

COLLECTIF SOLOGNE DEBOUT

La sentinelle de la Sologne

17 janvier 2014



collectif.sologne.debout@gmail.com

CONTRIBUTION DU CSD V2 / Projet POCL

Liste des arguments en la défaveur du tracé Ouest (Sologne)

Le COMEX du CSD :

- Marc Brasseur / membre co-fondateur du CSD
- Gérard Monot / membre co-fondateur du CSD
- Dominique Norguet / membre co-fondateur du CSD
- Jérôme Quantin / membre fondateur du CSD
- Frédérique Tymowska / membre co-fondateur du CSD

Les arguments des membres du COMEX du CSD et des membres du collectif pour l'opposition au tracé avec passage en Sologne sont les suivants :

1. Ce tracé Ouest Sologne est beaucoup plus onéreux que le tracé médian (tracé hors Sologne).

RFF donne le même coût pour les deux tracés (tracé Sologne et tracé Médian) : 12,9 Mds mais ne compte pas le surcoût du jumelage avec la A71 pour la LGV et les coûts supplémentaires pour Cofiroute. L'ensemble de ces charges complémentaires seront évidemment à la charge des contribuables.

2. Au niveau des financements par l'État, les régions (5), les départements et les agglomérations, le montant à financer est supérieur d'un milliard pour le tracé Ouest soit un projet POCL de 12,9 milliards dont 3,3 milliards pour l'Ouest et 2,2 milliards dans le cas du Médian.

COLLECTIF SOLOGNE DEBOUT

La sentinelle de la Sologne

3. Le doublement Paris Lyon, en scénario Ouest (Sologne) est non performant

LN1 actuelle (Paris-Lyon référentiel) : 430 km et 1 h55

- **Le Tracé Ouest** : 500 km et 1 h55
- **Le Tracé Médian** : 455 km et 1h45

CONCLUSIONS :

Le tracé médian fait gagner 10 minutes donc compensation des coûts par surcroît de recettes.

Le tracé Médian est plus avantageux et l'emporte.

4. Ce tracé Ouest Sologne n'apporte aucune retombée économique pour la Sologne. Ce TGV ne fait que passer à grande vitesse et sera une catastrophe pour le tourisme,

5. Pour les dessertes :

- a. Avec le choix du tracé Ouest (Sologne) aucune liaison avec l'axe Nantes/Lyon ni pour Orléans ni pour Blois puisque la ligne passera plus au sud, c'est-à-dire à Vierzon (Nantes-Tours-Vierzon-Bourges...).
- b. En revanche si le tracé Médian est choisi, Blois et Orléans seront sur l'axe Nantes/Lyon (Nantes-Tours-Blois-Orléans-Giens-Bourges...).

Il est prévu deux aller/retour pour Blois et certainement un nombre plus important pour Orléans.

Gien aurait trois dessertes par jour avec le tracé Médian.

Conclusions : avec le tracé Ouest, nous craignons une baisse très sensible du nombre de trains sur la ligne POLT, cette ligne qui dessert toutes les gares de la Sologne qui permet aux étudiants et aux salariés de circuler dans la région.

Avec le tracé Médian, la ligne POLT est un complément nécessaire.

6. Le tracé Ouest Sologne traverse la Vallée de la Loire, un site classé au patrimoine mondial de l'Unesco,

COLLECTIF SOLOGNE DEBOUT

La sentinelle de la Sologne

7. Ce tracé Ouest Sologne longe trois sites classés Seveso
 - a. À la Ferté-Saint-Aubin, Thalès,
 - b. À Salbris, une zone militaire à l'est de l'A71,
 - c. À Salbris, un site classé Seveso 2 à l'ouest de l'A71.
8. Ce tracé Ouest Sologne remet en cause l'équilibre économique de deux sites commerçants essentiels à la Sologne.
 - a. Parc Équestre / FFE : Fédération Française d'Équitation

Le président de la Fédération a indiqué que le choix du tracé Ouest Sologne obligerait à un déménagement du Parc Équestre. Le risque est la perte de 140 emplois directs. Il s'agit là du 3e Parc Mondial avec 50 millions d'euros de retombées économiques.
 - b. le centre de loisirs de Center Parc de Chaumont/Tharonne., avec en jeu 1,5 million de clients et 500 emplois.
 - c. Chalès.
9. Ce tracé Ouest Sologne est extrêmement pénalisant pour Le bilan carbone. Le retour à l'équilibre carbone se fait en 15 ans pour le Médian alors qu'il faut 19 ans pour l'ouest Sologne,
10. Ce tracé Ouest Sologne traverse le plus grand site européen Natura 2000. Pour l'obstacle administratif de Natura 2000 en Sologne, celui-ci peut être contourné par le choix du tracé Médian.
11. Ce tracé Ouest Sologne a un impact environnemental irréversible sur la faune et la flore de Sologne,
 - a. Impact sur la grande faune : une très importante population de cervidés et quatre importantes places de brame qui seraient séparées par la LGV , (rappel : le cerf est un marqueur Biologique pour les scientifiques)
 - b. Pour la flore parmi les nombreux exemples est la perte irréversible et à tous jamais du Carex hartmanii Cajander, (voir sur notre site le dossier à ce sujet).

COLLECTIF SOLOGNE DEBOUT

La sentinelle de la Sologne

- 12.** Ce tracé Ouest Sologne coupe en deux la forêt de Vierzon, le poumon de notre région. La forêt de Vierzon dans le cadre de la trame verte (faisceau RFF) est classée Réservoir de biodiversité à préserver (sous trame boisements non alluviaux et milieux ouverts secs mésophiles),
- 13.** Le val du Barangeon réseau de continuité biologique. Cf. article L214-17 du code de l'environnement,

La sensibilité physique, naturelle et urbaine est plus forte pour le tracé Ouest avec un risque d'impact plus fort au niveau environnemental pour le scénario Ouest.

- 14.** Pour le tracé Ouest Sologne Le jumelage avec l'A71 a été prescrit après un **refus formel** de la traversée de la Sologne **en coupe franche** par la commission de pilotage du projet. Avec les éléments que nous avons aujourd'hui, nous nous apercevons que, par le jeu

- a. de la difficulté du contournement d'Orléans et donc d'un jumelage tardif avec l'A71
- b. des courbes différentes d'une autoroute et d'une LGV
- c. des raccordements à la ligne POLT à La Ferté Saint Aubin et Salbris, ces lignes de raccordements seront grillagées elles aussi comme la LGV et créeront de nouveaux espaces impactés par la LGV
- d. des raccordements à la ligne POLT à La Ferté Saint Aubin et Salbris
- e. d'une fin de jumelage précoce (Salbris) pour relier Bourges

Sur les 80 km qui traversent la Sologne, nous avons * :

- 30 km non jumelables du tout (Sud Orléans et Nord Vierzon)
- 50 km "jumelables"

Les 50 km jumelables se décomposent de la façon suivante :

- 11 km dits jumelage étroit (0 à 50 mètres)
- 39 km entre 50 et > 200 mètres dits jumelage large (parfois 400 mètres)

**d'après RFF lors de la réunion du 30 juin 2013 à Orléans*

Le jumelage perd alors beaucoup de son intérêt.

COLLECTIF SOLOGNE DEBOUT

La sentinelle de la Sologne

15. Le TGV perturbe le site radioastronomique également par les moyens radioélectriques de transmission embarqués et ceux bordant les voies.

Adresse postale :

Jérôme Quantin
CSD / 18, rue Greffulhe
92300 Levallois-Perret

e-mail du CSD : collectif.sologne.debout@gmail.com

Site Internet : www.collectif-sologne-debout.fr

CONTRIBUTION CSD PROJET POCL