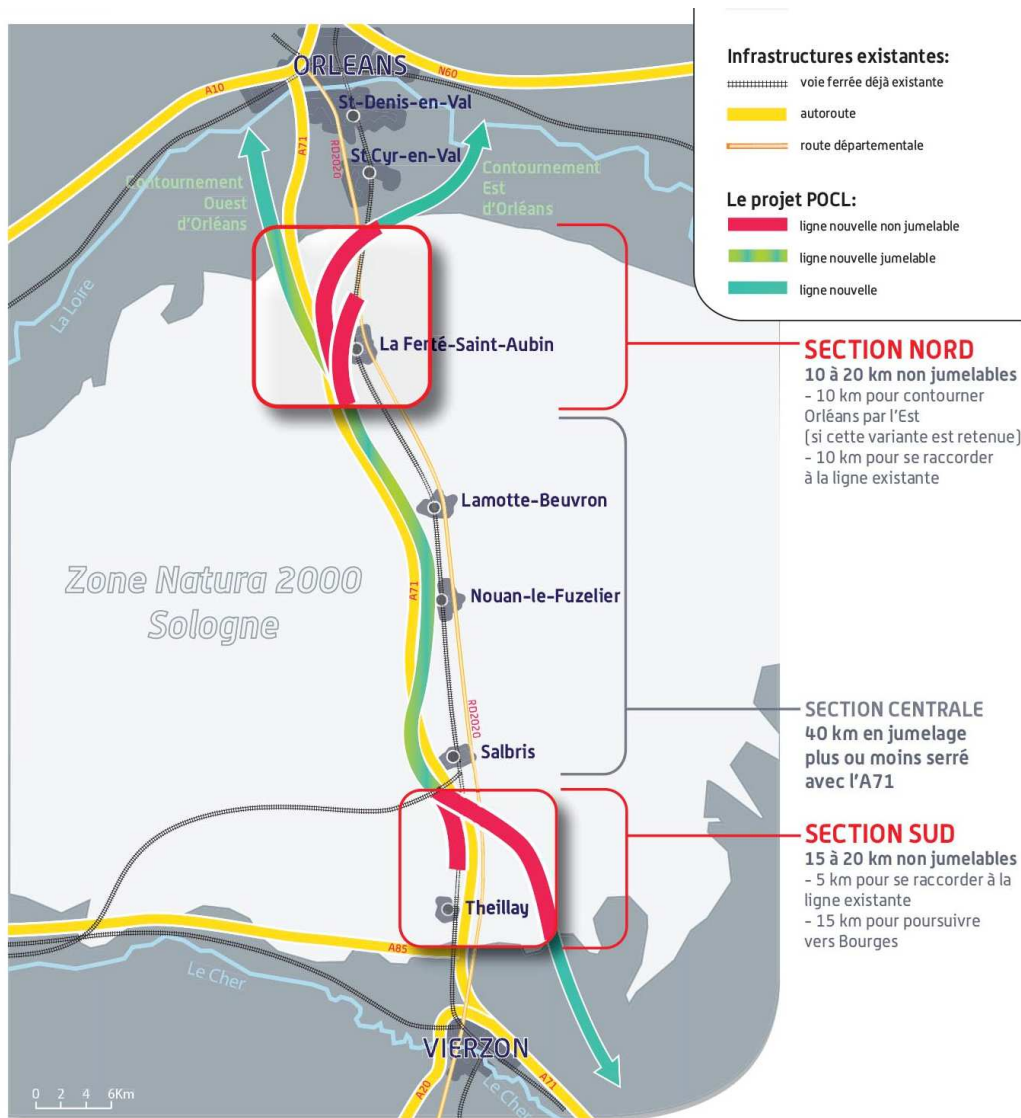




Le contexte

- **Avant le débat public** : en l'absence d'un consensus sur le risque environnemental en particulier sur la réduction des impacts du fait d'un passage dans le corridor des infrastructures existantes, le comité de pilotage a maintenu deux scénarios (Ouest Sud et Ouest) traversant la Sologne dans ce corridor.
- **Pendant le débat public** : RFF a produit une étude exploratoire sur un jumelage potentiel du projet POCL avec l'A71 pour identifier les points de vigilance et les risques environnementaux associés à cette solution de principe.
- Cette première étude a été contestée et a induit :
 - les demandes de **contre-expertises**
 - la mise en place d'un **groupe de travail**
 - la production de **compléments d'étude**
 - l'**audition publique des experts**



Le jumelage en Sologne : compléments et contre-expertise

- Sur les 80 km de traversée de la Sologne, le jumelage peut constituer localement une mesure d'insertion et de réduction de l'impact environnemental,
- Mais il ne peut pas être un critère de choix de scénario, qui représente un projet global (objectifs, services, coûts, etc)



Compléments techniques produits en 2013

Largeurs entre LGV et A71	Rayon 7000m	Rayon 5500m
0-50m	≈ 11 km	≈ 24 km
50-100m	≈ 11 km	≈ 10 km
100-200m	≈ 18 km	≈ 13 km
>200m	≈ 10 km	≈ 3 km
Total*	≈ 50 km	≈ 50 km

* Contournement ouest d'Orléans

Sections non jumelables en Sologne	Orléans ouest	Orléans est
Jonction avec A71	-	≈ 10 km
Racc. sud Orléans	≈ 10 km	≈ 10 km
Racc. nord Vierzon	≈ 5 km	≈ 5 km
Salbris vers Bourges	≈ 15 km	≈ 15 km
Total	≈ 30 km	≈ 40 km



Compléments techniques produits en 2013

- En réduisant le rayon de courbure de la LGV, le linéaire de jumelage serré (<50 m) serait doublé et celui des larges délaissés (>100 m) pourrait être fortement réduit ;
- Les linéaires de délaissés de 50 à 100 m de large (ceux dont les modalités de valorisation posent le plus question) resteraient équivalents ;
- **De 30 à 40 km resteraient non jumelables, quel que soit le rayon retenu pour le tracé de la LGV.**

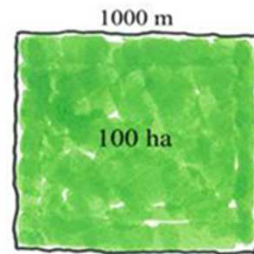


Les enseignements de la contre-expertise

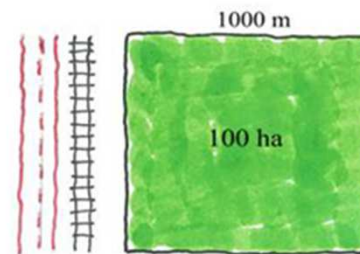
- **Les principes d'un jumelage** d'infrastructures nouvelles peuvent être favorables à la maîtrise des impacts sur l'environnement : *limitation de la fragmentation du territoire, économie de foncier consommé, réflexion commune sur les continuités écologiques et humaines, etc.*
- Pour que les avantages du jumelage deviennent probants, **certaines conditions sont à appliquer** :
 - les infrastructures à jumeler doivent être **conçues ensemble** ;
 - le jumelage doit être serré (<50 m entre les deux infrastructures) **pour ne pas créer d'espaces délaissés difficilement gérables et consommateurs de surface** ;
 - le bénéfice environnemental du jumelage est d'autant plus grand que les linéaires étroitement jumelés sont continus.



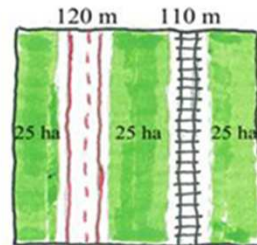
Les enseignements de la contre-expertise



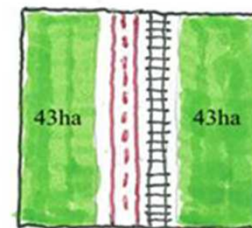
Biotope 100% d'un seul tenant



EVITEMENT : le mieux



Biotope 75%
2 barrières, 3 habitats résiduels (25ha), 4 lisières
Le moins bon



Biotope 85%
1 barrière, 2 habitats résiduels (43ha), 2 lisières
Jumelage = optimisation de l'espace

Schémas issus de la présentation de Jean Carsignol (CETE de l'Est)



Les enseignements de la contre-expertise

- Dans le cas d'une infrastructure venant s'accoler à une infrastructure existante, les avantages du jumelage ne sont plus évidents :
 - l'infrastructure à créer doit tenir compte des contraintes de l'infrastructure existante,
 - aux dépens des bénéfices du jumelage, voire en aggravant une situation existante (*renforcement de l'obstacle, accroissement des consommations d'emprises, cumul d'impacts environnementaux, etc*).
- La priorité doit être accordée aux objectifs du projet et aux services permis, et à l'impact sur l'environnement que le projet est susceptible d'induire. Dans un second temps, les éventuelles possibilités d'inscription en jumelage avec d'autres infrastructures pourront être examinées pour les bénéfices environnementaux qu'elles pourraient apporter.



Les enseignements de la contre-expertise

Extraits de la note d'expertise TTK

« Le principe de jumelage représente plus une contrainte et un surcoût qu'une opportunité pouvant justifier tel ou tel tracé. »

Le choix de tracé Ouest ou Médian devrait ainsi se faire d'abord en fonction des fonctionnalités et avantages offerts, en aucun cas sur le fait de pouvoir ou non jumeler la LGV avec une autoroute. »



Dans le scénario Ouest, envisager le jumelage pour traverser la Sologne **peut ponctuellement constituer une mesure de réduction du risque environnemental, sans toutefois modifier l'évaluation environnementale globale du scénario :**

- le linéaire potentiel de jumelage reste trop modeste et **les zones porteuses d'un bénéfice environnemental trop ponctuelles ;**
- **d'autres zones environnementales pour lesquelles un risque d'impact très important a été identifié persistant dans le scénario Ouest.**

Traversée
de la Sologne
(environ 80 km)

Par rapport au passage dans la zone Natura 2000 Sologne, qui fait peser un risque sur le scénario Ouest, **le jumelage ne peut être considéré comme une alternative***.

** au sens de la directive Habitat (cf. intervention de L. Rambaud – MEDDE)*

*Carte de synthèse des sensibilités du scénario Ouest en région Centre
Rapport d'étude sur le jumelage en Sologne – décembre 2013*