
- Zone d'Intérêt Communautaire pour les Oiseaux d'Eau (les ZICO représentent en moyenne 8,1% de la surface au sol en France).
- Site Natura 2000 (345 000 ha). Le plus vaste site d'Europe, à ce jour.
- La Sologne est, par ailleurs, une région majeure pour le Cerf élaphe.

Déjà, à défaut d'une véritable volonté politique de prendre en compte cette spécificité (qui passerait selon moi par une véritable charte d'écodéveloppement de type Parc Naturel Régional), on assiste à la multiplication de projets de développement d'infrastructures (notamment à caractère résidentiel et touristique) en pleine nature qui accélèrent sa fragilisation. Cela se double également d'une multiplication alarmante des clôtures qui sont autant de cloisonnements supplémentaires.

A l'heure où le fractionnement des milieux naturels est enfin reconnu comme un élément essentiel de l'érosion rapide de la biodiversité - laquelle se trouve confrontée, par ailleurs, aux impacts du réchauffement climatique - il n'est pas raisonnable d'infliger un nouveau cloisonnement de la Sologne.



La Commune de Lamotte-Beuvron est membre de la Communauté de Communes « Cœur de Sologne »

41600 - Loir-et-Cher - Tél. 02.54.88.84.84 - Télécopie 02.54.88.84.83 - site : www.lamotte-beuvron.fr

Toute la correspondance doit être adressée sans indication de nom propre à Monsieur le Maire de Lamotte-Beuvron

L'infrastructure POCL consommerait vraisemblablement plus de mille hectares pour sa réalisation (auxquels il convient d'ajouter les impacts connexes). La surface de nouveaux espaces qui se retrouvaient enclavés entre cette nouvelle infrastructure et les autres serait également importante.

L'idée selon laquelle, il serait envisageable d'insérer cette infrastructure entre la voie de chemin de fer Paris-Toulouse et la A.71, pour séduisante qu'elle puisse apparaître, semble totalement irréaliste, même si elle peut sur certains tronçons être envisagée. Une telle option risquerait, de ruiner des sites naturels épargnés jusqu'alors (étang de Mont-Evray, étang et vieille chênaie de Mazères sur Nouan le Fuzelier, par exemple) ainsi que des infrastructures majeures telle que le Parc de compétition de la Fédération Française d'Équitation, pour ne citer que cet autre exemple...

Un passage plus à l'ouest entre le Center parcs et le bourg de Chaumont-sur-Tharonne apparaît des plus délicat. Il impacterait lourdement les propriétés traversées, entamerait le nord la zone des étangs qu'il convient d'épargner dans sa totalité. Cela créerait de nouveaux isolats de biodiversité.

Au niveau de Salbris, une hypothèse de passage entre la ville et l'autoroute A71 semble totalement impossible et obligerait donc un infléchissement vers l'ouest.

On imagine que les impératifs physiques dictés par la vitesse des trains, supposent des rayons de courbure de la voie qui n'offrent pas les mêmes possibilités que ceux d'une autoroute qui sont déjà assez tendus.

Dès lors, si l'infrastructure devait se déporter vers l'ouest, elle impacterait la zone des étangs au niveau de Saint-Viâtre. Le chevelu hydraulique et ses milieux naturels connexes (zones humides) seraient forcément très perturbés et de nombreux autres sites naturels plus au sud entre la Ferté-Imbault et Theillay (landes tourbeuses et sèches, tourbières, vieilles chênaies....) qu'il a déjà été difficile d'épargner avec la construction de la A. 71. Ce qui avait justifié le rapprochement de la A.71 avec la RN 20, à l'époque.

Enfin, dans les deux scénarii ouest et sud-ouest, la forêt domaniale de Vierzon est traversée de part en part une nouvelle fois.

J'observe, par ailleurs, que l'électrification de la ligne Bourges Saincaize permettrait à Vierzon et Bourges un raccordement possible à cette LGV si elle devait se faire plus à l'est. Mais, là encore, les impacts environnementaux méritent une analyse précise à laquelle je ne me suis pas livré.

Compte-tenu des avantages économiques que la Sologne peut espérer d'une telle infrastructure, et qui me semblent relativement limités au regard des impacts négatifs (sur le tourisme, la chasse et la sylviculture notamment), il ne semble pas raisonnable de retenir les options de tracé ouest et ouest-sud. Ceci d'autant plus que la mise en œuvre du projet POLT qui n'impose pas de nouvelles infrastructures entre Orléans et Vierzon, faisant usage du système pendulaire du type Pandolino, peut parfaitement assurer une desserte grande vitesse correcte tant pour Orléans et Blois, que pour Vierzon et au delà. Faut-il rappeler que les collectivités avaient unanimement donné leur accord pour cofinancer ce projet ?

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à ce courrier, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, mes respectueuses salutations.



Alain BEIGNET

Maire de Lamotte-Beuvron

Conseiller régional, Président de la commission
développement durable, environnement, air,
eau, déchets et Loire de la Région Centre
Président du Comité Régional du Tourisme