

Monsieur Philippe Duron, député du Calvados et Président de la Commission Mobilité 21

Le 29 mai 2013

Monsieur le Président,

dans les prochains jours la commission Mobilité 21 rendra un avis décisif sur l'avenir des infrastructures ferroviaires desservant les territoires situés au sud de la région Paris-Ile de France/Lyon: le projet POCL.

Nous sommes convaincus que la décision de la Commission s'inscrira dans une démarche de mobilité durable prenant en compte l'intérêt des usagers dans leur vie quotidienne tout en cherchant à optimiser les infrastructures ferroviaires existantes. Nous souhaitons à cet égard que la rénovation de la ligne existante POLT ou l'analyse de la mise en œuvre d'un train pendulaire ne soit pas écartée d'emblée.

Nous sommes également confiants sur la prise en compte par les membres de la Commission des enjeux humains, environnementaux et économiques de ce projet d'envergure.

Le CSD (Collectif Sologne Debout) mouvement spontané de citoyens qui s'est donné pour mission une diffusion clarifiée et hiérarchisée des informations résultant des études disponibles (notamment RFF et Ingerop) tient à rappeler certains éléments clés d'informations qui s'imposeront au moment du choix final entre les deux tracés encore en lice: le tracé Ouest (traversée de la Sologne) le tracé Médian plus à l'est (pays du Giennois et Sancerrois).

1- le tracé Ouest a été maintenu par RFF alors que le comité de Pilotage s'y était opposé catégoriquement car il impliquait une coupe franche de la Sologne qui constitue un territoire à enjeu environnemental majeur.

2- l'option Ouest (traversée de la Sologne) a été maintenue par RFF sous couvert d'un "couloir sacrifié" par lequel transiteraient toutes les infrastructures déjà existantes (A 71, ligne POLT, N 20), qui n'est en fait qu'un leurre.

Les études RFF et Ingerop de septembre 2011, confirmées fin mai par des experts indépendants à la suite d'une contre expertise demandée par les farouches tenants du tracé Ouest qui contestent le bien fondé de ces études, établissent en effet que le procédé dit de "jumelage" avec l'A71 n'est techniquement possible que sur un linéaire de faible distance: de 15 à 20km sur 70km !

En effet le rayon de courbure de l'A 71 n'est que très partiellement compatible avec celui d'une LGV.

Ce tronçon qui se situe entre le sud de La Ferté Saint Aubin et le nord de Salbris aurait par ailleurs un impact fort puisqu'il remettrait en cause l'existence du 3e centre équestre européen de Lamotte Beuvron, le parc de loisirs Center Parc et se propose de franchir une zone militaire, un site classé Seveso 2 et un monument Historique situés de part et d'autre de cet axe autoroutier qu'il est censé tangenter.

3- la comparaison des deux tracés Ouest et Médian que vous pourrez retrouver sur le site <http://www.debatpublic-lgv-pocl.org/> met en évidence que le tracé Ouest présente des impacts humains, environnementaux et économiques moins favorables que le tracé Médian:
- **sur le plan humain**, la densité urbaine constatée à l'ouest de l'agglomération d'Orléans est beaucoup plus forte que pour le tracé Médian.

- **sur le plan environnemental** le temps de retour à l'équilibre carbone est beaucoup plus favorable au tracé Médian (15 ans versus 19 ans).

Le tracé Ouest implique une coupe franche importante dans le val de Loire classé au patrimoine mondial de l'UNESCO et la traversée de la plus vaste zone Natura 2000 de France. Ce territoire d'intérêt communautaire se caractérise par une grande diversité biologique comprenant de nombreuses espèces rares et protégées.

La trame bleue de ce territoire de Sologne constituée par un système hydraulique complexe alimente des zones humides sensibles qui seraient menacées alors que le législateur vient tout récemment d'adopter le principe de sa mise en œuvre.

Le tracé Ouest coupe en deux la forêt domaniale de Vierzon classée réserve biologique à préserver dans le cadre de la trame verte et bleue.

Les études comparées font état pour le tracé Ouest d'un enjeu écologique majeur voire de dommages irréversibles causés au milieu environnemental.

- **sur le plan économique**

le tracé Médian apparaît là encore plus favorable car il est moins coûteux.

Ce parcours réduit la distance Paris/Lyon de 50km et par voie de conséquence réduit le temps de trajet.

Le tracé Médian apporte une desserte plus rapide des villes situées au sud de Bourges.

Le tracé Médian draine un million de voyageurs en plus car il est seul situé stratégiquement sur l'axe nord/sud et est/ouest (Nantes-Tours-Blois-Gien)

A la lecture de cette comparaison synthétique et hiérarchisée, vous pourrez constater que la quasi totalité des points militent en faveur du tracé Médian, hormis une petite perte de temps de 5 minutes pour les liaisons Paris/Bourges et Paris/Orléans.

Bien entendu notre collectif est à votre disposition pour vous transmettre toute information complémentaire que vous jugeriez utile.

En vous remerciant de votre attention et de transmettre cette lettre à chacun des membres de la Commission 21 je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes meilleurs sentiments.

Pour le CSD

Dominique Norguet

dominique.norguet75@yahoo.fr

Cette lettre a reçu le soutien du Comité Central Agricole de Sologne 29 mai 2103

Pour retrouver nos arguments fichier joint et:

www.collectif-sologne-debout.fr