

PROJETS SYSTEME INGÉNIERIE

COMPTE-RENDU

Auvergne III

➤ OBJET

Présentation des Travaux prévus au niveau des berges de l'Allagnon en 2014 par SNCF/RFF - Préparation Dossier Loi sur l'Eau

➤ RÉDACTEUR

J. Maridet / D. Chénier

☎ 01 41 62 03 03

@ jeremie.maridet@sncf.fr

➤ NOM, DATE DE LA RÉUNION

30/05/2013, à Massiac (15) 9h-12h en salle ; 14h30-17h sur site

➤ APPROBATEUR

J.Y. BATAILLE

➤ DOCUMENT JOINT

Présentations projetées en salle transmises au participant

J.Y. BATAILLE

le 09/07/2013

➤ PARTICIPANTS

H. Verne DDT 15 Hydraulique
P. Lalo DDT 15 Environnement
G. Ponsonaille SIGAL Directeur
S. Barry SIGAL Technicien rivière
A. Bonnet ONEMA DIR
J.-P. Pavot Fédération de Pêche du Cantal
J.-M. Bordes CPIE Haute-Auvergne
J.-Y. Bataille SNCF MOA
R. Gamet SNCF MOE Chef de Projet
F. Anneton SNCF MOE Travaux
V. Kene SNCF MOE Etudes OA
D. Chenier SNCF MOE Etudes
J. Maridet SNCF MOE Etudes
C. Brun BIOTOPE Environnement

➤ DESTINATAIRES

DDT 15
DREAL
SIGAL
ONEMA
Fédération de Pêche du Cantal
CPIE Haute-Auvergne
SNCF
BIOTOPE

➤ EXCUSÉS

P. Chegrani DREAL Auvergne
A. Tronche Fédération de Pêche du Cantal
T. Pantarotto ONEMA SD 15

RAPPEL DE L'ORDRE DU JOUR

Cette réunion avait pour but de présenter le projet de confortement de berges ferroviaires SNCF/RFF et de préparer le Dossier Loi sur l'Eau pour ces travaux. Ces travaux consistent en la protection de 4 remblais ferroviaires (par enrochements et enrochements maçonnés) dans la vallée de l'Alagnon (travaux programmés en 2014). La journée s'est déroulée en 2 temps :

- une première partie : réunion en salle dans les locaux du SIGAL à Massiac avec présentation générale des contraintes pour les sites et un premier état des lieux des inventaires faune-flore réalisés par le bureau d'étude BIOTOPE ;
- une seconde partie : sur les différents sites ainsi que sur le seuil de la Roche.

Le Compte-rendu ci-dessous reprend les différents échanges de la journée en suivant la trame des présentations réalisées dans la matinée. Certains des points évoqués l'après-midi ont été rajoutés dans le compte-rendu de la matinée lorsque les thématiques étaient identiques.

PLAN D'ACTION

Actions	Acteur	Echéance
Position de la SNCF/RFF sur les mesures compensatoires proposées par les Services de l'Etat (seuil de la Roche, reméandrages cours d'eau,)	SNCF MOA / RFF	Courant juin 2013
Echange DDT / SNCF MOE pour avis sur les différentes rubriques impactées par le Dossier Loi sur l'Eau	SNCF MOE / DDT	Courant juin 2013
Prise de contact entre BIOTOPE et la DREAL pour dossiers CNPN	BIOTOPE	Courant juin 2013
Prise en compte dans le DLE des différents points évoqués dans la journée	SNCF MOE	Fin juin 2013
Prise en compte dans les Marchés Travaux des différents points évoqués dans la journée	SNCF MOA / SNCF MOE	2014

➤ PRESENTATION TRAVAUX SNCF/RFF

• Phase étude

H. VERNE (DDT) : S'assurer que les débits utilisés dans l'étude soient les mêmes que le PPRI. S'assurer que les travaux n'impactent pas les vitesses et les hauteurs d'eau.

• Phase chantier :

- Zone 17 :

H. VERNE (DDT): allongement des protections existantes ?

SNCF MOE Etude : tableau récapitulatif des linéaires de protections existantes, ainsi que les linéaires des nouvelles protections, à prendre en compte dans la rubrique 3.1.4.0 de la Loi sur l'Eau.

SNCF MOE Travaux : période de réalisation des travaux adaptée ? Date de début des travaux est importante pour permettre de fixer un ralentissement au niveau de la voie ferrée.

H. VERNE (DDT) : travaux préférables entre mai à octobre (en dehors des périodes de frai).

H. VERNE (DDT): la SNCF a-t-elle des servitudes de passage ?

SNCF MOA : Oui (en dernier recours), il est plutôt envisagé un accord à l'amiable avec les riverains. Des contacts ont déjà été pris avec les riverains des 3 sites (8-9, 17 et 52) afin d'avoir leur accord pour l'utilisation de leurs parcelles pendant les travaux. Une remise en état des sites est prévue à la fin des travaux.

A. BONNET (ONEMA) : possibilité de créer un batardeau piste ?

SNCF MOE Etude : la mise en place d'un batardeau piste oblige à rapporter une quantité très importante de matériaux. Il est plutôt envisagé de créer un batardeau avec des sacs de sable (type big-bag) sur 1m de hauteur pour travailler hors d'eau. Une fois le batardeau linéaire réalisé, une piste de circulation sera créée côté droit du remblai ferroviaire par mise en place d'un géotextile posé sur le lit du cours d'eau et l'apport de matériaux de bonne qualité (provenant de carrières situées à proximité).

SNCF MOE Travaux : réduction plus importante de la section du cours d'eau avec un batardeau piste.

A. BONNET (ONEMA) : pourquoi ne pas prolonger le busage sur l'intégralité de la zone de chantier ?

SNCF MOE Etude : il était envisagé de limiter un maximum les busages afin d'éviter de perturber la faune piscicole.

A. BONNET (ONEMA) : la réalisation d'un batardeau linéaire et la création d'une piste a un impact très important sur le cours d'eau et nécessitera une remise en état (reconstitution du lit).

Est-il possible de créer un chenal de contournement sur la berge opposée au remblai ferroviaire ?

SNCF MOE Etude : cette solution pourrait être potentiellement envisagée sur la zone 17, toutefois cela va nécessiter des travaux de terrassement importants (création et remise en état) et un accord du riverain.

A. BONNET (ONEMA) / H. VERNE (DDT) : durée du busage ?

SNCF MOE Etude : la phase travaux dans le cours d'eau est estimée à 2 mois.

A. BONNET (ONEMA) / SIGAL : si réalisation d'une bêche pour les enrochements dans le cours d'eau, les impacts vont être très importants : haut de bêche uniforme, déstabilisation du lit, abaissement du lit du cours d'eau, déportation du lit vers la berge opposée, ...

SNCF MOE Etude : les prescriptions d'enrochements (bêche + carapace sur le talus) sont conformes aux règles de l'art pour ce type de travaux (pente à 3/2).

ONEMA / SIGAL : Envisager la réalisation d'une bêche plus en profondeur sur laquelle seront mis en place les matériaux extraits du lit pour réaliser la bêche.

SNCF MOE Chef de Projet / Etude / Travaux : la nature du sol : meuble ou rocheux n'est pas connue. Potentiellement substratum rocheux. Etant données les contraintes pour réaliser ces reconnaissances de sol (circulation de pelle dans le lit du cours d'eau sur des linéaires importants), celles-ci ne seront pas réalisées avant les travaux.

Les profils en travers dans le DLE et le DCE seront repris en approfondissant de 1m la bêche, les matériaux du lit (et/ou des matériaux rapportés) seront mis en place en partie supérieure.

Lors de la réalisation des travaux, s'il s'avère que le fond du lit du cours d'eau est rocheux, les bèches ne seront pas réalisées.

A. BONNET (ONEMA) : la mise en place de palplanches a-t-elle été envisagée plutôt que des bèches ?

SNCF MOE Etude / Travaux : il va être difficile de battre des palplanches dans le lit du cours d'eau étant donnée la possibilité d'un lit rocheux. Les contraintes de réalisation nous paraissent plus importantes que pour la bêche (nécessité d'une grue, accès ...).

A. BONNET (ONEMA) / SIGAL : prévoir au cours des réunions de chantier un point sur la restauration du cours d'eau.

SNCF MOE Chef de Projet : la restauration du cours d'eau à la fin du chantier sera prévue directement dans le marché passé avec l'entreprise travaux.

A. BONNET (ONEMA) : Il pourrait être intéressant de faire un point d'ici quelques années (3-4 ans) sur l'évolution du lit du cours d'eau suite aux travaux.

H. VERNE (DDT) : Il faudrait demander la réalisation d'un levé topographique et bathymétrique du site après travaux, pour s'assurer que les travaux effectués sont bien conformes aux attentes.

SNCF MOE : Ce point peut être intégré aux marchés des entreprises.

A. BONNET (ONEMA) : réalisation d'un profil en long en amont et en aval des sites (sur environ 200m) pour constater les évolutions sur les ouvrages situés à proximité des zones de travaux.

SNCF MOE Chef de Projet : le levé est actuellement prévu dans le marché.

H. VERNE (DDT) : quel suivi fait-on des matériaux non réutilisables ? Il faut évoquer ce point avec les entreprises pour éviter qu'ils soient stockés ou déversés sans maîtrise, et notamment dans des zones humides, ce qui constituerait une infraction.

MOA SNCF / SNCF MOE Chef de Projet : des bons de déchet seront demandés aux entreprises avec traçabilité. Les déchets seront envoyés en décharge agréée. Ce point sera évoqué dans les pièces Marché, des pénalités seront prévues en cas de non respect. Concernant les matériaux des gabions éventrés, ils seront remis dans le cours d'eau, s'il s'agit bien de galets prélevés dans le lit de l'Alagnon et non de matériaux issus de carrière. Les pierres concassées issues de carrière seront mises en décharge.

G. PONSONNAILLE (SIGAL) : que fait-on des matériaux du talus ? De la bêche ? Matériaux alluvionnaires ?

SNCF MOE Etude : matériaux alluvionnaires déposés en fond du lit après travaux. Matériaux du talus peuvent être réutilisés et mis en place sur les enrochements.

SNCF MOE Etude : De la terre végétale est prévue au dessus des enrochements.

A. BONNET (ONEMA) : pas d'utilité de mettre de la terre végétale sur les enrochements, cela ne va pas tenir. Y a-t-il un risque de déstabiliser le remblai si des arbres poussent ?

G. PONSONNAILLE (SIGAL) : il est préférable de mettre en place de la terre végétale que de ne rien mettre. D'un point de vue paysager, l'impact est moindre. Le SIGAL ne préconise pas d'ensemencement de la terre végétale et est favorable à une recolonisation naturelle. Le SIGAL peut donner des exemples de végétalisation des enrochements réussis.

- Le LIORAN :

SNCF MOE Etude : busage du cours d'eau sur 80m, envisageable ?

SIGAL / ONEMA : Ok

- Rubriques DLE :

H. VERNE (DDT) : la mise en place d'enrochements a une influence importante sur le profil en travers du cours d'eau (réduction de section).

SNCF MOE Etude : des échanges auront lieu entre la DDT et la SNCF sur ce point.

SNCF MOE Etude : 1 DLE pour les 4 sites ou 2 DLE (le LIORAN d'un côté et les 3 autres sites de l'autre ?).

ONEMA : même cours d'eau, même demandeur => 1 DLE.

H. VERNE (DDT) : 2 masses d'eau : Alagnon Amont et Alagnon Aval => 2 DLE peuvent être envisageables. Point à confirmer par la DDT.

SNCF MOE Etude : DLE Déclaration ou DLE Autorisation ? Si le DLE est soumis à Autorisation (plutôt que Déclaration), contrainte délai importante => délai 8 à 12 mois.

H. VERNE (DDT) : il y a une notion de cumul des impacts dans le temps et dans l'espace (même masse d'eau) pour les différentes rubriques du DLE. Il faut donc prendre en compte les différents travaux qui ont été faits dans le temps (travaux 2004 à Massiac) pour la même personne (numéro SIRET de l'entreprise). Compte tenu de cet élément, les travaux seraient donc soumis à Autorisation. La DDT transmettra une confirmation écrite de sa position, pour orienter la SNCF dans la réalisation du DLE.

Rappel du déroulé de la procédure pour effectuer un rétro-planning :

- Une enquête publique doit se tenir dans les 6 mois, quand le dossier est réputé complet, sinon rejet tacite. Le délai peut être potentiellement plus court ;
- L'enquête publique dure au minimum 15 jours (article R123-6 du Code de l'Environnement) ;
- Le commissaire enquêteur a 1 mois minimum (article R123-19 du CE) pour rendre son rapport ;
- Le CoDERST (Conseil de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques) rend un avis. Cette instance se réunit tous les mois ;
- L'arrêté préfectoral d'autorisation doit être signé dans un délai de 3 mois suivant la réception du dossier d'enquête publique par la préfecture sauf prolongation par arrêté motivé (article R214-12 du CE) ;

- L'instruction du dossier est donc évaluée, sauf prolongement de certains délais, entre 6 et 7 mois, sous réserve d'une minimisation du délai à chaque étape, une fois que le dossier est réputé complet et régulier.

SNCF MOE Etude : des travaux sont programmés sur 3 fondations en site aquatique en 2015. Les études étant moins avancées, un autre dossier Loi sur l'Eau sera réalisé courant 2014 pour ces sites.

* Mesures de prévention :

SNCF MOE Etude : Risque important pendant la phase chantier d'avoir une inondation du site (busage sous dimensionné vis-à-vis de la crue annuelle). Les pièces Marché obligeront les entreprises à prendre en compte les conditions météorologiques tous les matins (alerte météo, Vigicrue, ...).

SNCF MOE Etude : Dans les pièces marché, obligation d'utiliser des huiles biodégradables dans les engins de chantier.

A. BONNET (ONEMA) : Huiles à changer dans l'intégralité du système hydraulique des pelles mécaniques.

J.-P. PAVOT (AAPPMA) : Il faut imposer aux entreprises la mise en place d'aire de stationnement des engins de chantier en dehors du lit mineur, afin de prévenir des éventuelles pollutions accidentelles.

A. BONNET (ONEMA) : Il faut être vigilant par rapport à l'origine des matériaux rapportés, notamment en rapport avec la problématique des espèces invasives.

G. PONSONNAILLE (SIGAL) : Il faut prendre en compte les foyers d'espèces invasives recensés en amont, même si ces espèces n'ont pas été recensées sur site.

C. BRUN (BIOTOPE) : Y a-t-il des attentes particulières vis-à-vis du type de busage à utiliser, notamment en ce qui concerne les différentes espèces de poissons présentes ?

SIGAL / ONEMA : Il n'y a pas de demande particulière. Il faut choisir le mieux d'un point de vue hydraulique. Une buse constitue un ouvrage peu franchissable par les poissons, quelle que soit sa longueur ou sa forme.

A. BONNET (ONEMA) : Béton spécial utilisé ? A prise rapide ?

SNCF MOE Etude : Oui béton spécial mis en place à l'arrière d'un coffrage étanche.

* PRESENTATION BIOTOPE - POINT SUR LE LEVE FAUNE/FLORE EN COURS :

P. LALO (DDT) : Un redécoupage des zones NATURA 2000 à l'échelle départementale est en cours. La rédaction des documents d'objectifs est également en cours. Un élargissement du périmètre est prévu pour les sites linéaires : entre 10 et 100 m sont envisagés.

A. BONNET (ONEMA) : Pour quelle raison l'ombre commun, espèce en déclin en Auvergne, n'est pas incluse dans les espèces traitées ?

C. BRUN (BIOTOPE) : Pour l'étude d'incidence au titre de Natura 2000, seules les espèces ayant permis la désignation du site Natura 2000 (listées au Formulaire Standard de Données, document transmis à la Commission européenne) sont prises en compte dans l'évaluation des incidences.

P. LALO (DDT) : Un site Natura 2000 de gîte de Chauves-souris a été intégré dans le SIC « Vallée de la Sianne et du Bas Alagnon ». Les chauves-souris listées en annexe II de la DHFF sont donc à intégrer dans l'analyse.

C. BRUN (BIOTOPE) : Les inventaires faune / flore sont en cours, ils ont débuté en janvier 2013 et se poursuivront jusqu'en décembre 2013. Les conditions météorologiques actuelles (longue période pluvieuse) ont retardé la végétation et modifient, de fait, le calendrier initial des inventaires.

SNCF MOE Chef de Projet : Le planning initial prévoit une remise du diagnostic faune-flore et de l'évaluation des incidences Natura 2000 pour décembre 2013. Peut-on envoyer le dossier Loi sur l'Eau sans avoir l'ensemble des résultats des inventaires ?

P. LALO (DDT) : Le DLE peut effectivement être réalisé mais celui-ci devra contenir un volet NATURA 2000.

C. BRUN (BIOTOPE) : La remise de l'étude d'incidence au titre de Natura 2000 peut être avancée à juin 2013, les espèces traitées étant bien connues. Cet aspect n'est pas bloquant pour le DLE.

C. BRUN (BIOTOPE) : Des épreintes de loutre ont été observées sur plusieurs sites. Des stations de Gagée jaune (espèce protégée nationale) sont présentes sur plusieurs sites d'étude et notamment sur la berge de la zone 17 (rive gauche).

SNCF MOE Chef de Projet : *a priori* l'espèce sera impactée uniquement au droit de la création de l'accès sur une zone inférieure à 10m. Ce qui reste faible vis-à-vis du linéaire où l'espèce a été observée (environ 200m).

P. LALO (DDT) : Une attention particulière devra être prise lors des travaux vis-à-vis des loutres (risque de déplacement de l'espèce vers la RN122 et donc risque de mortalité accrue).

G. PONSONNAILLE (SIGAL) : les différentes espèces piscicoles sont dans l'ensemble bien connues sur l'Alagnon. Il est rappelé que seules les zones de frai sont légalement protégées. Les écrevisses à pattes blanches ne sont *a priori* pas présentes sur l'Alagnon mais leur présence est avérée dans les affluents de l'Alagnon.

P. LALO (DDT) : en cas de destruction d'espèce ou d'habitat d'une espèce protégée, un dossier de demande de dérogation au régime des espèces protégées dit dossier CNPN (Conseil National de Protection de la Nature) doit être réalisé. Le dossier est en premier temps instruit par les Services de la DREAL, qui formule un avis, puis est transmis au CNPN. C'est le Président de la commission qui décide des suites à donner du dossier (avis simple, passage en commission...).

SNCF/BIOTOPE : BIOTOPE recontacte les Services de la DREAL rapidement pour évaluer la nécessité ou non de réaliser un dossier CNPN. Dans l'affirmative, BIOTOPE évaluera avec la DREAL les espèces nécessitant la réalisation d'un dossier CNPN.

P. LALO (DDT) / C. BRUN (BIOTOPE) : les 2 dossiers : Dossier Loi sur l'Eau et dossier CNPN seront donc à réaliser en parallèle. Les travaux ne pourront commencer que lorsque le maître d'ouvrage aura les deux arrêtés préfectoraux autorisant les travaux : un pour le volet DLE et un pour l'autorisation de destruction d'espèce protégée.

Pour élaborer le dossier CNPN, il faut, dans un premier temps, réaliser des inventaires faune-flore sur une saison biologique complète. Le dossier pourra être transmis à la DREAL en fin d'année. Il faut ensuite compter 2 à 3 mois pour le traitement du dossier.

✎ MESURES COMPENSATOIRES :

SNCF MOE Chef de Projet : quelles mesures compensatoires peuvent être envisagées suite à la réalisation des travaux, hormis les éventuelles mesures de compensation pour la faune et la flore ?

ONEMA/SIGAL : étant donné l'impact des travaux sur le cours d'eau, des mesures compensatoires sont à envisager. Il est demandé que la SNCF/RFF intervienne dans la suppression du seuil de la Roche sur la commune de Molompize (au droit du Km 380,600 de la voie ferrée). Ce seuil, en béton, est en très mauvais état et risque de s'effacer par l'action du cours d'eau. L'échéance pour la suppression du seuil dans le cadre de la restauration de la continuité écologique est fixée à juillet 2017. L'arasement de l'ouvrage ainsi que les protections de berges (côté route et côté voie ferrée) et la création du nouveau béal seraient financé à 70% par l'Agence de l'Eau. SNCF/RFF devra étudier l'impact de la suppression du seuil sur les remblais ferroviaires situés à proximité. Des études ont déjà été réalisées sur l'ouvrage, le SIGAL se tient à la disposition de la SNCF pour lui fournir ces documents.

SNCF MOE/MOA : la proposition sera étudiée et doit être validée par RFF (commanditaire des travaux et propriétaire de l'Infrastructure ferroviaire).

SNCF MOE Etudes : Y a-t-il d'autres pistes pour des mesures de compensation ?

A. BONNET (ONEMA) : intervention sur le site du Saut du Loup et analyse des travaux SNCF passés et de leur influence sur le cours d'eau.

S. BARRY (SIGAL) : aide financière au SIGAL pour la réalisation de travaux de reméandrages sur des cours d'eau à proximité de l'Alagnon (l'Alagnonnette, l'Arcueil, ...).

SNCF MOE/MOA : les différentes propositions seront étudiées, un avis sera donné prochainement.

VISITE DES SITES :

3 des 4 sites ont été visités, ainsi que le seuil de la Roche. Les différentes observations / remarques ont été reprises dans le compte-rendu.

ONEMA/SIGAL : Il serait intéressant de profiter de la réalisation de la pêche électrique de sauvegarde, qui doit être réalisée impérativement avant le début des travaux, pour effectuer un inventaire piscicole en même temps. Ceci implique un plus grand nombre de personnes pour mesurer, peser et comptabiliser les poissons, ce qui peut donc avoir un impact financier, qui reste minime cependant.

L'ONEMA propose de prendre contact avec la Fédération de Pêche du Cantal pour réaliser ces opérations (contacts à prendre plusieurs mois avant les travaux avec la Fédération de Pêche), qui peut avoir une organisation plus flexible et un coût moindre qu'un bureau d'études.

SNCF MOE/MOA : Ok pour réaliser ces opérations.

H. VERNE (DDT) / G. PONSONNAILLE (SIGAL) : sur le site 8/9, la mise en place d'enrochements est-elle obligatoire entre les Km 364,760 et 364,890 ?

SNCF MOE Etude : dans cette zone aucune protection n'est actuellement présente. Un des plans de stabilité de la voie ferrée est déjà engagé. A moyen terme des désordres pourront avoir lieu sur le talus de remblai ferroviaire et impacter la voie ferrée. La mise en place d'enrochements sur l'ensemble de la zone permet d'avoir une protection homogène sur la totalité du linéaire et d'éviter une lacune de protection.

LISTE DES PARTICIPANTS :

Nom	Entité	Mail	Téléphone
Henri Verne	DDT 15 Hydraulique	henri.verne@cantal.gouv.fr	04 63 27 66 70
Patrick Lalo	DDT 15 Environnement	patrick.lalo@cantal.gouv.fr	04 63 27 66 65
Guillaume Ponsonaille	SIGAL Directeur	alagnon@wanadoo.fr	04 71 23 07 11
Sylvain Barry	SIGAL Technicien rivière	alagnon.tech@orange.fr	04 71 23 07 11
Alain Bonnet	ONEMA DIR	alain.bonnet@onema.fr	04 73 90 26 26
Jean-Pierre Pavot	Fédération de Pêche du Cantal	jp.pavot@gmail.com	
Jean-Marie Bordes	Animateur du site Natura 2000, CPIE Haute-Auvergne	jmbordes@wanadoo.fr	04 71 48 49 09
Jean-Yves Bataille	SNCF MOA	jean-yves.bataille@sncf.fr	04 73 99 76 94
Richard Gamet	SNCF MOE Chef de Projet	richard.gamet@sncf.fr	04 73 99 74 11
François Anneton	SNCF MOE Travaux	francois.anneton@sncf.fr	04 73 99 78 27
Valérie Kene	SNCF MOE Etudes OA	valerie.kene@sncf.fr	04 73 99 75 15
Dorine Chenier	SNCF MOE Etudes	dorine.chenier@sncf.fr	01 41 62 02 03
Jérémie Maridet	SNCF MOE Etudes	jeremie.maridet@sncf.fr	01 41 62 03 03
Céline Brun	Chef de projets, Bureau d'étude BIOTOPE	cbrun@biotope.fr	04 37 24 03 02