

Monsieur Michel GAILLARD
Président de la CPDP LGV POCL
68, rue du Faubourg Saint-Honoré
75008 Paris

Direction

Technique et
Commerciale Bois

Département
Forêts

Paris, le 25 JAN. 2012

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° 3A

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

Référ. : Lettres n°309 du 12 décembre à RFF et n°1 du 2 janvier 2012 à la CPDP

Monsieur le Président,

L'évolution du débat public et les nouvelles études présentées par le maître d'ouvrage RFF me conduisent à compléter les termes de mon courrier cité en référence.

L'évolution du débat a fait ressortir le caractère très sensible de deux zones concernées par le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, le massif forestier domanial de Tronçais d'une part (Allier – scénario Ouest-Sud), le Parc Naturel Régional du Gâtinais Français d'autre part (Essonne – tous scénarios).

Ce constat a conduit RFF à étudier des variantes pour minimiser l'impact de la ligne nouvelle au regard de ces éléments patrimoniaux exceptionnels.

Scénario Ouest-Sud – Variantes de contournement de la forêt de Tronçais

La première variante proposée, et présentée le 23 novembre lors de la réunion de proximité à Montluçon, contourne la forêt domaniale de Tronçais par le sud-ouest en s'enfonçant plus avant dans les Combrailles, région au relief plus accentué.

L'allongement du tracé et la nécessité d'effectuer par deux fois le franchissement de la vallée du Cher conduisent à un surcoût estimé à 150 M€. Nonobstant ce surcoût, l'option de passage proposée reporte les impacts sur d'autres forêts domaniales, qui, si elles n'ont pas l'aura du *vaisseau amiral*, n'en constituent pas moins des éléments sensibles au niveau économique (futaie de chêne de grande qualité) et patrimonial : forêt des Abbayes – massif de Soudrain (Cher), forêts de Lespinasse, de La

moins des éléments sensibles au niveau économique (futaie de chêne de grande qualité) et patrimonial : forêt des Abbayes – massif de Soudrain (Cher), forêts de Lespinasse, de La Suave et de Dreuille (Allier). Une mention particulière doit être faite pour la forêt de Soudrain, située à une vingtaine de kilomètres au sud de Bourges, forêt dont les peuplements sont constitués de chêne de grande valeur, et chère au cœur des Berruyers de par sa proximité.

La deuxième variante contourne la forêt domaniale par le nord-est, mais l'option de passage concerne également la forêt domaniale de Civrais, pourtant située à proximité immédiate de la forêt de Tronçais et faisant partie du même ensemble, et le massif de Grosbois de la forêt domaniale des Prieurés, forêt occupant toute la largeur de l'option de passage et donc impossible à éviter.

Malgré un tracé de longueur équivalente à celle de l'option initiale, cette deuxième variante est d'un coût total équivalent, car l'économie engendrée par la suppression du raccordement spécifique pour la desserte de Montluçon est compensée par un surcoût technique pour le passage du « Sillon houiller ».

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. Leur densité est telle qu'il est impossible de proposer un tracé alternatif rationnel, alors même que la deuxième variante proposée devient très proche du scénario Ouest.

Ce constat conduit l'Office national des forêts à demander le rejet des trois variantes du projet de tracé de la LGV entre Marmagne (ouest de Bourges) et Lalpasse, et donc l'abandon du scénario Ouest-Sud.

Insertion du projet en Ile de France – Variantes d'évitement du PNR du Gâtinais Français

Les différentes variantes proposées, utilisation de la ligne existante Paris-Orléans sur une distance variable, ou ligne nouvelle contournant Etampes par l'ouest, conduisent à une augmentation du temps de parcours de 5 à 10 minutes, voire plus pour les scénarios Médian et Est dans le cas de l'utilisation de la ligne existante jusqu'à Angerville.

Différentes forêts de collectivités, principalement régionales, sont concernées par l'option de passage initiale ou par la variante avec ligne nouvelle à l'ouest d'Etampes. Leur prise en compte devra être intégrée dans les études ultérieures de définition de la bande de 1 kilomètre de largeur.

L'analyse du document de présentation « Tous scénarios – Accès en Ile-de-France – Variantes en Essonne », et plus particulièrement la carte de la page 8 détaillant les enjeux entre Brétigny et le franchissement de la Loire, démontre que le schéma fonctionnel initial des scénarios Est et Médian a été probablement revu par le maître

d'ouvrage. Le déplacement vers le sud de la bifurcation entre la ligne principale continuant en direction de Lyon et l'antenne de desserte d'Orléans conduit à envisager la suppression du barreau de raccordement pour le trajet Orléans-Lyon, et à déplacer vers le sud-ouest l'option de passage initialement prévue entre Pithiviers et Briare. On constate en effet un déplacement de la limite sud-ouest de 1 à 2 km, et de la limite nord-est de 2 à 4 km. La nouvelle présentation de l'option de passage met maintenant la ville de Bellegarde au nord de l'axe central de l'option de passage et laisse entrevoir la possibilité d'un contournement de l'agglomération de Lorris par le sud-ouest. Ces éléments d'analyse conduisent à attirer l'attention sur la nécessité de préserver la forêt domaniale d'Orléans, plus grande forêt domaniale métropolitaine.

Les considérations qui précèdent conduisent l'Office national des forêts à confirmer sa demande d'abandon des scénarios Ouest-Sud et Est, et à rappeler que le scénario Médian incluant la variante Mâcon, dans sa définition initiale et avec les réserves présentées dans le courrier du 2 janvier, est celui qui occasionne l'impact le moins fort sur les milieux forestiers, et en particulier les forêts publiques.

Dans l'hypothèse où le scénario Ouest serait toutefois retenu l'Office national des forêts demande que :

- le passage de l'agglomération orléanaise se fasse par l'ouest avec une nouvelle infrastructure¹ ou en utilisant le réseau existant ;
- pour la traversée inévitable de la forêt domaniale de Vierzon, une solution de franchissement en tunnel soit recherchée en priorité, compte tenu de l'orographie locale et des contraintes imposées par les différents raccordements au réseau existant² ;
- la forêt départementale de Lespinasse (Loire), située à une quinzaine de kilomètres au nord-ouest de Roanne et constituant à elle seule une zone Natura 2000, soit intégralement préservée³ ;
- la définition du tracé final soit réalisée avec comme objectif d'éviter au maximum les forêts publiques, petits massifs domaniaux et forêts de collectivités, avec une attention particulière pour les abords de la région parisienne.

¹ Comme semble l'indiquer la carte de l'option de passage de la variante d'insertion en Ile de France par l'ouest d'Etampes (étude spécifique p.20)

² Raccordement à la ligne Orléans-Vierzon au nord de Vierzon, raccordement à la ligne Vierzon-Bourges à l'est de Vierzon, raccordement à cette même ligne à proximité de Bourges.

³ Un passage au sud du massif est à privilégier pour assurer une desserte plus fonctionnelle de la ville de Roanne.

Quel que soit le scénario retenu, l'Office national des forêts demande à être associé dès le début aux études ultérieures du maître d'ouvrage pour la définition de la bande de 1 km de largeur dans la perspective de la recherche d'un tracé minimisant l'impact sur les forêts publiques.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Directeur Technique
et Commercial Bois



Bernard GAMBLIN