



Syndicat mixte du

**Pays de  
Grande Sologne**

## Jumelage A71 / LGV POCL et impacts : contre-expertise.

### Contribution du Pays de Grande Sologne aux questionnements des experts.

Mars 2013.

Les questionnements suivants classés par thématiques et peuvent portés soit sur les impacts directs de la traversée en Sologne quel que soit son tracé y compris le jumelage, soit sur le seul jumelage.

Milieu humain	Nuisances sonores (plus ou moins 5 km dans l'étude): en cas de jumelage et malgré un contexte boisé, quelle est possible nuisance sonore (intensité, fréquence...) en cumulé A71 (et lors de pics de transit) ? Impact sur les «aires de repos» de l'A71 (bruit, cadencement, travaux compensatoires nécessaires...)?
	Quel impact sur la qualité de la vie (milieu urbain et activités touchés) et dépréciation des propriétés impactées (résidences...) ? Considérant la superficie des propriétés solognotes et leur prix (marché de l'immobilier en hausse dans cette catégorie), l'impact financier ne serait-il pas plus important dans le cas d'une propriété scindée en son milieu ? (se référer à l'exemple de l'A71 ou autre infrastructure plus récente en France mais présentant les mêmes caractéristiques).
	Les propriétés impactées dans un contexte de jumelage seraient celles-là même déjà touchées par l'A71 : <ul style="list-style-type: none"><li>- avec le recul, quelles ont été les conséquences du passage de l'A71 (morcellement des propriétés, indemnisations, moins-value à la vente, nuisances, gestion du patrimoine restant, faune, engrillagement sur une partie de la propriété...) qui pourraient également être communes à la LGV ?</li></ul> ces propriétaires connaîtraient alors une « double peine » A71 et LGV : quelle prise en compte ?
	Dans le cadre d'une traversée solognote, le tissu urbain de l'agglomération orléanaise est-il plus impacté : <ul style="list-style-type: none"><li>- que dans le tracé médian ?</li><li>- en jumelage ou hors jumelage ?</li></ul>
Emprise globale de l'infrastructure LGV	Une moyenne de 10ha par km est-elle adaptée au contexte solognot ? Comparaison dans le cas d'un jumelage (délaissés) et hors jumelage.
	Concernant l'apport en matériaux nécessaires à la conduite du chantier LGV et qui devraient être extraits au plus près du tracé : quels sont les types de matériaux nécessaires (Sologne = sable) et estimation des emprises des carrières nécessaires ? Les études préalables à ce type d'exploitations minières (impact...) inscrites en Sologne et de fait en site Natura 2000 sont-elles inscrites dans le coût du projet et dans le calendrier ?



	<p>Pour information, une grande partie des communes de Sologne ont d'ores et déjà pris des arrêtés pour interdire le passage de camions dans leur bourg et ont réalisés des aménagements en ce sens (chicanes, écluses...).</p>
Activités	<p><u>Exploitations agricoles</u> isolées : nécessité de maintenir des espaces ouverts (biodiversité) et donc garantir une pérennité de ces exploitations.</p> <p><u>Activités sylvicoles</u> : développement de la filière bois énergie. Quelle compensation sylvicole est prévue ? de même pour la filière piscicole ?</p> <hr/> <p><u>Activités cynégétiques</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- libre circulation de la faune (cf. biodiversité) et examen de l'impact de l'A71 sur la répartition des grands animaux (attributions différenciées à l'ouest et à l'est de l'infrastructure A71 permettant d'appréhender l'effet de coupure d'une nouvelle infrastructure jumelée ou non...),</li><li>- impact sur l'activité cynégétique : préciser les indicateurs marquants de cette activité prégnante en Sologne tant sur la gestion du patrimoine naturel et culturel qu'économique (destination privilégiée des chasseurs au plan national voire international, retombées économiques...) : attributions des plans de chasse, superficie des propriétés attributaires des plans de chasse ...</li></ul> <hr/> <p><u>Activités sylvicoles</u> : forêts soumises à plan simple de gestion (voire certifiées) + charte forestière sur le Pays de Grande Sologne / schéma de dessertes forestières. Pour valoriser les bois (d'œuvre ou bois énergie) il faut s'assurer que le bois puisse toujours « sortir du bois » : passage de grumiers ou autres engins sur le réseau secondaire et chemins (envergure des ponts, enclavements...) : quelle finesse de réseaux (chemins, routes communales...) seraient maintenus, cahier des charges permettant le passage des engins (largeur de voies, hauteur sous ponts...) ? Ces données ont-elles déjà été identifiées dans l'étude et le chiffrage du projet ?</p> <p><u>Activités sylvicoles</u> (compensation/filières) : développement de la filière bois énergie (réseaux de chaleur locaux + grandes chaufferies de l'agglomération orléanaise). Quelle compensation sylvicole serait alors prévue ? de même pour la filière piscicole ?</p> <hr/> <p><u>Activités touristiques</u> : l'étude précise un impact sonore ressenti jusqu'à 5 km (impact sonore identifié dans l'étude) mais quel impact sur des activités touristiques liées à la « nature » et quel type de compensation (perte de fréquentation, nuisances, fermeture du site, délocalisation...)?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- A moins de 5 km à l'aplomb de Chaumont-sur-Tharonne, se trouve Center Parcs (4.000 lits) représentant 1.350 000 nuitées par an soit la moitié des nuitées de l'ensemble du département de Loir-et-Cher et privilégiant un tourisme de nature. Quels seraient les impacts sur la fréquentation d'un tel site ?</li><li>- Dans le fuseau, au niveau de Lamotte-Beuvron, se trouve le Parc équestre fédéral (550 400 visiteurs par an, 54 millions d'euros de retombées économiques annuelles dont 38 en région Centre, ambitieux projet immobilier notamment pour accueillir des évènements internationaux / Jeux Olympiques),<ul style="list-style-type: none"><li>- Impact sur les équins (dangerosité) ? ex. Open Generali : 13.000 jeunes cavaliers.</li><li>- les différents équipements et manifestations (rassemblements</li></ul></li></ul>



	<p>nationaux et internationaux) organisés devront-ils être délocalisés (fermeture du site) ?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- quid des équipements importants en construction : hôtel de standing à Vouzon (le Rabot), 48 HLL sur le Golf de Sologne à la Ferté Saint-Aubin, balltrap le long de l'A71...</li></ul> <p><i>Pour information, un tableau ci-après, précise le nombre de lits touristiques présents sur les communes du Pays de Grande Sologne concernées par le fuseau.</i></p>
Activités « sensibles ».	<p><u>Activités économiques :</u> Ne figuraient sur les premières cartographies présentées en ateliers techniques, les zones d'activités, notamment celle de Lamotte-Beuvron ou la Ferté Saint-Aubin, proche de l'A71. Il y a donc nécessité, pour ce type d'équipement comme pour l'ensemble des thématiques (sites touristiques, centre de congés, base militaire, entreprises isolées...), de veiller à la bonne complétude des cartographies pour pouvoir juger des impacts potentiels (emplois, activités...) <u>dans le cadre du fuseau et au-delà dans un rayon minium des 5 km de nuisances sonores.</u></p> <p><u>Autres activités :</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- à l'ouest de Salbris, dans le fuseau, se trouve une base militaire et une site NEXTER (entrepôts munitions et poudre) avec périmètre sensible : quelle compatibilité possible entre cette implantation et une ligne LGV ? quels types de mesures examinés ?</li><li>- idem pour d'autres activités présentant des périmètres de protection ou autres implantations spécifiques : Thalès à la Ferté Saint-Aubin (armement), relais ERDF, forage eau potable...</li><li>- idem pour des sites protégés (château, église...) : quelles mesures examinées (co visibilité, nuisance sonore/site ouvert au public, perte de patrimoine/pavillon de la Saulot en cas de jumelage) ?</li></ul>
Effet de coupure	<p>Quelles seraient les élévations de l'infrastructure créant des effets de coupure (cartographie, morphologie) : en zone naturelle (zone humide, zone inondable), en zone urbaine ou péri urbaine (franchissement rivières, activités) ?</p> <p>Enclavement d'un site historique inscrit, entre les 2 infrastructures (la Saulot) : quelles perspectives (sauvegarde, gestion/entretien, finalité...) ?</p> <p>L'impact de ces différents effets de coupure serait-il plus ou moins importants dans le cas d'un jumelage ?</p> <p>Dans le cas d'une traversée solognote, considérant la clarification UNESCO, le tissu urbain et la zone inondable, l'effet de coupure à l'aplomb de l'agglomération d'Orléans est-il plus important :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- que dans le tracé Médian,</li><li>- dans le cas d'un jumelage ou hors jumelage ?</li><li>-</li></ul>
Milieu physique	<p>Quel respect des corridors écologiques « trame bleue » et quelle gestion (cours d'eau, chaines d'étangs (pisciculture)) notamment dans les 2 « délaissés » enclavant la Sauldre et le Beuvron (zones inondables) en cas de jumelage.</p>



	<p><i>Rappel nécessaire de la portée juridique des « trames vertes et bleues » dans les documents d'urbanisme et pour tout projet d'envergure.</i></p> <hr/> <p>La nature du sol sognot (argile, sable, zones humides) n'implique-t-il pas plus d'apport en matériaux extérieurs pour la construction de la voie (bilan carbone)?</p>
biodiversité	<p>Un seul projet de trame verte et bleue à l'échelle de la Sologne (spot) : quelle intégration des éléments (corridors, sous trame...) dans la réflexion globale et quels impacts différenciés entre un tracé jumelé et non jumelé ?</p> <hr/> <p>La présence des étangs (en « chaîne » / corridors écologiques) est sous-estimée sur la zone d'étude/fuseau (2 nuances de bleu). Une première cartographie existe auprès de l'Observatoire du Loir-et-Cher. Cette cartographie ne présente que les seuls étangs déclarés par leur propriétaire dans le cadre d'une gestion piscicole. Elle permet au moins d'acter de la présence d'une activité économique d'une part et de la présence d'un véritable réseau écologique et hydraulique d'autre part (vidange des étangs).</p> <hr/> <p>En cas de jumelage : l'A71 présente un certain nombre de retenues en eau plus ou moins végétalisées et qui présentent aujourd'hui une certaine richesse faunistique et floristique (étude universitaire /B. SAJALOLI) : ces espaces seraient-ils impactés ? y aurait-il alors compensation envers Cofiroute ?</p>
Bilan carbone	<p>La compensation équivalente à l'hectare boisé sacrifié pour un passage en Sologne a-t-elle été chiffrée dans le coût du projet ? Si oui, qui en serait bénéficiaire : le territoire, le propriétaire ? En cas de jumelage, le nombre d'hectares compensés sera-t-il plus ou moins important ? Y aurait-il prise en compte des boisements inscrits dans les délaissés ?</p>
Natura 2000	<p>Rappel de la procédure applicable à un tel projet d'envergure nationale : études préalables, études d'impact, directives Habitats et Oiseaux... Preuve à apporter au niveau européen qu'une autre alternative à un tracé impactant un site Natura 2000 sognot n'étant pas possible... Sans ce dernier contexte, que dire de l'abandon d'un tracé Médian et d'un tracé Est ?</p> <hr/> <p>Considérant la nature de l'infrastructure LGV (obligations nationales), le projet est soumis aux études d'impact au titre de la directive Habitats comme de la directive Oiseaux même si le tracé ne traverserait pas le site sognot « étangs de Sologne ». Quels sont les nuisances qui pourraient impacter les espèces du site Oiseaux (bruit...) ? des compensations seraient-elles alors possibles ? lesquelles ? Leur coût est-il chiffré dans l'étude ?</p> <hr/> <p>Dans l'esprit des sognots, le fait que la Sologne soit le plus grand site terrestre français au titre de la directive Habitats (à l'issue d'une négociation locale et volontaire) et un site majeur pour la directive Oiseaux impliquait une reconnaissance patrimoniale d'une richesse comme d'une gestion</p>



	<p>traditionnelle par les solognots et donc un « respect » de cette zone y compris en la « protégeant » de nouvelles saignées telles que la LGV. Quel pourrait être l'impact psychologique d'une traversée solognote, même « réduite » à un jumelage dans la mise en œuvre future de procédures environnementales ? défiance, rejet de nouvelles propositions ?</p> <hr/> <p>En cas de destruction de sites Natura 2000 (même compensés), comment pourrait être interprétés ces éléments dans la future évaluation globale Natura 2000 qui sera adressée par la France à l'Union européenne ?</p>
Compensation (donnée nouvelle par rapport au contexte de l'A71)	<p>Cas des landes tourbeuses et tourbières : quelle compensation possible pour ces milieux non reconstituables et n'avaient pas été pris en compte lors des travaux de l'A71 ?</p> <hr/> <p>Nécessité de présenter un tableau permettant d'apprécier les valeurs de compensation demandée par l'Union européenne pour un site Natura 2000 impacté (Habitats et Oiseaux) en équivalent hectares (agricoles ou autres) par exemple.</p> <hr/> <p>Compensation du propriétaire du terrain sur lequel est présent un Habitats N2000 par exemple impacté par la LGV :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- dans le cas d'une charte ou d'un contrat : défiscalisation ?</li><li>- dans le cas d'un contrat : remboursement des subventions obtenues...</li><li>- sans contrat ni charte ?</li></ul> <hr/> <p>Dans quel secteur pourrait être reporté les hectares compensés : en Sologne ou hors Sologne ? acquisition (amiable, préemption) ? quel serait la nature du nouveau propriétaire des hectares compensés ? sur quelle base se feraient les acquisitions/restaurations ? quelle gestion future et par qui ?</p>
Passages animaux	<p>Sur les 70 km de ligne traversant la Sologne et considérant que les passages souterrains de l'A71 ne sont pas appropriés :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- quelle est la nature de l'avifaune concernée par les futurs passages ?</li><li>- quel serait le nombre de passages aériens potentiels à créer ?</li><li>- dont combien pourraient être jumelés avec l'A71 y compris pour améliorer le franchissement de cette autre infrastructure (voire de plusieurs autres) ?</li></ul> <hr/> <p>Dans quelle mesure le jumelage entre les 2 infrastructures protégées serait-il de nature à :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- améliorer globalement la libre circulation des animaux ouest/est et nord/sud (petite et grande faune) ?</li><li>- ne conduirait pas à une augmentation de l'accidentologie sur les 2 autres axes nord/sud non protégés (voie ferrée et ex-RN20) et le BA au sud ? exemples :<ul style="list-style-type: none"><li>- au sud de Salbris en fin de jumelage A71/LGV,</li><li>- à l'ouest de Salbris avec la voie ferrée du Blanc-Argent non protégée.</li></ul></li></ul> <hr/> <p>Même dans le cas d'un jumelage, dans la partie sud de la Sologne, après</p>



	Salbris, le projet s'écarterait de l'A71 et couperait le massif de Vierzon en deux : quel impact sur les populations d'ongulés notamment (génétique, circulation animaux, accidentologie RN20)?
Infrastructure LGV	Acquisition des terrains (ligne + délaissés) : estimée sur quelle base (marché, SAFER, les Domaines) ?, quid des propriétés coupées en deux par la ligne ou plus éloignées mais impactées par des nuisances (moins-value, nuisances sonores pour vente future...) : quelle compensation ?
Les « délaissés » en cas de jumelage.	Nombre d'hectares concernés ? Morphologie et autres caractéristiques de ces zones atypiques ?
	Les « délaissés » feront-ils l'objet d'acquisitions par RFF ou resteront-ils propriétés privées ? Si acquisition : sur quelle base ? Si non-acquisition : <ul style="list-style-type: none"><li>- des contraintes de gestion, de non construction, d'interdiction d'activités pourraient-elles être imposées par RFF ou les utilisateurs de la ligne aux propriétaires ?</li><li>- quelle indemnisation globalement ?</li></ul>
	Si acquisition : <ul style="list-style-type: none"><li>- coût de gestion des « délaissés naturels » (fonctionnement) et supportés par qui (interlocuteur) : RFF, SNCF ou autre acteur ?</li><li>- quelle gestion pour le site inscrit enclavé de la Saulot ?</li><li>- pour les terres agricoles ou parcelles forestières : quelle compensation ?</li><li>- pour la forêt domaniale : estimation du coût de la compensation (terrains échangés)?</li></ul>
	Le Pays de Grande Sologne a mené sur 2011 une médiation territoriale autour du phénomène de l'engrillagement en précisant son positionnement contre un engrillagement irraisonné (à l'exclusion des clôtures agricoles ou forestières) entravant la libre circulation de la grande faune, et enlaidissant le paysage (vocation touristique de la Sologne). Depuis, l'ISRTEA (ex CEMAGREF) a engagé une recherche sur 3 ans sur l'impact des engrillagements sur la grande faune (circulation, biologie, génétique, impact forestier...). Quels pourraient être : <ul style="list-style-type: none"><li>- l'intégration paysagère des protections grillagées de l'infrastructure,</li><li>- la nature juridique des délaissés ?</li><li>- le mode de gestion approprié de ces délaissés</li></ul>
	Sachant que ces espaces présenteront les engrillagements importants mais n'assurant par une étanchéité totale (exclusion de la grande faune impossible...infrastructures routières, cours d'eau, zones humides...) : <ul style="list-style-type: none"><li>- n'y aura-t-il pas plus de risques d'accidentologie sur les axes secondaires de circulation traversant ces délaissés ?</li><li>- n'y aura-t-il pas appauvrissement génétique des populations de grande faune enclavées ?</li><li>- n'y aura-t-il pas expansion de certaines populations (sangliers notamment) difficilement gérables avec impact sur les cultures voire</li></ul>





	épizootie ?
Contexte juridique et procédures administratives	<p>Lié à Natura 2000 : prise en compte dans le calendrier des délais pour les procédures de contentieux européens potentiels ? coût intégré ?</p> <p>Lié au contexte global environnemental (biodiversité ordinaire...) : même question pour les procédures allant jusqu'au Conseil d'Etat. Pour information, concernant un projet d'implantation du groupe Pierre et Vacances, la procédure a duré 6 ans.</p>
Financement, délais de réalisation, gestion.	<p>Comparaison entre les 2 scénarios jumelage et hors jumelage et avec le scénario médian:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- coûts globaux (directs et indirects),</li><li>- délais (études, contentieux...),</li><li>- gestion, implication durable de RFF sur le territoire dans la durée : les délaissés dans le cas d'un jumelage et sans délaissés hors jumelage.</li></ul>
Intérêts indirects du jumelage pour la zone traversée.	<p>Le jumelage avec l'A71 pourrait-il être bénéfique au territoire ?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- utilisation de la fibre optique de l'A71 : négociation pour l'utilisation, travaux mutualisés / collectivités ?</li><li>- amélioration de certains axes est-ouest enjambant les infrastructures (routes, dessertes agricoles ou forestières, chemins de randonnées...) inadaptés à de nouveaux usages touristiques (élargissement de voies pour la pratique de la randonnée équestre ou cyclo par exemple entre Lamotte-Beuvron et Chaumont-sur-Tharonne pour la « Sologne à vélo » et le Parc Equestre) ?</li></ul> <p>Dans ce contexte : quel surcoût et assumé par qui, quelle négociation avec Cofiroute et avec quels acteurs locaux ?</p>
Impacts collatéraux (jumelage/A71).	<p>Le jumelage pourrait-il être considéré comme un atout ou un handicap dans l'accès aux secours éventuels nécessaires en cas d'accident grave sur l'une ou l'autre des infrastructures ?</p> <p>Un accident sur A71 nécessitant un arrêt de la circulation sur cette voie (type fumée intense...) imposerait-il également un arrêt de la circulation sur la ligne LGV ?</p>
Patrimoine	<p>La traversée de la Sologne impose une traversée de la Loire à l'aplomb de l'agglomération Orléanaise :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- un tel impact serait-il plus important que dans un tracé médian ?</li><li>- qu'impose le classement de la Loire Patrimoine de l'Unesco en la matière (mesure compensatoire...)?</li></ul>
Dessertes	<p>Par la création de cette ligne POCL, la Sologne ne sera pas directement connectée à une ligne TGV (aucun arrêt en gare solognote). Par contre, qu'aurait-elle à y perdre ? un enclavement ?</p>



Syndicat mixte du

# Pays de Grande Sologne

Avec la modernisation de la ligne POLT (utilisation de la ligne actuelle par des TGV) et la création du POCL (utilisation également de la ligne actuelle par d'autres TGV) : quelles seront, demain, les réelles dessertes de la Sologne (Saint-Cyr en Val, la Ferté Saint-Aubin, Lamotte-Beuvron, Salbris et Theillay) entre Vierzon et Orléans et vers Paris (salariés, scolaires/étudiants...)?

- moins de trains (quelle fréquence) ?
- fermeture de gares (avenir de Nouan-le-Fuzelier) ?
- création de nouvelles lignes de bus (coût, bilan carbone) ?

Répartition des **6.372 lits touristiques** pour les seules communes du Pays de Grande Sologne :

Salbris	Vouzon	Chaumont-sur-Tharonne	Lamotte-Beuvron	Nouan-le-Fuzelier	Theillay
650	147	4.126	435	950	62

*Gîtes, chambres d'hôtes, centre de conférences, Center Parcs (4.000 lits), village vacances, structures pour groupes, camping, hôtels.*

18, avenue de la République – 41600 LAMOTTE-BEUVRON

Tél. 02.54.88.62.62 – Fax. 02.54.88.11.18

[contact@grande-sologne.com](mailto:contact@grande-sologne.com)

[www.grande-sologne.com](http://www.grande-sologne.com)