

# Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection  
de l'environnement*

*Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat  
compétente en matière d'environnement*

**Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative**

## Cadre réservé à l'administration

Date de réception

24/03/2015

Dossier complet le

24/03/2015

N° d'enregistrement

F-024-15-C-0017

## 1. Intitulé du projet

Démolition-reconstruction du PS 73/7 sur l'A71 à Vierzon (18)

## 2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

### 2.1 Personne physique

Nom

Prénom

### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Cofiroute

Nom, prénom et qualité de la personne  
habilitée à représenter la personne morale

Christine LEFEVRE - Chargée d'Opérations Infrastructures

RCS / SIRET

5 5 2 1 1 5 8 9 1 0 0 4 1 8

Forme juridique

SA

**Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1**

## 3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
7° Ouvrages d'art - a) Ponts d'une longueur inférieure à 100 mètres.	Le nouveau pont créé aura: - une longueur maximale entre appuis d'extrémité de l'ordre de 62 mètres.
6° Infrastructures routières - d) Toutes routes d'une longueur inférieure à 3 km	Pour raccorder le nouvel ouvrage de franchissement aux infrastructures existantes : - création d'une piste forestière d'environ 550 mètres de longueur, - structuration et élargissements ponctuels d'une piste forestière existante (tranchée des lacs) sur 1300 mètres environ.

## 4. Caractéristiques générales du projet

**Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire**

### 4.1 Nature du projet

Le Passage Supérieur 73/7 permet le franchissement de l'A71 par la route forestière de "l'Alouette" dont les fonctions principales sont un accès de sécurité et d'exploitation ferroviaire pour intervenir sur le tunnel ferroviaire de l'Alouette (axe Paris / Toulouse) situé à l'ouest de l'A71, l'exploitation forestière de la forêt domaniale de Vierzon et un accès pour l'entretien des abords de l'A71 (bassins, etc.).

Dans le cadre des travaux d'élargissement de l'A71, l'actuel PS 73/7 doit être démolit pour rétablir, sens Orléans/Vierzon, une configuration à 2x3 voies plus bande d'arrêt d'urgence (BAU) de 3 mètres de large conformément à la décision ministérielle DM-DGITM/DIT/GRN/GRA 2013-20 du 19 septembre 2013.

Au regard du rôle clef de la piste forestière de "l'Alouette" portée par le PS 73/7 dans le plan d'intervention des secours en cas d'incident ou d'accident dans le tunnel ferroviaire de l'Alouette, qui nécessite de conserver en permanence ce seul accès en fonctionnement, le nouveau passage supérieur à construire doit:

- être réalisé à proximité de l'ouvrage existant (pour minimiser l'augmentation du temps d'intervention des secours),
- être mis en service avant démolition du PS 73/7.

## 4.2 Objectifs du projet

Les objectifs principaux des aménagements proposés sont les suivants:

- rétablir, sens Orléans/Vierzon, une configuration à 2x3 voies plus BAU de 3 mètres conformément à la décision ministérielle DM-DGITM/DIT/GRN/GRA 2013-20 du 19 septembre 2013,
- démolir le PS73/7 après la construction d'un nouvel ouvrage (y compris raccordements aux infrastructures forestières existantes) pour maintenir en permanence l'accessibilité au tunnel ferroviaire (contrainte liée au plan d'intervention des secours ne permettant pas la construction du nouvel ouvrage en lieu et place du PS 73/7 à démolir),
- éviter les zones à enjeux environnementaux identifiées dans le cadre de l'étude d'impact réalisée pour le projet d'élargissement de l'A71 à 2x3 voies entre les échangeurs A71/A85 et A71/A20 (travaux en cours), et notamment la laineuse du prunellier (espèce protégée à enjeux) reconnue au nord-ouest de l'A71 de part et d'autre du PS 73/7.

Le projet proposé vise en ce sens à rétablir les communications et fonctionnalités entre la RD2020 (à l'est de l'A71) et le tunnel de l'Alouette (à l'ouest de l'A71), tout en:

- intégrant la bonne connaissance des enjeux environnementaux du territoire, acquise au travers des études menées pour le projet d'élargissement d'A71.
- conservant en permanence un accès de sécurité et d'exploitation ferroviaire au tunnel de l'Alouette.

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase de réalisation

Pour maintenir en permanence l'accessibilité au tunnel ferroviaire de l'Alouette, et rétablir l'accès pour l'exploitation forestière des boisements situés entre A71 et la voie ferrée (dont une partie est en zone EBC), les travaux à réaliser entre la RD2020 et le tunnel de l'Alouette, et leurs ordonnancements, sont les suivants:

- structuration et mise au gabarit de la tranchée forestière des Lacs (sur 1300 mètres environ depuis RD2020) pour permettre la circulation des véhicules de secours et des engins et camions d'exploitation forestière (cf. description annexe C), y compris aménagement de zones de croisements et retournements,
- construction en passage supérieur d'un nouvel ouvrage de franchissement de l'A71 au PR 174+260 (dans la continuité de la tranchée des Lacs située 500 mètres environ au nord du PS 73/7 à démolir sans coupure d'autoroute (ponctuellement les BAU et certaines voies seront coupées pour les besoins de construction de l'ouvrage),
- création d'une piste forestière sur 550 mètres environ entre ce nouvel ouvrage de franchissement d'A71 et la tête sud du tunnel de l'Alouette (cf. description annexe C).
  - Une partie de cette piste est à aménager en zone d'Espace Boisé Classé (100 mètres environ);
  - Son implantation résulte de la concertation menée avec la SNCF. pour tenir compte de la sensibilité structurelle de l'ouvrage ferroviaire et de l'usage de la piste pour l'exploitation forestière, SNCF n'est pas favorable:
    - à l'utilisation de la piste existante parallèle au pied droit est du tunnel,
    - au franchissement du tunnel non dimensionné pour supporter des surcharges VL et PL.
- après mise en service du nouvel ouvrage, déconstruction du PS 73/7, tout en conservant les remblais d'accès à l'ouvrage du fait de la présence d'aires d'habitat de la laineuse du prunellier,
- aménagement, dans le sens Orléans/Vierzon, d'une BAU et berme entre les PR 174+633 et 174+796 (y compris la reprise des ouvrages de drainage autoroutier, des dispositifs de retenue et de la signalisation horizontale). Ces aménagements permettent de rétablir une configuration à 2x3 voies plus BAU de 3 mètres de large conformément à la décision ministérielle DM-DGITM/DIT/GRN/GRA 2013-20 du 19 septembre 2013.

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Dans sa phase d'exploitation, l'ouvrage et les pistes forestières aménagées retrouveront les mêmes fonctionnalités que l'actuel PS 73/7 :

- accès de sécurité (plan d'intervention des secours en cas d'incident ou d'accident) et d'exploitation ferroviaire pour intervenir sur le tunnel de l'Alouette,
- exploitation forestière,
- entretiens des abords de l'autoroute (bassins, etc.).

#### 4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

- **Examen au cas par cas** préalable à la réalisation d'une étude d'impact.

- **Révision "allégée" du PLU de la Commune de Vierzon** (procédure de suppression partielle d'un espace boisé classé) en vertu de l'article L123-13 du code de l'urbanisme;  
L'aménagement de certaines parties d'ouvrages (structuration et création de pistes forestières) nécessite des coupes de bois et l'arrachage de souches dans l'espace boisé classé de la forêt domaniale de Vierzon. Ces travaux qui impacts l'EBC sur une surface de l'ordre de 0,3 Ha ne modifient pas l'affectation forestière du sol.

- **Dossier de Demande de Principe** en application de la circulaire n°87-88 du 27 octobre 1987, complétée et modifiée par la circulaire 2002-63 du 22 octobre 2002.

#### 4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

**Examen au cas par cas** préalable à la réalisation d'une étude d'impact (article R.122-3 du code de l'environnement).

#### 4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur
longueur maximale de l'ouvrage entre appuis d'extrémité (culée ou pile de rive)	Environ 62 mètres
Longueur de piste nouvelle à créer pour raccorder l'ouvrage au réseau existant	Environ 550 mètres
Longueur de piste forestière existante à structurer et à élargir localement	Environ 1300 mètres

#### 4.6 Localisation du projet

##### Adresse et commune(s) d'implantation

Route forestière de l'Alouette et  
tranchée des Lacs  
18100 VIERZON

##### Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. 2 ° 02 ' 33,0" E Lat. 47 ° 16 ' 03,7" N

**Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :**

Point de départ : Long. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ " \_\_\_ Lat. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ " \_\_\_

Point d'arrivée : Long. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ " \_\_\_ Lat. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ " \_\_\_

Communes traversées :

Commune de Vierzon (18100).

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? Oui  Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ? Oui  Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ? Oui  Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

<sup>1</sup> Pour l'outre-mer, voir notice explicative

## 5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

### 5.1 Occupation des sols

#### Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

Les usages actuels sur le lieu du projet sont :

- le service public ferroviaire. Il s'agit du seul accès au tunnel ferroviaire de l'Alouette (ouvrage identifié sensible dans le cadre du diagnostic de sécurité des tunnels ferroviaires situés sur le réseau ferré national remis le 6 septembre 1999, réalisé à la demande du gouvernement suite à l'incendie survenu le 24 mars 1999 dans le tunnel routier du Mont Blanc), stratégique en cas d'incident ou d'accident pour l'intervention des secours,
- l'exploitation forestière,
- l'entretien des abords de l'autoroute.

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui  Non

Si oui, intitulé et date d'approbation :  
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

PLU de Vierzon, approuvé le 30 juin 2005.

Le projet se situe en zone N (Naturelle) et Ueb (recouvrant les emprises nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire). Il est compatible avec le règlement de la vocation de ces zones.

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui  Non

### 5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ZNIEFF de type II "Forêt domaniale de Vierzon - Vouzeron"
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site est concerné par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'Autoroute A71, approuvé par l'arrêté préfectoral n°2012-1-514.

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les zones humides du secteur, délimitées dans le cadre des études d'élargissement à 2x3 voies de l'A71, se bornent à de fines bandes au abords de l'autoroute A71. La surface impactée, de l'ordre de 0,015 ha, est sensiblement en dessous du seuil réglementaire de 0,1 ha (rubrique 3310 de la loi sur l'eau).
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Vierzon est couverte par le PPRi des rivières Arnon, Cher et Yèvre, approuvé par l'arrêté préfectoral n°2007.1.800 du 24 juillet 2007. Toutefois, le site de l'opération n'est pas concerné par ce PPRi.
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site est concerné par la ZRE du bassin du Cher.
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
d'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est localisé à environ 2,5 km au sud de la Zone Spéciale de Conservation (ZSC - Directive Habitats) de la Sologne (FR2402001).
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

## 6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

### 6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
<b>Ressources</b>	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il déficitaire en matériaux ?  Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les volumes de terrassement mobilisés ne sont pas à ce stade de l'étude précisément connus. Cependant, même si la configuration du site en déblais de hauteur inférieure à 3 mètres est favorable à l'implantation d'un passage supérieur, le besoin en remblais est plus important que la ressource disponible issue des déblais. Le déficit en matériaux sera compensé par des remblais d'apport extérieur.
<b>Milieu naturel</b>	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les études réalisées dans le cadre de l'étude d'impact portant sur l'élargissement d'A71, complétées lors des études de faisabilité de la démolition-reconstruction du PS 73/7, ont montré que le choix de reconstruire l'ouvrage au PR 174+260 est le plus favorable car localisé dans une zone à faible enjeux vis à vis du milieu naturel. - Les habitats de laineuse du prunellier ne sont pas impactés. - La concentration d'espèces à enjeux est faible. - Aucun cours d'eau n'est impacté.
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Incidence faible sur les zones humides délimitées dans le cadre des études d'élargissement à 2x3 voies de l'A71. La surface impactée, qui est de l'ordre de 0,015 ha, est sensiblement en dessous du seuil réglementaire de 0,1 ha (rubrique 3310 de la loi sur l'eau).

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les travaux de structuration et création des pistes forestières nécessitent des coupes de bois et l'arrachage de souches sur une surface estimée à environ 1,2 ha (dont 0,3 ha environ en Espace Boisé Classé). Ces travaux, situés en partie dans l'EBC de la forêt domaniale de Vierzon, ne modifient pas l'affectation forestière du sol car la réalisation des pistes est nécessaire à l'exploitation forestière.
<b>Risques et nuisances</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Commodités de voisinage</b>	Est-il source de bruit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Excepté en phase construction du nouveau passage supérieur et démolition de l'actuel PS 73/7, le projet n'est pas source de bruit. Par ailleurs, il n'y a aucune habitation à proximité du projet.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le secteur est concerné par le bruit lié à la circulation sur l'A71, autoroute bénéficiant d'un classement sonore (catégorie 1 - bande de 300 m)
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les contraintes de seuils vibratoires imposées par la proximité du tunnel ferroviaire de l'Alouette ont été prises en compte dans le projet, en concertation avec SNCF.
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	- Maintenir si possible l'infrastructure projeté à plus de 30 mètres des emprises du tunnel ferroviaire. - Imposer au chantier les contraintes de seuils vibratoires définies par SNCF.

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Le secteur est concerné par les émissions lumineuses produits par les clients de l'A71 en période nocturne (phares).</p>
<p><b>Pollutions</b></p>	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<p><b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b></p>	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	



**6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquelles :

**6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquels :

**7. Auto-évaluation (facultatif)**

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Les études menées dans le cadre de l'élargissement de l'Autoroute A71 entre Theillay et Vierzon ont été complétées par celles réalisées au titre du projet objet de la présente demande. Ces études nous ont permis d'acquérir une bonne connaissance du territoire et ainsi de retenir la solution évitant la grande majorité des enjeux environnementaux.

- Biodiversité: le nouveau pont évite les secteurs à enjeux situés plus au sud. Les remblais du pont démolis sont maintenus en place pour préserver les espèces présentes.

- Zones humides:

- incidence faible de l'ordre de 0,015ha.
- intérêt écologique des zones humides faible.

- Espace boisé: l'incidence du projet (aménagement de la piste forestière existante des Lacs et réalisation d'une nouvelle piste à l'ouest de l'A71 pour les besoins d'exploitation forestière et ferroviaire) est faible de l'ordre de 1,2 ha (dont 0,3 ha situé en Espace Boisé Classé).

- Continuités écologiques: le nouvel axe construit à proximité de l'ouvrage à démolir ne remet pas en cause les possibilités de traversés pour la faune (ouvrage existant faiblement emprunté).

**Ainsi, nous estimons que le projet objet de la présente demande d'examen au cas par cas, ne nécessite pas de réaliser une étude d'impact.**

## 8. Annexes

### 8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publiée</b> ;	X
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	X
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	X
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	X
5	<b>Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42°</b> : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	X

### 8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
A- Cartographies de synthèse des enjeux (faune-flore-habitats, urbanisme, milieux aquatiques). <i>Extraits de l'étude d'impact réalisée dans le cadre de l'aménagement à 2x3 voies d'A71 et des diagnostics complémentaires réalisés par COFIROUTE en 2014.</i>
B- Comptes rendus réunions de concertation ONF, SNCF et SDIS 18.
C- Description de la piste forestière créée et de celle restructurée.

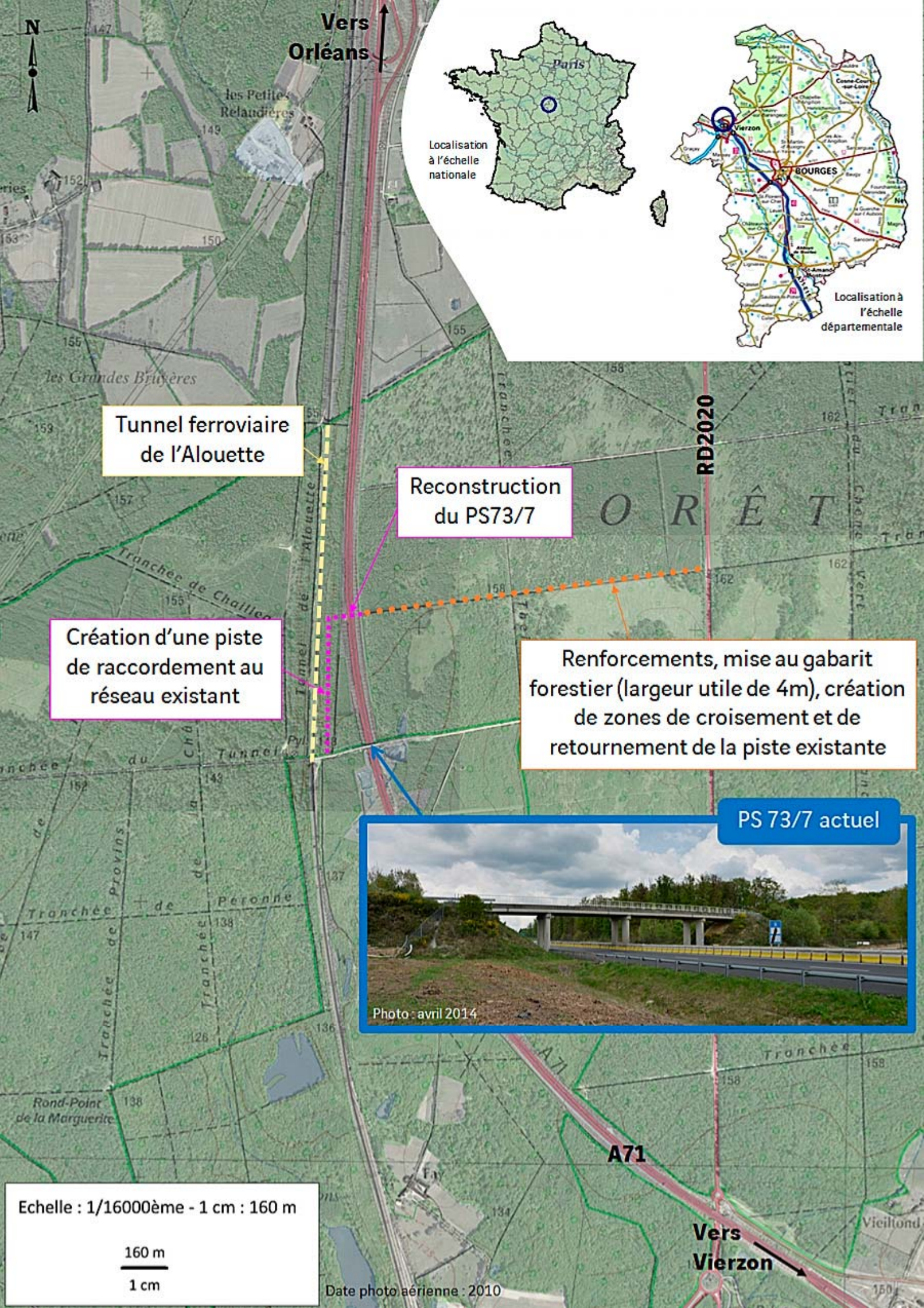
## 9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Fait à  le,

Signature

## **ANNEXE 2 – PLAN DE SITUATION**



Vers Orléans ↑

Localisation à l'échelle nationale

Localisation à l'échelle départementale

Tunnel ferroviaire de l'Alouette

Reconstruction du PS73/7

Création d'une piste de raccordement au réseau existant

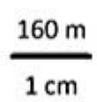
Renforcements, mise au gabarit forestier (largeur utile de 4m), création de zones de croisement et de retournement de la piste existante

PS 73/7 actuel



Photo : avril 2014

Echelle : 1/16000ème - 1 cm : 160 m

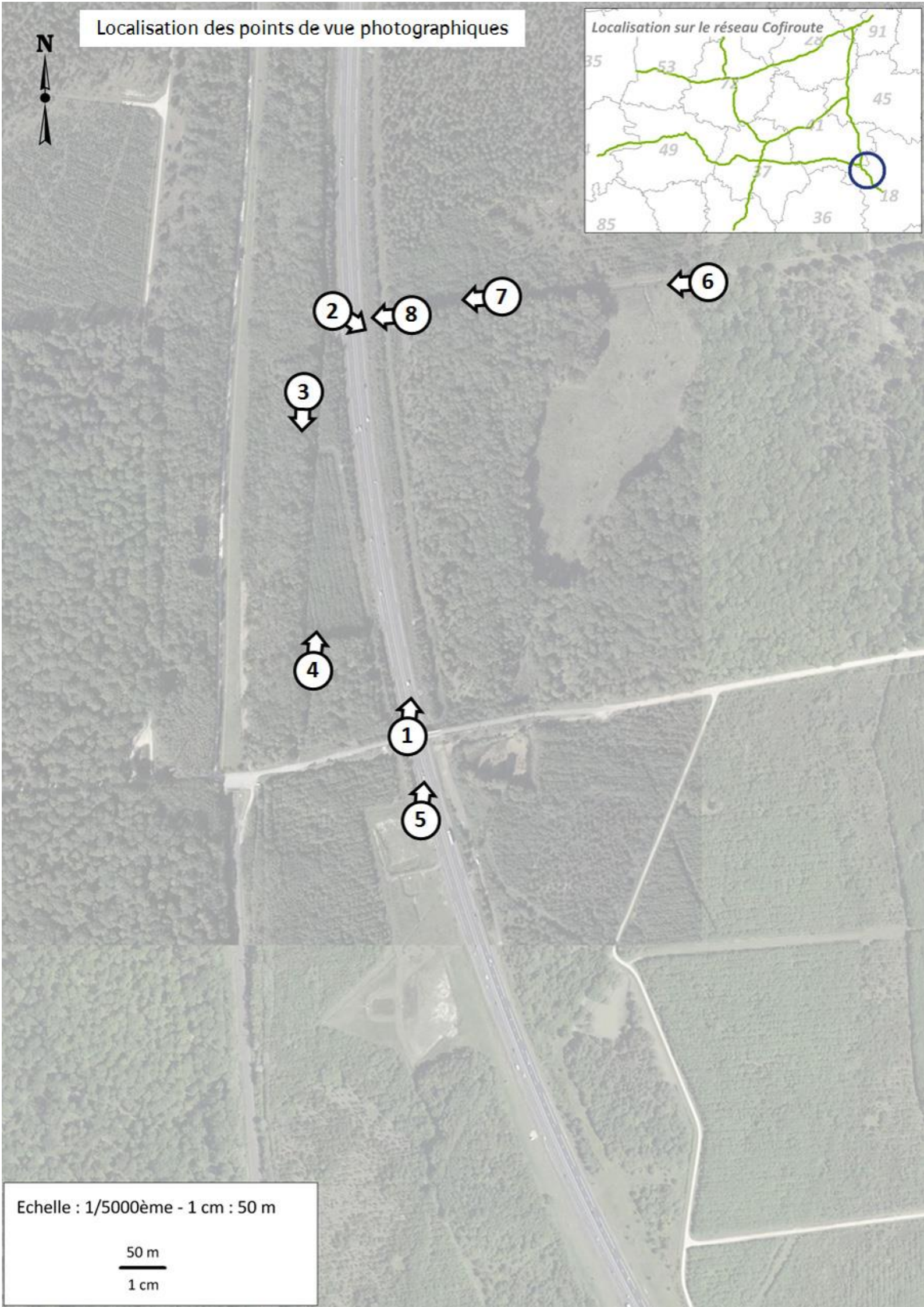


Date photo aérienne : 2010

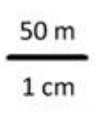
Vers Vierzon ↓

## **ANNEXE 3 – PHOTOGRAPHIES DE LA ZONE D’IMPLANTATION**

# Localisation des points de vue photographiques



Echelle : 1/5000ème - 1 cm : 50 m









5



Date de la prise de vue : avril 2014

6



Date de la prise de vue : avril 2014



## **ANNEXE 4 – PLAN DU PROJET**



Franchissement A71 envisagé

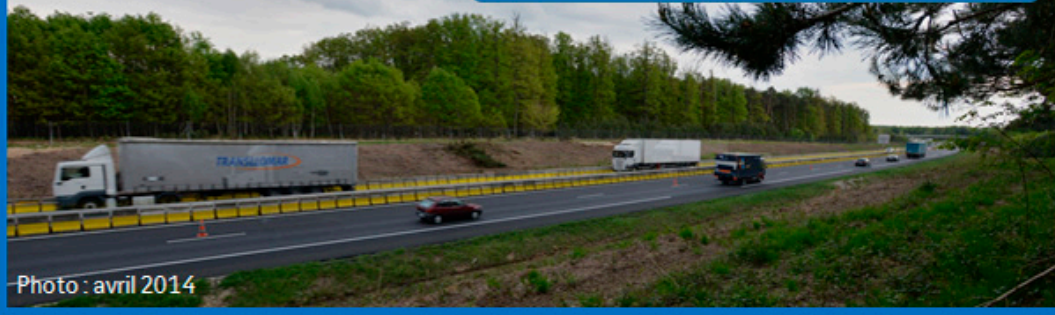


Photo : avril 2014

Tunnel ferroviaire de l'Alouette

Tranchée des Lacs

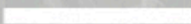


Route forestière de l'Alouette

PS 73/7 actuel



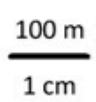
Photo : avril 2014

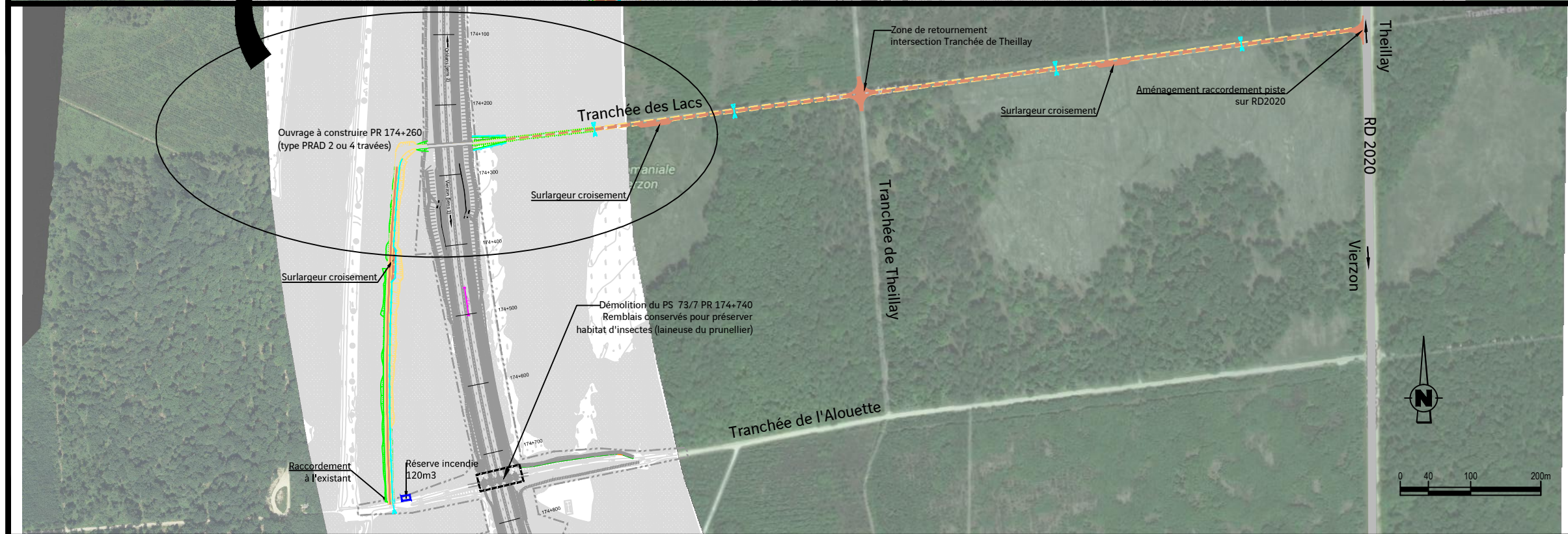
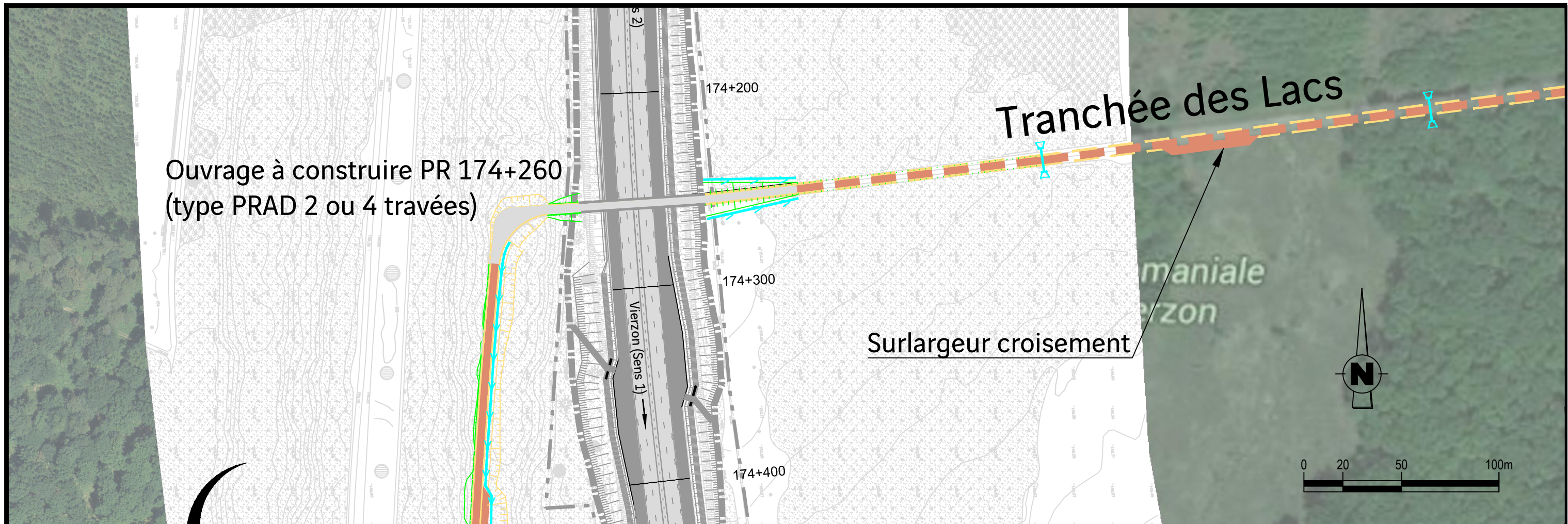
**Légende**

-  Maillage viare local
-  Restructuration de piste existante
-  Tracé envisagé pour la construction de l'ouvrage en remplacement de l'actuel PS73/7

Date photo aérienne : 2010

Echelle : 1/10000ème - 1 cm : 100 m





**Légende A71**

- A71 à 2X2 voies
- Passage de l'A71 à 2X3 voies et aménagements (travaux 2014-2015)
- Limite DPAC

**Légende projet PS 73/7**

- Fossé terre
- Busage à créer ou prolonger (Position : point bas topo)
- Route forestière à créer
- Route forestière à structurer
- Ouvrage d'art
- Talus de remblais
- Talus de déblais

DOCUMENT			Etabli par		Vérifié par		Validé et approuvé par	
INDICE	DATE	LIBELLE	NOM	VISA	NOM	VISA	NOM	VISA
A01	12/01/15	Première diffusion	NM		DC		ON	

**AUTOROUTE A71**  
Démolition/Reconstruction du PS 73/7  
**CONSTRUCTION D'UN NOUVEL OUVRAGE AU PR 174+260**  
Vues en plan - PRAD 2 ou 4 travées

2014 - 10  
Dossier

FAISABILITE  
Phase

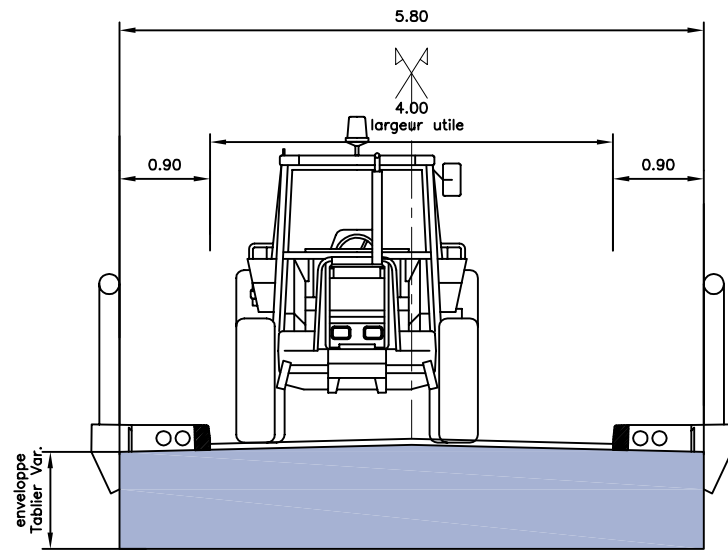
Numéro

A01  
Indice

02  
Feuillet

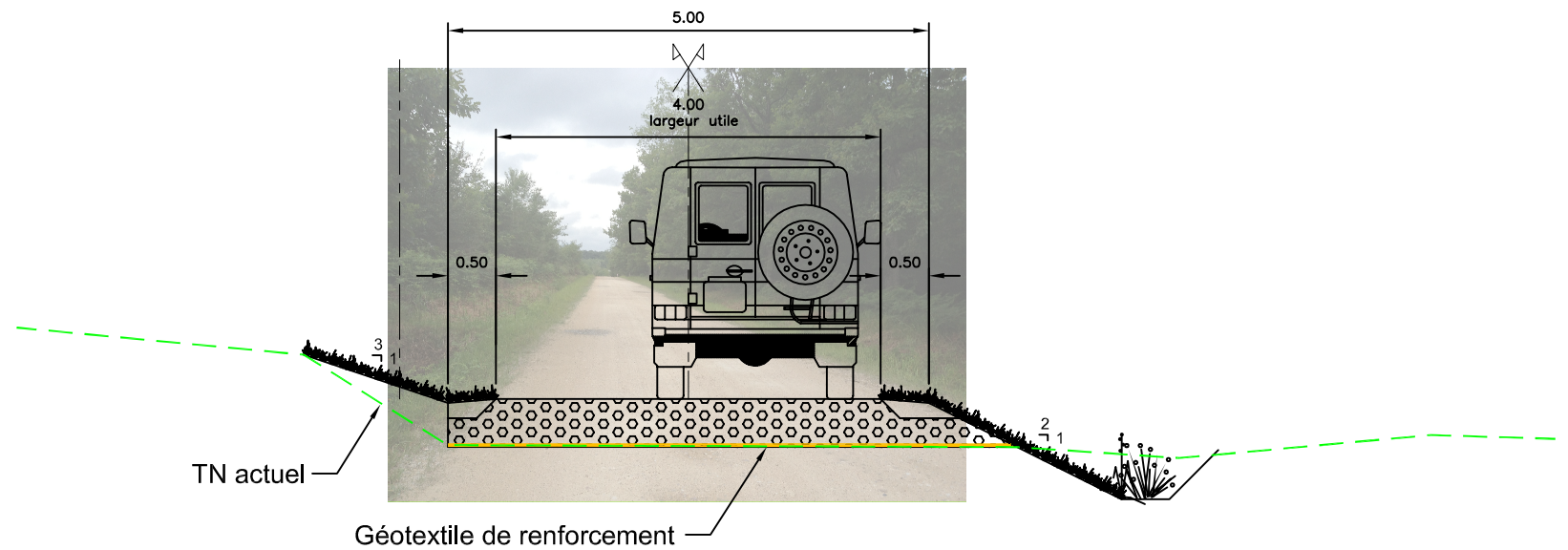
1/2000 - 1/7000  
Echelle

Profil en travers type sur ouvrage

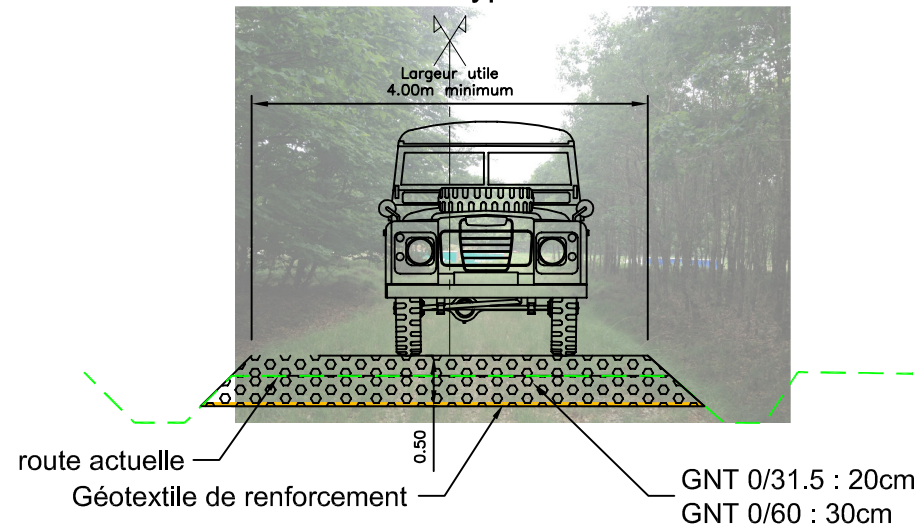


Nota : pas de réduction des trottoirs par rapport à l'existant pour permettre le passage des réseaux

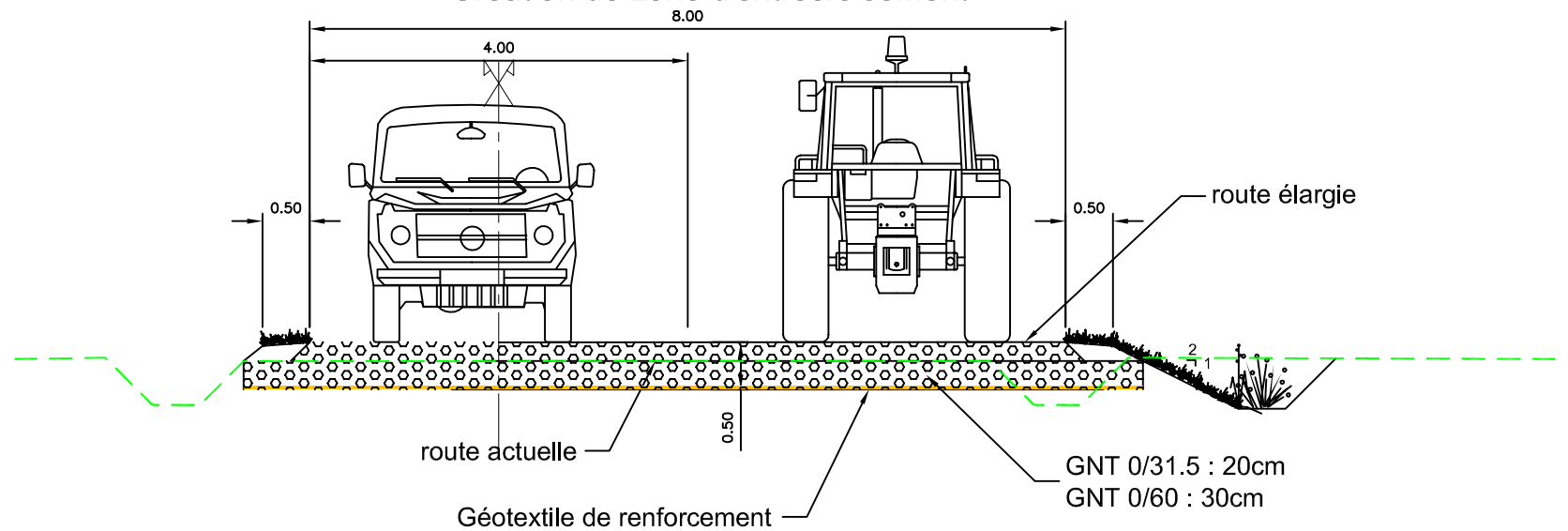
Profil en travers type route forestière à créer



Profil en travers type route forestière à structurer



Création de zone d'entrecroisement



DOCUMENT			Etabli par		Vérifié par		Validé et approuvé par	
INDICE	DATE	LIBELLE	NOM	VISA	NOM	VISA	NOM	VISA
A01	12/01/15	Première diffusion	NM		DC		ON	

AUTOROUTE A71

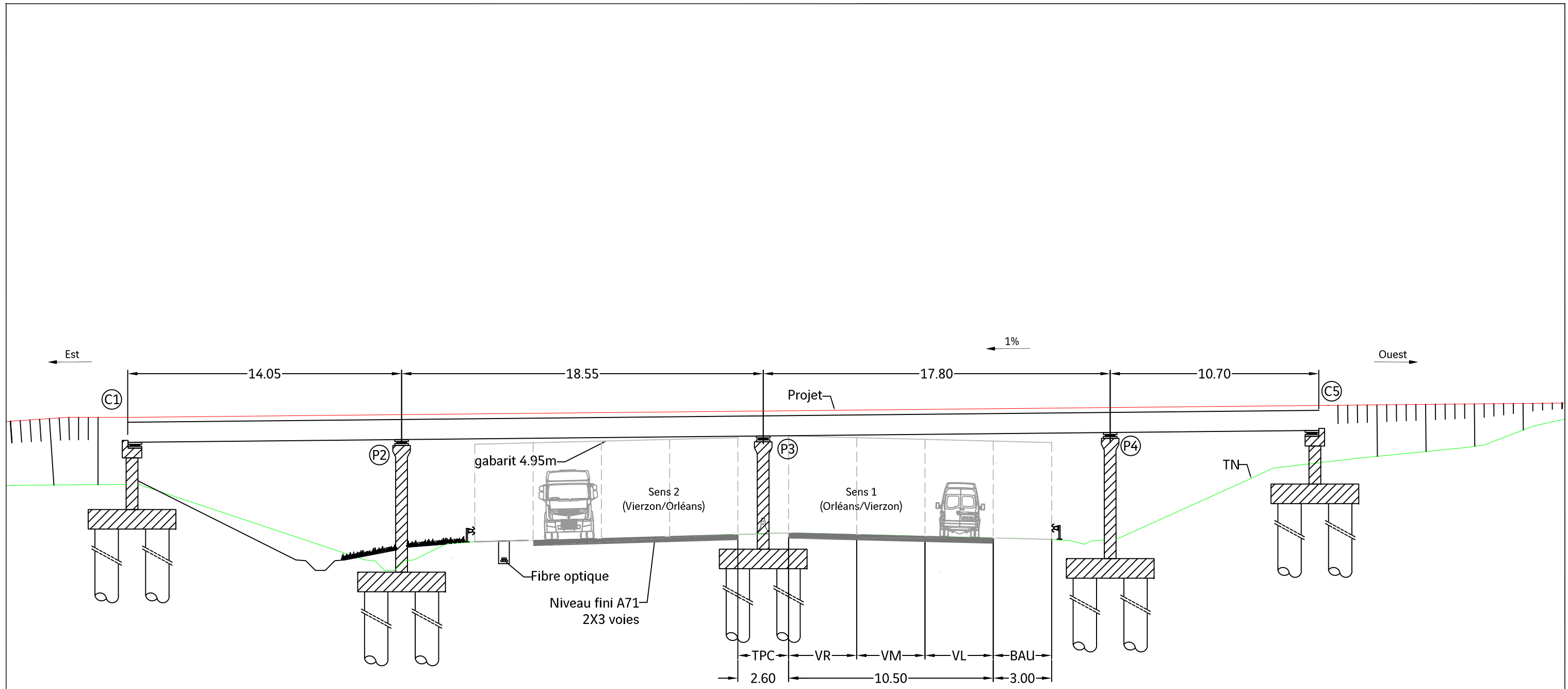
Démolition/Reconstruction du PS 73/7

**CONSTRUCTION D'UN NOUVEL OUVRAGE AU PR 174+260**

Profils en travers types

2014 - 10	FAISABILITE		A01	03	1 / 75
Dossier	Phase	Numéro	Indice	Feuille	Echelle





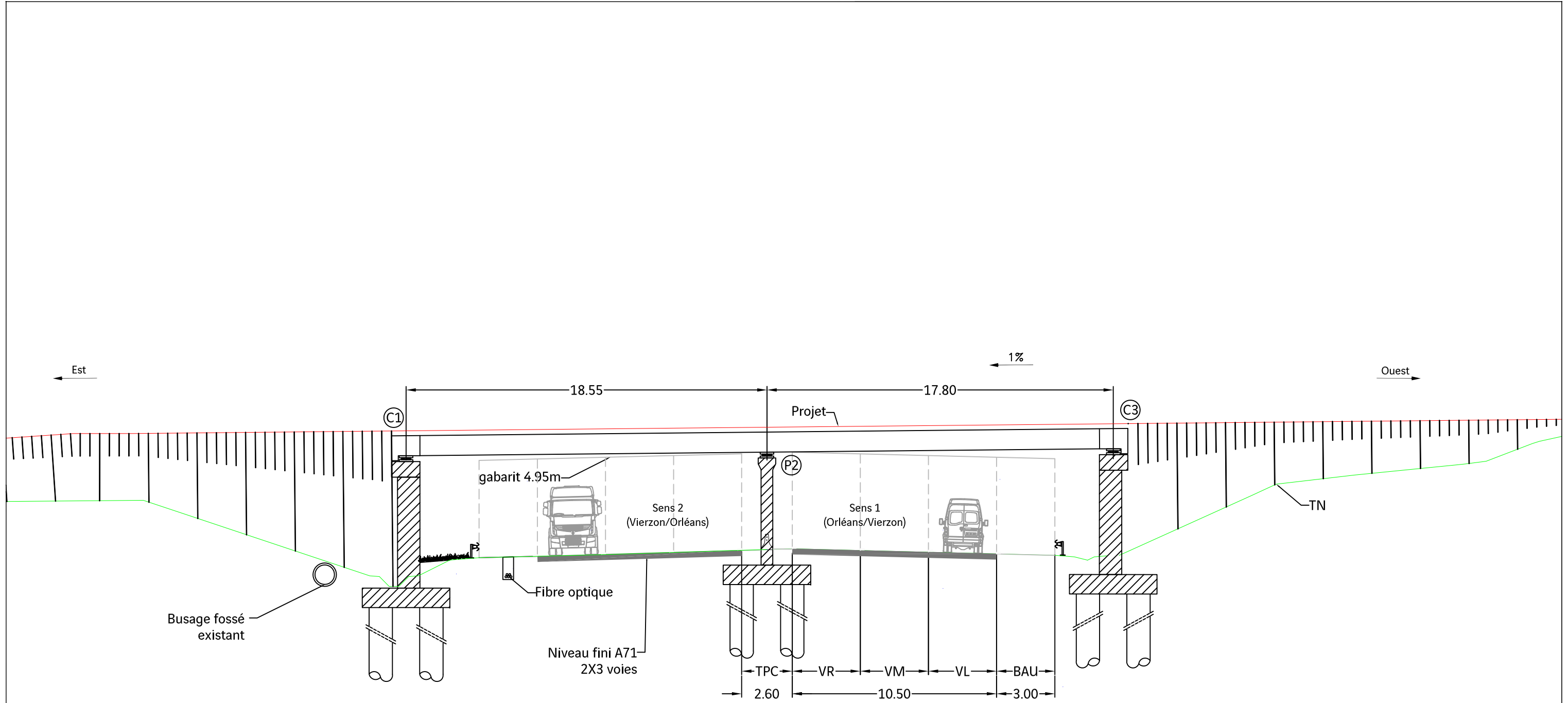
Nota : épaisseur structurelle inférieure à 1.00m  
(1/23ème environ de la portée déterminante)

DOCUMENT			Etabli par		Vérifié par		Validé et approuvé par	
INDICE	DATE	LIBELLE	NOM	VISA	NOM	VISA	NOM	VISA
A01	12/01/15	Première diffusion	NM		DC		ON	

**AUTOROUTE A71**  
 Démolition/Reconstruction du PS 73/7  
**CONSTRUCTION D'UN NOUVEL OUVRAGE AU PR 174+260**  
 Coupe longitudinale à l'axe de l'ouvrage - PRAD 4 travées



2014 - 10	FAISABILITE		A01	04	1 / 200
Dossier	Phase	Numéro	Indice	Feuillet	Echelle



Nota : épaisseur structurelle de l'ordre de 1.00m  
(1/18ème environ de la portée déterminante)

DOCUMENT			Etabli par		Vérifié par		Validé et approuvé par	
INDICE	DATE	LIBELLE	NOM	VISA	NOM	VISA	NOM	VISA
A01	12/01/15	Première diffusion	NM		DC		ON	

**AUTOROUTE A71**  
 Démolition/Reconstruction du PS 73/7  
**CONSTRUCTION D'UN NOUVEL OUVRAGE AU PR 174+260**  
 Coupe longitudinale à l'axe de l'ouvrage - PRAD 2 travées



2014 - 10 <small>Dossier</small>	FAISABILITE <small>Phase</small>	 <small>Numéro</small>	A01 <small>Indice</small>	05 <small>Feuillet</small>	1 / 200 <small>Echelle</small>
-------------------------------------	-------------------------------------	---------------------------	------------------------------	-------------------------------	-----------------------------------

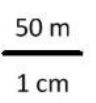


## **ANNEXE 5 – PLAN DES ABORDS DU PROJET**



Date photo aérienne - 2010

Echelle : 1/5000ème - 1 cm : 50 m



**Légende**

-  Aménagement envisagé objet du présent Cerfa
-  Restructuration de piste existante
-  PS73/7 actuel
-  Voie ferrée Paris-Toulouse
-  Réseau hydrographique / plan d'eau

**Urbanisme (PLU de Vierzon) :**



-  Espaces boisés classés
-  Zone Ueb
-  Zone N

**ANNEXE A – CARTOGRAPHIES DE SYNTHÈSE DES ENJEUX (FAUNE-FLORE-HABITATS, URBANISME, MILIEUX AQUATIQUES). EXTRAITS DE L'ÉTUDE D'IMPACT RÉALISÉE DANS LE CADRE DE L'AMÉNAGEMENT À 2X3 VOIES D'A71 ET DES DIAGNOSTICS COMPLÉMENTAIRES RÉALISÉS PAR COFIROUTE EN 2014.**








## Enjeux milieux naturels - Légende



### Scénario envisagé :

-  Aménagement de piste forestière nouvelle
-  Structuration de piste forestière existante

### Faune, flore, habitats :

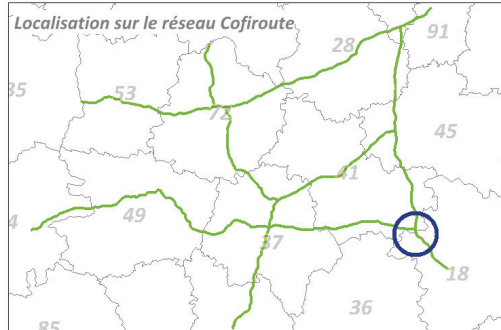
-  Chiroptères à enjeu
-  Insectes à enjeu
-  Oiseaux à enjeu
-  Flore à enjeu
-  Habitat à enjeu

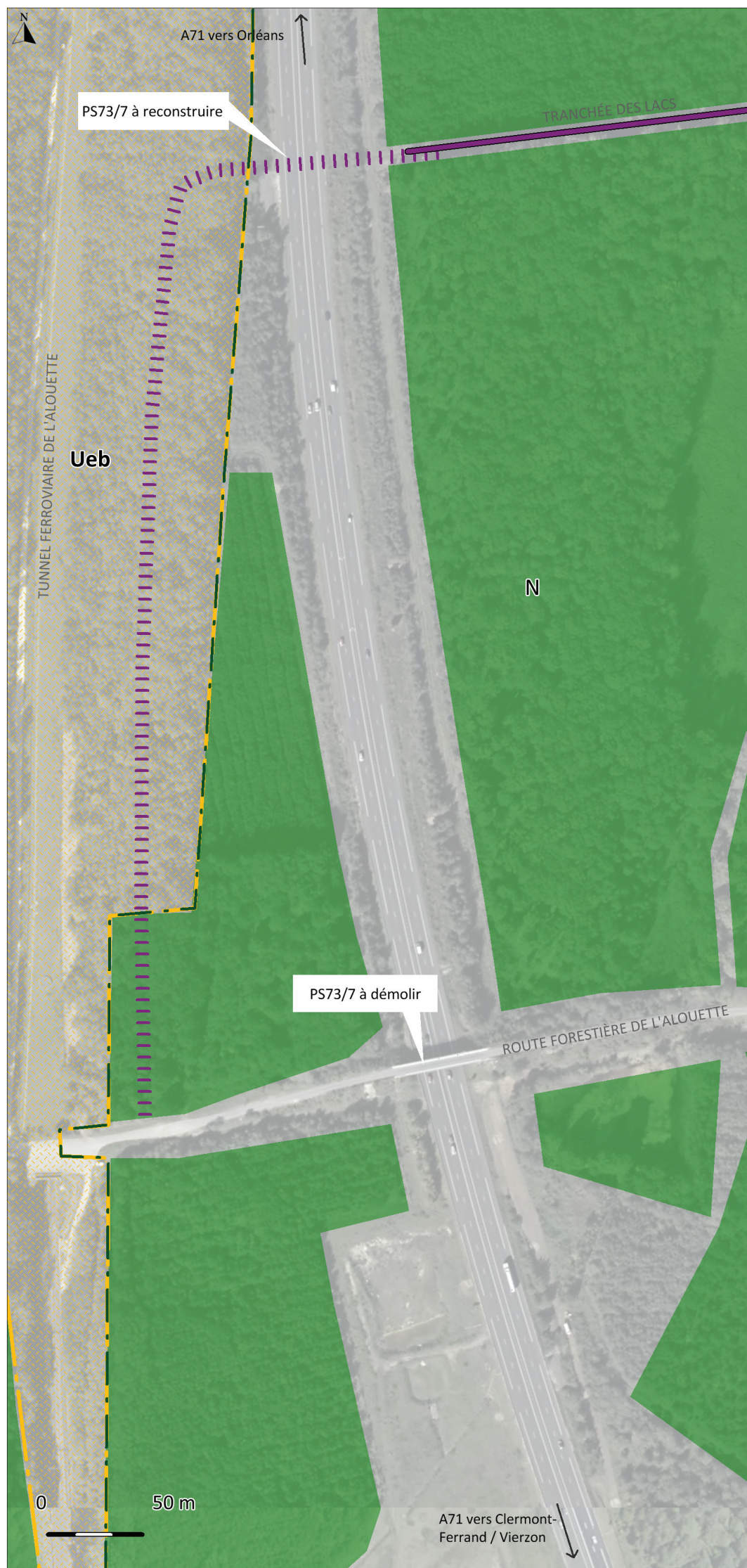
### Niveau d'enjeu :

-  Enjeu modéré
-  Enjeu fort





Source : IGN, Etude d'impact élargissement de l'autoroute A71 entre les échangeurs A71/A85 et A71/A20, Biotope, Mélica








## Enjeux urbanisme - Légende

### Scénario envisagé :

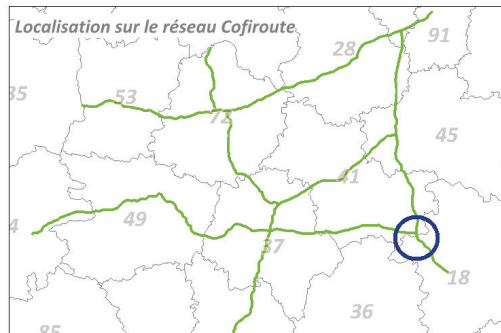
-  Aménagement de piste forestière nouvelle
-  Structuration de piste forestière existante

### Urbanisme :

-  Espaces Boisés Classés au PLU de Vierzon
-  Zone Ueb
-  Zone N



Source : IGN, Etude d'impact élargissement de l'autoroute A71 entre les échangeurs A71/A85 et A71/A20, mairie de Vierzon





# Enjeux eau & milieux aquatiques - Légende

## Scénario envisagé :

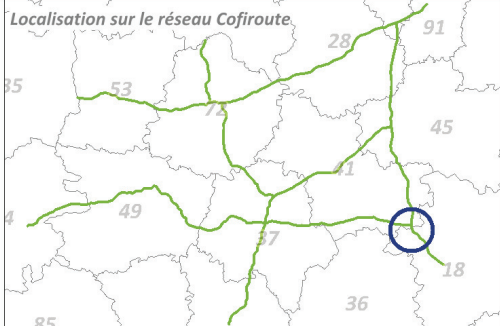
- ||| Aménagement de piste forestière nouvelle
- Structuration de piste forestière existante

## Eaux et milieux aquatiques :

- Plan d'eau, bassin de rétention, étang
- Gouille d'eau
- Réseau hydrographique
- Zone humide



Source : IGN, Etude d'impact élargissement de l'autoroute A71 entre les échangeurs A71/A85 et A71/A20, Biotopie, BDCarthage



0 100 m

## **ANNEXE B – COMPTES RENDUS RÉUNIONS DE CONCERTATION ONF, SNCF ET SDIS 18**

## Compte-rendu de réunion

Date : 3 juillet 2014

- **De la part de :** Cofiroute - Audrey BAFFALIE  
 WSP - Olivier NOILLY

---

- **A l'attention de :** SNCF - Jean Pierre GOURIN  
 SNCF - Patrick SARTRE

---

- **Copie :** Cofiroute - Patrick VAN HONACKER  
 Cofiroute - Christine LEFEVRE

---

- Objet :** PS73/7 - ouvrage de franchissement de l'A71 pour accéder au tunnel ferroviaire de l'Alouette

---

<b>Relevé de décisions</b>		
<b>Sujet</b>	<b>Pilote(s)</b>	<b>Echéance</b>
Complément relevé topo au droit du tunnel	Cofiroute	31/07/2014
Préciser le scénario d'aménagement dans la zone parallèle au tunnel, avec 4 coupes en travers (à minima)	Cofiroute /WSP	05/09/2014
Présenter le projet à ONF et SDIS	Cofiroute	15/09/2014
Transmettre référentiel concernant les contraintes liées aux travaux à proximité d'ouvrage ferroviaire	SNCF	31/07/2014
Analyse des interactions du projet et du risque routier par rapport à l'exploitation du tunnel	SNCF	30/09/2014
Proposition sur traitement du foncier de la portion de piste située sur les emprises RFF par rapport à ONF	SNCF	30/09/2014

**Prochaine réunion - à programmer en septembre / octobre 2014**



## 1. Présentation de l'opération

L'étude porte sur le déplacement de l'ouvrage de franchissement de l'A71 (PS73/7) qui permet d'accéder au tunnel ferroviaire de l'Alouette engagé par l'état. Les contraintes d'exploitation et d'usage de l'ouvrage identifiées par Cofiroute, notamment suite aux échanges avec le SDIS 18, sont présentées ainsi que le scénario préférentiel pour le réaménagement de l'ouvrage au PR 174+260.

- ⇒ SNCF confirme les contraintes d'usage (assurer une accessibilité 24/24 et 7/7 pour les secours aux têtes du tunnel) et leurs incompatibilités avec une démolition reconstruction en place.

De plus, Cofiroute souhaite convenir avec RFF et ONF d'une occupation temporaire des terrains pour exécuter les travaux, la voie étant restituée au terme des aménagements aux propriétaires fonciers avec mise en place d'une convention d'usage (ou amendement de la convention existante) entre ONF et RFF.

- ⇒ Ce point reste à valider.

## 2. Point sur le tunnel ferroviaire

SNCF présente la sensibilité structurelle actuelle de l'ouvrage (contraintes vibratoires, équilibre structurel par rapport aux des poussés des terres,...), désordres observés (remontés d'eau notamment) et réflexions amonts menées pour traiter la situation existante selon 2 axes :

- Réparation du radier du tunnel avec un horizon travaux 2025,
- Ou projet de remise à ciel ouvert de la ligne dans les emprises RFF.

Au regard de la sensibilité du génie-civil du tunnel :

- Le raccordement sur la piste identifié à l'Est du tunnel est à éviter du fait des risques en phase travaux (vibrations liées aux travaux de terrassements pour structurer la piste actuelle qui est un ouvrage provisoire) et en phase exploitation (nature et maîtrise du trafic utilisant la piste trop aléatoire). Plus on se rapproche de l'ouvrage, plus le risque de modifier les efforts générer sur le tunnel est fort et peut être incompatible avec la tenue de la structure.
- Cofiroute doit préférer un scénario qui s'éloigne au maximum du tunnel en recherchant si possible une solution si situant à plus de 30m des emprises du tunnel (pour laquelle les contraintes vibratoires imposées par SNCF seront moindre pour l'exécution des travaux).
- En fonction de la topographie de la piste par rapport au tunnel, Cofiroute devra prévoir une protection contre les sorties de véhicules utilisant la piste créée (type merlon GEFRA peut être suffisante). De plus, dans la pente en travers, un profil en déblai est à privilégier au profil mixte présenté.
- Cofiroute vérifiera les modifications apportées à la gestion des eaux pluviales par rapport à la situation existante. Toute aggravation devra être compensée notamment si le réseau de drainage superficiel par caniveaux de la tranchée est utilisé pour l'exhaure des eaux de ruissellement provenant de la piste créée.

### 3. Utilisation de la piste

La piste, avec l'ouvrage, existante actuellement est utilisée par la SNCF pour l'exploitation de ses ouvrages ferroviaires. Les véhicules amenés à emprunter cette piste sont :

- Véhicules de secours
- Véhicules courant de maintenance, type PL courants
- Ponctuellement utilisation de portes-engins, pour les travaux
- Pas de véhicule hors gabarits courant.

La nouvelle piste avec le nouvel ouvrage aura les mêmes caractéristiques que l'existant pour permettre la circulation de ces engins.

---

## Compte-rendu de réunion

Date : 16 septembre 2014

- De la part de :** Cofiroute - Christine LEFEVRE  
WSP – Olivier NOILLY

---
- A l'attention de :** ONF - Alexis HACHETTE  
ONF - Marc CHAPUIS

---
- Copie :** Cofiroute – Patrick VAN HONACKER  
Cofiroute – Audrey BAFFALIE

---
- Objet :** PS73/7 – Ouvrage de franchissement de l'A71 pour accéder au tunnel ferroviaire de l'Alouette

---

Relevé de décisions		
Sujet	Pilote(s)	Echéance
Préciser les besoins en assiette foncière au plus tôt pour valider implantation ouvrage d'art sur A71 et coordonner travaux avec coupes planifiées par ONF	Cofiroute	Arrêté Ministériel autorisant Cofiroute à la réalisation de l'opération
Planifier réunion avec SDIS 18	Cofiroute	Réunion a eu lieu le 29/09/2014
Planifier réunion avec RFF	Cofiroute	15/10/2014
Transmettre référentiel ONF concernant les contraintes liées aux travaux d'aménagement d'aires de retournement et sur largeurs pour croisement	ONF	Remis le 16/09/2014

## 1. Présentation de l'opération

L'étude porte sur le déplacement de l'ouvrage de franchissement de l'A71 (PS73/7) qui permet d'accéder au tunnel ferroviaire de l'Alouette engagé par l'état.

Les contraintes d'exploitation et d'usage de l'ouvrage identifiées par Cofiroute, notamment suite aux échanges avec le SDIS 18, sont présentées ainsi que le scénario préférentiel pour le réaménagement de l'ouvrage au PR 174+260.

- ⇒ ONF confirme les contraintes d'usage forestier (activités de coupes planifiées 2016-2017 entre tranchée de l'Alouette et tranchée des Lacs).

Cofiroute se rapprochera d'ONF (et RFF pour la partie de piste aménagée à l'ouest de l'A71) après acceptation par les services de l'état du projet présenté pour convenir :

- des conditions d'une occupation temporaire des terrains pour exécuter les travaux
- des conditions de restitution de la voie au terme des aménagements aux propriétaires fonciers avec mise en place d'une convention d'usage (ou amendement de la convention existante entre Cofiroute, ONF et RFF).

## 2. Point sur le milieu forestier

ONF présente la sensibilité du milieu forestier tant sur l'aspect exploitation du bois que sur l'aspect usage pour la chasse. Par rapport à l'impact prévisible des aménagements sur les lisières :

- Entre RD2020 et A71 (tranchée des lacs), privilégier l'implantation de l'ouvrage par rapport aux contraintes géométriques d'usage de la voie portée (notamment giration des véhicules forestiers d'exploitation et de transport) plutôt que par rapport à l'âge du boisement.
- Eviter d'impacter les deux lisières : à confirmer par ONF mais au regard des coupes prévues à horizon 2016-2017 un élargissement côté Sud semble à privilégier.
- Rechercher à concilier les interventions impactant les boisements (travaux de structuration et d'élargissement de la tranchée des lacs par exemple) avec les périodes non chassées (1 mars au 15 septembre),
- Planifier et informer ONF au plus tôt des coupes nécessaires à l'opération, pour permettre à ONF d'étudier la possibilité de réaliser ces coupes simultanément aux activités de coupes déjà planifiées.

## 3. Contraintes d'usage de la piste nécessaire pour l'exploitation forestière

ONF présente les contraintes d'usage de la piste nécessaire pour l'exploitation forestière :

- Privilégier une piste réduite en largeur (4m + 2 accotements de 0.5m par exemple) et l'aménagement de zones de croisement (3 refuges à aménager entre RD2020 et tranchée de Theillay, tranchée de Theillay et Passage Supérieur A71, Passage Supérieur A71 et tête sud tunnel des Alouettes) et d'aires de retournement (intersection avec la

tranchée de Theillay et au niveau de la tête sud du tunnel des Alouettes (plateforme déjà existante).

- Structure/revêtement : dimensionner la structure pour assurer sa pérennité et un minimum d'entretien (par exemple à l'identique des structures et renforcements réalisés pour les pistes d'accès au chantier d'A71) en prévoyant dans les zones très sensibles à l'orniérage (rampes fortes, virages de faibles rayons, zones de raccordement RD2020 et tunnel des Alouettes) un revêtement de surface type enrobé (ou béton si l'économie du projet retenu par l'état le permet). L'empierrement est à proscrire.
  - Gestion des eaux pluviales : préférer un profil en travers en toit, l'aménagement de fossés profonds de drainage des assises de chaussées et de collecte des ruissellements des parcelles forestières. Penser à conserver et dans certaines zones (à identifier sur site avec ONF) à créer des transparences hydrauliques par busages.
  - Aménager l'entrée de la forêt à l'intersection avec la RD2020 (de façon similaire avec les autres accès existants).
-

## Compte-rendu de réunion

Date : 29 septembre 2014

De la part de :	Cofiroute - Christine LEFEVRE WSP – Olivier NOILLY
A l'attention de :	CSP Vierzon - Capitaine Sébastien LACROIX CSP Vierzon - Adjudant-chef Christophe DEMOULE
Copie :	Cofiroute – Patrick VAN HONACKER Cofiroute – Audrey BAFALIE
Objet :	PS73/7 – Ouvrage de franchissement de l'A71 pour accéder au tunnel ferroviaire de l'Alouette

### 1. Rappel de l'opération

Rappel de l'objet de l'étude du déplacement du PS73/7 (A71) engagé par Cofiroute à la demande des services de l'Etat.

Cet aménagement réalisé par Cofiroute n'a pas pour objet de répondre aux problématiques de sécurité et d'accès au Tunnel de l'Alouette soulevé par le SDIS en cas d'accident ferroviaire.

Cofiroute se rapprochera d'ONF (et RFF pour la partie de piste aménagée à l'ouest de l'A71) après acceptation par les services de l'état du projet présenté pour convenir :

- des conditions d'une occupation temporaire des terrains pour exécuter les travaux
- des conditions de restitution de la voie au terme des aménagements aux propriétaires fonciers avec mise en place d'une convention d'usage (ou amendement de la convention existante entre Cofiroute, ONF et RFF).

### 2. Présentation du scénario préférentiel

Le scénario préférentiel proposé pour le réaménagement de l'ouvrage au PR 174+260 (500m environ au nord du PS73/7 des Alouettes), suite aux études techniques, économiques et environnementales menées par WSP france, et aux concertations réalisées avec, les services de l'Etat, RFF/SNCF et ONF :

- augmente le temps d'accès aux têtes du tunnel de l'Alouette de l'ordre de 2 minutes par rapport à la situation existante (dans des conditions de traficabilité des pistes à état identique). Il est convenu que cette augmentation du temps d'accès pour les secours reste acceptable.
- permet de maintenir pendant toute la durée des travaux de construction (12 mois environ) l'accès au tunnel de l'Alouette par l'ouvrage existant qui sera démoli uniquement après mise en service de ce nouvel ouvrage.

- prend en compte l'aménagement de zones d'entrecroisement et de retournement nécessaires aux usages.
- prend en compte le déplacement de la réserve Incendie. Le SDIS rappelle la demande faite à SNCF en 2002 : augmentation du volume de la réserve incendie à 120m<sup>3</sup>. Cette demande sera réitérée dans l'avis que formulera le SDIS si le dossier lui est soumis par les services de l'Etat dans le cadre de l'instruction du dossier de demande de principe que Cofiroute prévoit de déposer fin d'année 2014.

### 3. Conclusion

- Le scénario préférentiel présenté est acceptable pour les services du SDIS 18.
  - L'acceptation par les services de l'Etat du dossier de demande de principe déposé par Cofiroute sera le point de départ des études de détails, de la consultation des entreprises et de la réalisation des travaux jusqu'à la mise en service de l'ouvrage neuf (et démolition de l'ouvrage existant).
-

## Compte-rendu de réunion

Date : 3 novembre 2014

De la part de : Cofiroute - Christine LEFEVRE  
WSP – Olivier NOILLY

A l'attention de : SNCF – Jean Pierre GOURIN  
SNCF – Patrick SARTRE  
SNCF - Marie-Christine GAUDIN

Copie : Cofiroute – Audrey BAFFALIE

Objet : PS73/7 – ouvrage de franchissement de l'A71 pour accéder au tunnel ferroviaire de l'Alouette

Relevé de décisions		
Sujet	Pilote(s)	Echéance
Confirmer si la réalisation d'un merlon de retenue des véhicules le long de la voie forestière est nécessaire ou non	SNCF	12/12/2014
Transmettre le cadre de NPSF à Cofiroute	SNCF	12/12/2014
Faire retour sur capacité hydraulique de l'ouvrage existant situé au sud de la piste	SNCF	12/12/2014
Confirmer ou infirmer possibilité de rapprocher la piste de la tranchée couverte, au niveau extrémité sud de la piste avant raccordement sur la piste existante, afin de réduire l'impact sur Espace Boisé Classé	SNCF	12/12/2014

### 1. Présentation de l'opération

Présentation à Marie-Christine GAUDIN (SNCF - Infra pôle Centre – Pole production Cellule OA-OT – 25 rue Fabienne Landy 37700 Saint Pierre des Corps – 0613814324 - 0247466136 - marie-christine.gaudin@sncf.fr) de l'opération de démolition/reconstruction du PS73/7 (passage supérieur de la tranchée des Alouettes) et évolution apportée au projet présenté en réunion le 03/07/2014 suite notamment concertation SNCF/ONF et SDIS.



## 2. Rappels faits par Patrick SARTRE des contraintes liées au GC de la tranchée couverte

Sensibilité structurelle en cas de modification chargement piédroits :

➔ Ouvrage en surveillance renforcée donc très sensible. Confirmation de la distance de 30m complétée pour les travaux de terrassements par la prise en compte des contraintes vibratoires définies selon seuils remis en réunion (Annexes IN1226 Version 01 du 01-09-2009 - tableaux des seuils de Vibration). Suite à l'analyse des coupes transmises par Cofiroute, du fait de l'éloignement de la piste par rapport au tunnel ferroviaire, la mise en place du merlon de retenue des véhicules le long de la voie forestière ne semble finalement pas nécessaire (point à confirmer par SNCF avant 12/12/2014).

Sensibilité GC vis-à-vis des circulations d'eaux superficielle et souterraine (actuellement beaucoup d'infiltrations) :

➔ La gestion des eaux collectées par le long de la piste forestière aménagée ne doit pas impacter les ouvrages hydrauliques existants.

## 3. Implantation planimétrique de la piste forestière

La faisabilité présentée par Cofiroute répond aux enjeux notifiés par SNCF lors de la réunion du 03/07/14.

Afin de réduire l'impact sur l'espace boisé classé, SNCF analyse par rapport aux contraintes de sécurité ferroviaire la possibilité localement (extrémité sud de la piste avant raccordement sur la piste existante) de rapprocher la piste de la tranchée couverte (20 mètres, 15 mètres, etc...).

Cofiroute remet une minute (coupes + vue en plan) du projet à l'étude.

## 4. Gestion des eaux pluviales

La nature des surfaces du bassin versant collecté par le caniveau longitudinal à la tranchée couverte ne semble pas modifiée (ou de manière très marginale ; imperméabilisation de la piste par enrobé limitée à la zone de raccordement à l'OA projeté car en courbe). Ce point sera confirmé lors des études d'avant-projet qui confirmeront la bonne maîtrise du risque hydrologique de la solution proposée par rapport à la situation existante et ouvrage de drainage SNCF.

La solution étudiée du fait de la présence du merlon de retenue des véhicules ne permettant pas un écoulement diffus, met en œuvre un fossé de collecte des eaux pluviales et une traversée busée (OH) sous la piste existante au Sud.

Le rejet au milieu naturel, faute d'exutoire naturel identifié, est imaginé par l'intermédiaire d'une raquette de diffusion aménagée à l'aval immédiat de l'OH :

➔ Pour éviter la multiplication des OH sous la piste existante, et leurs entretiens, une alternative serait de se raccorder sur l'ouvrage de traversée existant assurant la continuité du caniveau longitudinal à la tranchée, à condition de vérifier sa capacité. Cet ouvrage n'ayant pas été identifié lors des visites de site faites par Cofiroute, il est demandé à SNCF de confirmer la faisabilité de cette alternative de raccordement suite à vérification par ses services de la capacité hydraulique de l'ouvrage existant. SNCF fera un retour sur ce point au plus tard pour le 12/12/2014.

➔ La suppression du merlon, pourrait permettre alors avec une bonne gestion du dévers de la piste aménagée, de conserver un écoulement diffus vers le milieu naturel, sans modifier le fonctionnement du bassin versant naturel drainé par le caniveau longitudinal au tunnel ferroviaire.

## 5. Notice particulière de sécurité ferroviaire

Du fait de la proximité des ouvrages à construire, une NPSF semble nécessaire. Cette notice fera l'objet d'échanges entre la maîtrise d'œuvre et CSPS retenus par Cofiroute et les services SNCF pour être à annexée aux dossiers de consultation des entreprises

Cofiroute (maître d'Ouvrage) devra se rapprocher de SNCF réseau pour demander l'avis du gestionnaire des infra délégués (GID), et contractualiser (délais/cout) la production de cette notice.

---

**De :** GOURIN Jean Pierre (SNCF / DIRECTION DE L INFRASTRUCTURE / DPI TP ATL CL)  
[<mailto:jean-pierre.gourin@sncf.fr>]  
**Envoyé :** jeudi 8 janvier 2015 11:25  
**À :** LEFEVRE CHRISTINE  
**Cc :** GAUDIN Marie-Christine (SNCF / INFRAPOLE CENTRE / Pôle Production)  
**Objet :** TR: A71 - Tunnel de l'Alouette

Bonjour,

Suite à la réunion du 3 novembre dernier, ci-dessous les réponses aux différentes questions posées en réunion du 3/11/2014. pour des travaux prévus mi-2016.

A noter également les points suivants :

- Les questions domaniales ne sont pas traitées ici.
- Une artère TL enterrée est présente sous l'allée forestière existante. Cette artère est primordiale puisqu'elle permet d'assurer le circuit Alarme , la communication vers le régulateur sous station...  
Cette artère est sensible puisque ancienne (1963) et donc fragile. La circulation d'engins de chantier sur cette allée fait peser le risque d'endommager celle-ci.

Il est noté également qu'une chambre de tirage TL est présente à proximité du puits n°11. Celle-ci avait été endommagée en 2011 par la circulation d'engins lors des travaux d'étanchéité de surface.

Un extrait du plan de piquetage est joint à ce message.

Rappel des sujets abordés :

<b>Relevé de décisions</b>		
<b>Sujet</b>	<b>Pilote(s)</b>	<b>Echéance</b>
Confirmer si la réalisation d'un merlon de retenue des véhicules le long de la voie forestière est nécessaire ou non	SNCF	12/12/2014
Transmettre le cadre de NPSF à Cofiroute	SNCF	12/12/2014
Faire retour sur capacité hydraulique de l'ouvrage existant situé au sud de la piste	SNCF	12/12/2014
Confirmer ou infirmer possibilité de rapprocher la piste de la tranchée couverte, au niveau extrémité sud de la piste avant raccordement sur la piste existante, afin de réduire l'impact sur Espace Boisé Classé	SNCF	12/12/2014

Réponses :

- Compte tenu du relatif éloignement de la piste forestière projetée par rapport au tunnel ferroviaire, nous confirmons que la réalisation d'un merlon de retenue des véhicules n'est pas nécessaire sur la zone en alignement. Elle est demandée dans les zones à risques (zones de courbes).
- Une NPSF est à adapter aux travaux prévus (la plupart des sujets abordés dans une NPSF type est sans objet pour le cas présent).
- Pour des raisons de maintenance et de capacité hydraulique limitée, il ne sera pas accepté de raccordement hydraulique sur l'OA existant situé au sud de la piste. L'absence de merlon sur la partie en alignement permet aux eaux de pluie de s'écouler naturellement dans le terrain.
- Nous confirmons la possibilité de rapprocher la piste du tunnel, au niveau extrémité sud de la piste avant raccordement sur la piste existante, afin de réduire l'impact sur l'espace boisé classé. Ce rapprochement de l'allée forestière d'une dizaine de mètre maximum s'effectuerait sur les 50 derniers mètres.

Je joins un organigramme consulté lors de notre entretien téléphonique de ce jour vous permettant de suivre le cheminement de la procédure pour l'établissement des différents documents à établir .

Le guichet unique se situe :

Direction de l'Ingénierie - IGTL.GP.DR  
Guichet Emprunts et Traversées du Domaine Ferroviaire

6, avenue François Mitterrand  
93574 LA PLAINE SAINT DENIS  
Tel +33 1 41 62 07 79  
Fax +33 1 41 62 49 04  
@ [guichet.emprunt.domaine@sncf.fr](mailto:guichet.emprunt.domaine@sncf.fr)

Cordialement

SNCF

DELEGATION INFRASTRUCTURE REGIONALE

CENTRE LIMOUSIN DIR (CL)

Jean-Pierre GOURIN

Quei 8/12 / 8 rue Fabienne LANDY

37700 ST PIERRE DES CORPS

Tél.: +33 (0)2 36 16 48 91 - SNCF : 42 88 91

GSM : +33 (0)6 15 70 55 79

Mail : [jean-pierre.gourin@sncf.fr](mailto:jean-pierre.gourin@sncf.fr)

**FREDERIC PORNIN**

Groupe Ouvrages d'Art

**SNCF - DIRECTION DE L'INGENIERIE**

POLE INGENIERIE DE TOURS

3, rue Edouard Vaillant - 37042 TOURS Cedex 01

TÉL. : +33 (0)2 47 32 21 29 (42 21 29)

FAX : +33 (0)2 47 32 18 26 (42 18 26) - [frederic.pornin@sncf.fr](mailto:frederic.pornin@sncf.fr)

## ANNEXE C – DESCRIPTION DE LA PISTE FORESTIÈRE CRÉÉE ET DE CELLE RESTRUCTURÉE

Les caractéristiques géométriques principales de la piste forestière créée et de celle restructurée sont :

- en plan, le rayon minimal retenu est de 20 mètres avec sur largeur permettant la giration des véhicules lourds,
- en profil en long :
  - pour la structuration de la tranchée des lacs, le profil en long existant est conservé, afin de limiter l'impact sur les boisements,
  - pour l'aménagement de la nouvelle piste, les pentes et rampes n'excèdent pas 8% afin de permettre une progression normale et d'éviter les efforts d'arrachement occasionnés par les véhicules en période de pluie et neige fondante. Un minimum de 1.5 à 2 % est également à rechercher pour permettre une meilleure évacuation des eaux de surface et un meilleur écoulement des fossés créés.
- en profil en travers, hors zones d'entrecroisement et de retournement, la largeur utile à la circulation est de 4 mètres pour contraindre la vitesse d'usage, complétée :
  - hors ouvrage d'art, de deux accotements de 0,5 mètre de large permettant de sécuriser la circulation forestière et contenir le corps de chaussée,
  - sur ouvrage d'art de deux trottoirs de 0.90 mètre de large.

Structurellement, pour assurer la pérennité de ces pistes, avec un minimum d'entretien, il est retenu après décapage, remblais ou déblais (et traitement éventuel de la partie supérieure des terrassements), la mise en œuvre d'une chaussée multicouche constituée :

- d'une couche de fondation en Grave Non Traitée (GNT) 0/60 d'épaisseur minimale 30 centimètres,
- d'une couche de fermeture en GNT 0/31.5, d'épaisseur minimale 20 centimètres, participant également au confort et à la pérennité de la piste.
- dans les zones de fortes pentes et de faibles rayons en plan, une protection de la couche de fermeture par la mise en œuvre d'une couche bitumineuse est envisagée. Ces zones, situées de part et d'autre de l'ouvrage à construire, représenteraient une surface revêtue de l'ordre de 600 m<sup>2</sup>.

Concernant la gestion des eaux de ruissellement des plateformes, de drainage des assises de chaussées et de collecte des ruissellements des parcelles forestières, les principes d'assainissement retenus sont :

- la création ou le rétablissement (pour la piste forestière restructurée) de fossés profonds de drainage,
- le prolongement des ouvrages hydrauliques existants, et à la demande de l'ONF et SNCF la création d'ouvrages hydrauliques de transparence dans le cas de points bas non drainés vers un exutoire naturel.

Monsieur François VAUGLIN  
MEDDE / CGEDD / Ae  
Tour Séquoïa  
92055 - LA DEFENSE Cedex

Saran, le 19 mars 2015

**Réf. :** DPC/DOP/PG/CLE/15-0638  
Lettre Recommandée avec AR n° 1A.109.160.8998/3

**Objet :** A71 - Reconstruction / démolition du PS 73/7 - Commune de Vierzon (18)  
Saisine pour demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact  
Envoi compléments suite courrier référencé AE/15/190

Monsieur le rapporteur,

Par courrier en date du 4 mars 2015, vous avez adressé à Cofiroute une demande de compléments relative au dossier de demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact cité en objet, transmis dans vos services le 27 février dernier.

Nous joignons à ce courrier une nouvelle version du formulaire CERFA 14734\*02 renseigné avec ses annexes en deux exemplaires, accompagné d'une copie numérique, qui annule et remplace la version précédente.

Cette version a été enrichie des éléments permettant de compléter le dossier, conformément à votre demande du 4 mars 2015.

Ainsi, nous vous prions de bien vouloir examiner, au titre du décret précité ci-dessus, si ce projet est susceptible de donner lieu à la réalisation d'une étude d'impact.

Nous restons à votre disposition pour vous fournir tout document ou renseignement complémentaire que vous souhaiteriez obtenir.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le rapporteur, l'expression de notre haute considération.



**Christine LEFEVRE**  
Chargée d'opérations infrastructure

PJ: citées  
Copie: Stéphane LELIEVRE - DREAL Centre

 **COPIE**

Monsieur François VAUGLIN  
MEDDE / CGEDD / Ae  
Tour Séquoïa  
92055 - LA DEFENSE Cedex

Saran, le 19 mars 2015

Réf. : DPC/DOP/PG/CLE/15-0638  
Lettre Recommandée avec AR n° 1A.109.160.8998/3

Objet : A71 - Reconstruction / démolition du PS 73/7 - Commune de Vierzon (18)  
Saisine pour demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact  
Envoi compléments suite courrier référencé AE/15/190

Monsieur le rapporteur,

Par courrier en date du 4 mars 2015, vous avez adressé à Cofiroute une demande de compléments relative au dossier de demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact cité en objet, transmis dans vos services le 27 février dernier.

Nous joignons à ce courrier une nouvelle version du formulaire CERFA 14734\*02 renseigné avec ses annexes en deux exemplaires, accompagné d'une copie numérique, qui annule et remplace la version précédente.

Cette version a été enrichie des éléments permettant de compléter le dossier, conformément à votre demande du 4 mars 2015.

Ainsi, nous vous prions de bien vouloir examiner, au titre du décret précité ci-dessus, si ce projet est susceptible de donner lieu à la réalisation d'une étude d'impact.

Nous restons à votre disposition pour vous fournir tout document ou renseignement complémentaire que vous souhaiteriez obtenir.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le rapporteur, l'expression de notre haute considération.



**Christine LEFEVRE**  
Chargée d'opérations infrastructure

PJ: citées  
Copie : Stéphane LELIEVRE - DREAL Centre

COFIROUTE  
12, rue Louis Blériot - CS 30035  
92506 Rueil-Malmaison Cedex  
Tél: +33 1 55 94 70 00 - Fax: +33 1 55 94 75 10  
[www.vinci-autoroutes.com](http://www.vinci-autoroutes.com)