



# **CONCLUSION MOTIVEE ET AVIS**

# CONCLUSION MOTIVEE ET AVIS

*Ces conclusions concernent l'enquête publique relative à la demande d'autorisation déposée par la Société Réseau Ferré de France, maître d'ouvrage, au titre de l'article L214-3 du Code de l'Environnement, pour la réalisation de travaux de renforcement des berges de l'Alagnon au droit des trois remblais ferroviaires sur les communes de Bonnac, Ferrières-Saint-Mary et Joursac, sous maîtrise d'œuvre de la SNCF.*

L'enquête a été ouverte par Arrêté Préfectoral n°2014 – 479 du 30 avril 2014 prescrivant l'enquête publique et s'est déroulée du lundi 26 mai au vendredi 27 juin inclus.

Cette enquête s'est déroulée en conformité avec les dispositions de l'Arrêté Préfectoral.

L'autorisation de travaux demandée dans le cadre de la Loi sur l'eau s'appuie sur la nécessité de sécuriser les remblais supportant la voie ferrée. Ces travaux de confortements ont pour but de protéger les circulations vis-à-vis des crues du cours d'eau. Le risque de déraillement n'est pas négligeable en cas d'emportement du remblai (voir la crue de 1994).

Il n'apparaît aucun avis défavorable de la part des organismes qui ont souhaité faire des remarques sur le registre d'enquête. Chacun étant bien conscient que face à la sécurité des passagers la réalisation des travaux est primordiale.

Les remarques portent sur la profondeur de la bêche (-0.30 m dans le dossier) avec des arguments essentiellement liés à la disparition des « fosses » où peuvent actuellement se réfugier les poissons.

La réponse du pétitionnaire, indiquant que la bêche sera descendue à -0.50 m, se fera sans pavage, sous forme casier/alvéole et qu'elle ne sera pas réalisée si le fond de la rivière est déjà rocheux, lève cette réserve. La rugosité du lit sera donc conservée. Un abaissement plus important de la bêche créerait plus de désordre dans le lit du cours d'eau du fait que l'inclinaison de l'enrochement ne peut pas être modifiée. Les forces liées au poids et à la vitesse des trains ainsi qu'à la pression du remblai et s'exerçant sur le lit imposeraient une bêche beaucoup plus large et qui empièterait beaucoup plus au-delà de la moitié du lit.

La mise en place de la bêche est nécessaire pour éviter une dégradation de la protection en enrochements en cas d'approfondissement du lit du cours d'eau.

L'argument lié au blocage latéral de la rivière, du fait de la trop faible profondeur de la bêche, ne tient pas car ce blocage est très ancien, la voie ferrée étant en activité depuis 1868 et le positionnement de la voie ferrée n'a pas changé. Quant à la bêche elle épousera la forme du lit actuel, selon l'engagement du pétitionnaire, et sera souple en s'abaissant en même temps que le lit du cours d'eau si celui-ci s'incise.

Les remarques portent sur les mesures compensatoires, difficile à évaluer.

Pour le SIGAL, la Fédération de Pêche et l'AAPPMA, ce sont 800 m de berges qui sont touchées par les travaux.

Pour le pétitionnaire, sur ces 800 m, une partie seulement est nouvelle, d'une longueur de 203 m, le reste étant déjà en enrochements remplacés ou confortés, sans incidence supplémentaire. Les travaux réalisés constitueront-ils une amélioration des berges de la rivière ou une dégradation de celles-ci ?

Compte tenu des précautions prises au cours des travaux, en matière de respect du fond du lit (photos avant et après travaux), il n'est pas incohérent d'estimer que seuls les 203 m d'enrochements nouveaux vont constituer une modification physique de la berge sur les 168 m de la zone 8/9, 0 m de la zone 17 et 35 m de la zone 52.

Ces trois zones étant séparées de 3 à 5 km, l'impact de ces enrochements nouveaux sera très « dilué » sur les zones 17 et 52, un peu plus important sur la zone 8/9 (de 1 à 3 %).

Le SIGAL reconnaît ne pas avoir de « boule de cristal » pour estimer l'impact de ces travaux sur la vie de la rivière. On peut raisonnablement estimer que les travaux apporteront certes des perturbations pendant les travaux, perturbations qui seront minimisées au maximum, mais non négligeables. Mais lorsque la rivière reprendra son cours normal, à l'issue des travaux, rien ne permet d'affirmer avec certitude que le cours d'eau sera perturbé. Le suivi à 2-3 ans sera primordial afin de constater l'évolution du cours de l'Alagnon. Qui dit perturbation des berges sur 200 m ne dit pas destruction des berges. D'où une estimation du coût de travaux de remise en état de berges de la rivière un peu plus faible que les montants donnés en exemple par le SIGAL. Mais sans données scientifiques précises sur ce point, la proposition ci-dessous est très subjective.

Il m'a semblé que 70 000 € de mesures compensatoires, provision versée sur une ligne spécifique du budget d'investissement du SIGAL, permettrait de réaliser des travaux d'amélioration des berges de l'Alagnon, lorsqu'un projet se décantera.

Les remarques portent sur le suivi post-travaux, montrant l'inquiétude des organismes touchant de près à la rivière sur la réalisation des travaux et le respect par les entreprises de toutes les contraintes évoquées dans le dossier.

La demande du SIGAL de participer à un comité de pilotage afin d'être présent aux réunions de chantier est tout à fait recevable.

Ceci permettrait un contrôle au plus près et surtout rassurerait les organismes de gestion de la rivière concernés.

Les demandes du SIGAL, de la Fédération de Pêche et de l'AAPPMA portant sur l'inscription dans l'Arrêté préfectoral d'autorisation des différentes contraintes à respecter sont tout à fait recevables :

- réalisation du profil en long du lit de la rivière, avant travaux, de photos du lit à sec, avant travaux et après enrochement,
- pêche électrique avant les travaux, avec rejet à la rivière en amont (qui pourrait être réalisée par la Fédération de Pêche),
- bêche à -0.50 m si le lit n'est pas rocheux, réalisée sous forme de casier/alvéole, afin de recréer les « fosses » existantes,
- mesures compensatoires d'un montant de 70 000 €, provision versée sur une ligne budgétaire d'investissement spécifique du SIGAL, avec compte rendu d'utilisation à l'Etat et à la SNCF.

A noter que les trois conseils municipaux concernés ont émis un avis favorable également.

## je donne un avis FAVORABLE à la demande d'autorisation

déposée par la société Réseau Français de France (RFF), Maître d'Ouvrage, au titre de l'article L214-3 du Code de l'Environnement, pour la réalisation de travaux de protection des berges de l'Alagnon au droit des trois remblais ferroviaires sur les communes de Joursac, ferrières-Saint-Mary et Bonnac, sous maîtrise d'œuvre de la SNCF.

### Recommandations :

#### A inscrire dans l'Arrêté préfectoral d'autorisation

- réalisation du profil en long du lit de la rivière, avant travaux, de photos du lit à sec, avant travaux et après enrochement, avant mise en eau,
- pêche électrique avant les travaux, avec rejet à la rivière en amont (qui pourrait être réalisée par la Fédération de Pêche),
- bêche à -0.50 m, si le lit n'est pas rocheux, réalisée sans pavage, sous forme de casier/alvéole, afin de recréer les « fosses » existantes,
- mesures compensatoires d'un montant de 70 000 €, provision versée sur une ligne budgétaire d'investissement spécifique du SIGAL, avec compte rendu d'utilisation à l'Etat et à la SNCF, avec évaluation à 2-3 ans des désordres potentiels sur le lit de la rivière et réajustement si nécessaire.

#### Prévoir un Comité de Pilotage,

- incluant les élus des trois communes concernées et le représentant du SIGAL,
- chargé de participer aux réunions de chantier hebdomadaires.

Fait à Valuéjols le 24 juillet 2014

Le Commissaire Enquêteur



Christiane MISSEGUE