

REÇU LE

13 DEC. 2011

Monsieur Thomas ALLARY
Directeur du projet LGV POCL
Réseau Ferré de France
92, avenue de France
75648 Paris

Direction

Technique et
Commerciale Bois

Département
Forêts

Paris, le 12 DEC. 2011

2, av. de Saint-Mandé
75570 Paris cedex 12
Tél. : 01 40 19 59 13
Fax : 01 40 19 59 42
Mél : dtcb-secretariat-
forets@onf.fr

Dossier suivi par Jean-Marie MICHON et Odette ORNEAU

N/Réf. : DTCB/FORETS-FONCIER/N° 309

Objet : (2.21-3)- Projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon

Après une première analyse par mes services de la documentation disponible sur le site de la Commission Particulière du Débat Public relative au projet LGV POCL, je tiens à porter dès à présent à votre connaissance que deux des quatre scénarios proposés, Ouest-Sud et Est, ont des impacts négatifs majeurs sur les forêts publiques, notamment domaniales, sans que des mesures de compensation de niveau suffisant puissent être envisagées, tant du point de vue foncier que du point de vue patrimonial ou environnemental.

Je signale que le régime forestier¹ qui s'applique aux terrains boisés du domaine privé de l'Etat et des collectivités locales constitue en lui-même un statut de protection, et qu'à ce titre toutes les forêts publiques devraient être mentionnées dans le dossier du maître d'ouvrage (DMO) ou dans les rapports d'études annexés.

Les principales remarques de l'Office national des forêts sur ces deux scénarios, suivies de l'analyse des variantes de la partie sud-est du projet communes à plusieurs scénarios, ainsi que de remarques sur le tracé en Ile de France, sont les suivantes.

Scénario Ouest-Sud

La traversée de la Loire au niveau d'Orléans est prévue soit en amont (commune de Chécy), soit en aval (communes de Ingre, la Chapelle-Saint-Mesmin et Chaingy), voire même en tunnel (alinéa 4.2.2 p.77 du document de caractérisation des scénarios).

Dans tous les cas l'intégrité de la forêt domaniale d'Orléans devra être préservée, mais la variante amont (passage probable de la LGV au niveau de la commune de Loury) risque de conduire à une fragmentation du vaste ensemble forestier orléanais avec isolement du massif d'Orléans-Cercottes.

¹ Cf. Code forestier – Livre I

Dans le cas du jumelage envisagé de la LGV avec l'autoroute A71 dans la traversée de la Sologne, la forêt domaniale de Lamotte-Beuvron ne devrait pas être concernée par l'emprise de la LGV, mais le traitement du noeud ferroviaire de Vierzon-Bourges aura des conséquences notables sur les **forêts domaniales** contiguës de Vierzon et **Vouzeron**, situées à l'est de Vierzon. En effet, l'axe central de la bande de 10 km coupe en deux la forêt de Vierzon sur plus de 6 km.

La réduction des impacts sur ce massif forestier déjà fractionné dans sa partie occidentale par le passage de la ligne POLT et l'autoroute A71 semble très délicate en raison de la géométrie très contrainte de la LGV dans ce secteur.

Un passage en tranchée augmenterait la surface de l'emprise foncière et accentuerait sensiblement les effets négatifs au-delà des limites de la seule emprise, en raison de l'exposition accrue des nouvelles lisières forestières et de la modification de l'alimentation hydrique des sols par effet de drainage latéral. Le recours à la solution d'un passage au moins partiel en tunnel devrait être comparé au tracé épousant au plus près la topographie des terrains concernés.

Le sud du département du Cher et le nord-ouest du département de l'Allier, régions naturelles du Boischaut-sud et du Bocage bourbonnais, concentrent plus d'une dizaine de massifs domaniaux ainsi que des forêts de collectivités sur un tronçon de moins de 70 km de longueur. Du nord au sud deux grands massifs sont à signaler, le massif de Meillant (Cher), en majorité constitué de forêts privées mais comportant également des forêts domaniales et de collectivités, et l'ensemble constitué de la **forêt domaniale de Tronçais** (10 000 ha) et d'un cordon quasi continu de forêts domaniales de moindre importance situées au sud-est.

Toutes ces forêts sont réputées pour la qualité de leurs chênes, qui représentent l'essence prépondérante des peuplements, et ont à ce titre une importance particulière pour la filière bois française. La forêt domaniale de Tronçais est l'une des plus prestigieuses forêts françaises au même titre que la forêt domaniale de Fontainebleau et, comme cette dernière, a été retenue dans le programme de labellisation « *Forêt d'Exception* » réservé à seize massifs emblématiques français.

Le choix effectué de faire passer le scénario Ouest-Sud au milieu de la forêt de Tronçais compte tenu des enjeux environnementaux des territoires limitrophes considérés comme de niveau plus élevé **conduit l'ONF à rejeter le projet de tracé de la LGV entre Marmagne (ouest de Bourges) et Lalpasse.**

Scénario Est

Le tracé entre Pithiviers (Loiret) et Sully-la-Tour (Nièvre) ne nécessite que quelques précautions pour éviter les forêts publiques de la Puisaye, dont la rareté renforce l'intérêt.

Plus au sud, le parti pris d'un tracé situé à une distance moyenne de 12 km de la Loire conduit à la fragmentation du **vaste ensemble forestier du plateau nivernais** jusqu'à présent épargné (surface totale de 160 000 ha boisée à plus de 50%). La bande de

10 km de largeur englobe, sur un tronçon d'une trentaine de km de longueur, une surface, particulièrement remarquable, de 13 000 ha de forêts publiques - 10 000 ha de forêts domaniales (**Bellary, les Bertranges, Guérigny, les Amognes**) et 3 000 ha de forêts de collectivités - représentant près de 90% de la surface boisée du tronçon. Ces forêts sont également réputées pour la qualité de leurs chênes. Le site industriel d'un des principaux fabricants de merrains (utilisés pour la tonnellerie) est situé au cœur du massif sur le territoire de la commune de Murlin.

L'impact potentiel de la LGV dans cette zone est aggravé du fait du raccordement de l'antenne prévue pour la desserte de Bourges en plein milieu de la forêt des Bertranges (franchissement de la Loire au sud de l'agglomération de La-Charité-sur-Loire). Une telle hypothèse est totalement inacceptable.

Le raccordement à la ligne actuelle Paris-Orléans de l'antenne LGV desservant Orléans devra prendre en compte le contournement de la partie nord-ouest de la forêt domaniale d'Orléans ; cette insertion risque d'être délicate en raison de la proximité du noeud autoroutier d'Arthenay (A10, A19).

L'impact majeur sur l'économie forestière en plus des considérations environ-nementales conduit l'ONF à proposer également l'abandon du scénario Est.

Variantes Mâcon et Roanne de la partie sud-est du projet

Ces variantes sont communes aux 3 scénarios Ouest, Médian et Est, le scénario Ouest-Sud impliquant obligatoirement un passage au sud à proximité de Roanne.

Dans cette partie de la zone d'étude du projet la faible densité de forêts publiques conduit à leur accorder une importance sociale toute particulière. Parmi elles, il faut citer plus particulièrement :

- pour la variante nord (Mâcon), la forêt domaniale de Carterand et 3 forêts de collectivités dans la région naturelle du Charolais, et une petite concentration de forêts publiques au niveau des monts du Mâconnais (régions naturelles du Clunisois et des côtes de Bourgogne) ;

- pour la variante sud (Roanne), la forêt départementale de Lespinasse au nord-ouest de l'agglomération roannaise et un ensemble de forêts de collectivités dans les monts du Lyonnais.

L'impact sur les forêts publiques peut être minimisé d'une part au niveau de la définition de la bande de 1 km, et d'autre part par le recours probable à des tunnels pour la traversée des zones au relief plus escarpé du rebord du massif central (le document sur la caractérisation des scénarios prévoit en effet une longueur importante d'ouvrages d'art, tunnels principalement, pour le franchissement des monts du Mâconnais et des monts du Lyonnais, p.2 des annexes).

Le classement en zone Natura 2000 de la forêt départementale de Lespinasse, plus grande forêt publique au nord de Saint-Etienne, conduit à proposer de retenir la variante Mâcon.

Insertion en Ile de France

L'approche de la région parisienne avec l'arrivée à la gare d'Austerlitz est commune à tous les scénarios.

A moins de 40 km de la gare d'arrivée la part des espaces forestiers devient de plus en plus réduite à mesure que leur intérêt public augmente. Les collectivités locales (région, départements, communes) ont depuis longtemps une politique active d'acquisition des parcelles boisées résiduelles.

Le passage en tunnel sous la forêt domaniale de Sénart pour l'interconnexion LGV sud ne doit donc pas faire oublier les autres forêts publiques de la région parisienne concernées par l'aire d'étude du projet.

A ce stade des études les forêts publiques susceptibles d'être concernées sont, outre la forêt domaniale de Sénart :

- la forêt régionale de Saint-Vrain ², située à proximité de la tête de tunnel de Brétigny-sur-Orge, dans le cas des variantes I à IV ; le passage des forêts communales de Fleury-Mérogis et Sainte-Geneviève-des-Bois est prévu en tunnel ;
- la forêt régionale de Rougeau ³, située dans la zone de passage en surface de la LGV entre la gare de Lieusaint et la commune de Cerny (variante V).

Compensations

- Pour les forêt domaniales, les dossiers ne sont pas traités sous la forme d'aliénation des emprises mais dans le cadre d'un échange avec d'autres espaces boisés. Les mesures de compensation foncière habituellement pratiquées pour les emprises d'infrastructure vont d'un rapport de 1 à 3 ou 4 en zone rurale hors Ile-de-France, à un rapport de 1 à 100, voire plus, en zone périurbaine.

La valeur d'estimation des terrains cédés est composée de la valeur du sol en fonction de l'usage après modification, et de la valeur d'avenir des peuplements forestiers.

En tant que conseiller des collectivités propriétaires de terrains relevant du régime forestier, l'Office national des forêts recommande la même approche que pour les forêts domaniales.

- Les mesures de compensation environnementales sont définies au coup par coup, en plus des mesures de compensation foncière.

Par ailleurs, les forêts publiques ne sauraient servir de support pour les mesures de compensation environnementale concernant les emprises du projet sur des terrains ne relevant pas du régime forestier, si ces mesures doivent se traduire par une diminution de la récolte de bois.

² communes de Saint-Vrain, Cheptainville, Marolles-en-Hurepoix.

³ communes de Nandy, Saint-Pierre-du-Perray, Morsang-sur-Seine, Savigny-le-Temple, Saintry-sur-Seine.

L'Office national des forêts n'a pas à se prononcer sur l'opportunité du projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, projet prévu dans la loi Grenelle I (loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (1)).

Parmi les quatre scénarios proposés **le scénario médian incluant la variante Mâcon est celui qui, à ce stade des études, occasionne l'impact le moins fort sur les milieux forestiers, et en particulier les forêts publiques.** Ce scénario nécessite néanmoins quelques précautions, qui devront être prises en compte lors de l'étape suivante de définition de la bande de 1 km de largeur :

- contournement effectif du massif d'Orléans-Cercottes par l'antenne LGV desservant la gare d'Orléans-Fleury-les-Aubrais (raccordement à la ligne Paris-Orléans au niveau de la commune de Chevilly, voire même au nord de l'autoroute A19 ;
- recherche d'un tracé évitant au maximum les forêts publiques, petits massifs domaniaux et forêts de collectivités, avec une attention particulière pour les abords de la région parisienne, le triangle Jars - Saint-Germain-du-Puy - La-Guerche-sur-l'Aubois (département du Cher, ligne principale et antenne de desserte de Bourges) et la traversée des monts du Mâconnais.

En conclusion, l'Office national des forêts demande l'abandon des scénarios Ouest-Sud et Est.

Le Directeur Technique
et Commercial Bois



Bernard GAMBLIN