

**VŒU DU CONSEIL GENERAL DE LOIR-ET-CHER DEMANDANT AU GOUVERNEMENT LE CHOIX EN
2014 DU SCENARIO MEDIAN POUR LA LIGNE A GRANDE VITESSE
PARIS/ORLEANS/CLERMONT-FERRAND/LYON**

Depuis plus de deux ans, le projet POCL a fait l'objet de concertations, d'études et d'expertises menées sous l'autorité de la Commission nationale du débat public, et notamment de la « garante de la concertation » dédiée à ce projet.

En juin 2012, le Conseil d'administration de RFF a décidé d'engager une phase d'études et de concertation complémentaires sur la base des deux scénarios retenus à l'issue du débat public- le scénario Ouest qui traverse l'agglomération orléanaise et la Sologne sur 80 km du nord au sud, et le scénario Médian qui passe plus à l'Est de l'Orléanais et en Sancerrois- pour déterminer le choix du scénario qui fera l'objet des futures études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Pour faire le point final sur les résultats de ces travaux, le Conseil général de Loir-et-Cher a tenu deux « commissions générales » les 5 juillet et 8 novembre 2013 permettant à l'ensemble des conseillers généraux de dialoguer avec le Directeur du projet POCL à RFF.

Le Conseil général prend acte des apports techniques présentés dans la concertation concernant les deux impacts principaux du projet POCL en Loir-et-Cher : la desserte de Blois et l'impact environnemental sur la Sologne.

1) En ce qui concerne la desserte de Blois, les deux scénarios Ouest et Médian apportent une réelle amélioration du nombre de trains et du temps de transport dans les liaisons vers Paris. Ils apportent aussi la création d'une desserte directe de l'aéroport Charles de Gaulle à Roissy et de Lille. Ils apportent enfin l'un et l'autre une amélioration de la desserte vers Lyon et le sud-est de la France.

Le scénario Médian apporte cependant une amélioration supplémentaire pour la desserte de Blois en permettant une liaison avec Lyon et le sud-est de la France par deux trains directs et trois en correspondance chaque jour, au lieu de seulement trois liaisons en correspondance dans le scénario Ouest.

La desserte d'Orléans -qui intéresse directement une partie des habitants du Loir-et-Cher, et, par le biais des correspondances, tous les Loir-et-Chériens - bénéficiera aussi d'une amélioration en nombre de trains et en temps de transport dans les deux scénarios. Celles déjà signalées pour Blois sont également valables pour Orléans.

RFF a confirmé qu'il n'y aurait pas de construction de nouvelles gares susceptibles de desservir les destinations ci-dessus : et, notamment, Orléans sera desservie par l'actuelle gare d'Orléans/Fleury-les-Aubrais dans les deux scénarios au moyen d'un embranchement avec la LGV. Seule la longueur de l'embranchement variera selon le scénario.

2) Les études montrent que les risques d'« impact élevé » sur les « sensibilités environnementales les plus fortes » sont plus nombreux dans le scénario Ouest - notamment du fait de la traversée de la Sologne de Loir-et-Cher - que dans le scénario Médian.

Si le scénario Médian comporte des « points durs », ceux-ci demeurent principalement dans le scénario Ouest :

- la traversée de la Loire dans le périmètre du classement du Patrimoine mondial de l'UNESCO (qui s'arrête à l'ouest du tracé Médian) ;
- la traversée des zones urbaines et des zones d'activité de l'agglomération orléanaise, de la Ferté-Saint-Aubin, de Lamotte-Beuvron (avec en particulier le parc national de la Fédération française d'équitation), de Nouan-le-Fuzelier et de Bourges ;
- la traversée du nord au sud, sur 80 kilomètres, de la zone Natura 2000 la plus importante de France avec ses habitats et ses espèces protégés ;
- la traversée des forêts d'Orléans et de Vouzeron-Vierzon.

Enfin, les deux scénarios sont à apprécier dans leur dimension financière : la contribution publique que devront apporter l'Etat et les collectivités territoriales sera plus lourde de 1,1 milliard d'euros dans le scénario Ouest que dans le scénario Médian. En effet, si le coût du projet est identique (12,9 milliards d'euros en valeur 2010), le scénario Médian présente un meilleur potentiel d'autofinancement correspondant aux recettes futures que rapportera le projet à RFF car en permettant un gain de 10 minutes sur le trajet Paris-Lyon-Sud-Est de la France, il attire davantage de voyageurs que le scénario ouest.

Pour l'ensemble de ces raisons, le Conseil général de Loir-et-Cher demande solennellement au Ministre des Transports:

- 1) de choisir le scénario Médian pour la réalisation de la future ligne à grande vitesse POCL;
- 2) de choisir définitivement le scénario le plus tôt possible en 2014, pour ne pas pénaliser inutilement et dangereusement les deux territoires sur lesquels tous les projets sont bloqués en attendant le choix d'un des scénarios.