



## Autorité environnementale

<http://www.cgedd developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Décision de l'Autorité environnementale,  
après examen au cas par cas,  
sur le projet de confortement des berges du Gier  
sur les communes de Trèves (69) et Tartaras (42)**

n° : F -084-20-C-0165

**Décision du 21 janvier 2021  
après examen au cas par cas  
en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement**

Le président de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2 et R. 122-3 ;

Vu le décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu le règlement intérieur de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable adopté le 26 août 2020 ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer du 12 janvier 2017 fixant le modèle de formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement ;

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 31 mai 2017 portant exercice des délégations prévues à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la demande d'examen au cas par cas (y compris ses annexes) enregistrée sous le numéro n° F -084-20-C-0165, présentée par SNCF Réseau, relative au projet de confortement des berges du Gier sur les communes de Trèves (69) et de Tartaras (42), l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 17 décembre 2020.

**Considérant la nature du projet,**

- l'objectif du projet est de protéger le remblai ferroviaire contre les crues centennales du cours d'eau du Gier et de garantir la circulation des trains ;
- le projet consiste en :
  - o la création d'un système de protection du pied d'un remblai ferroviaire de 320 mètres de long au total situé dans le lit mineur d'un cours d'eau, composé d'une première zone de confortement de 120 m en enrochements liaisonnés par du béton et d'un second secteur de confortement de 200 m élaboré avec des techniques végétales (réalisation de fascines),
  - o l'aménagement de deux traversées à sec existantes sous le remblai pour le passage de la petite faune terrestre,
  - o la mise en place d'une base travaux sur une parcelle voisine appartenant à la SNCF et la réalisation des pistes de chantier et ouvrages provisoires sur le Gier, notamment, deux passages à gué et deux batardeaux en rive,
- le dossier précise que les coupes de bois seront réalisées à l'automne et les travaux sur le cours d'eau seront effectués à l'étiage ;

**Considérant la localisation du projet,**

- sur le territoire des communes de Trèves, située dans le parc naturel régional du Pilat, et de Tartaras, couvertes par le plan de prévention des risques d'inondation du Gier approuvé le 8 novembre 2007 ;
- dans le lit mineur du Gier ;
- au pied du remblai portant la ligne ferroviaire empruntée par le train express régional reliant Lyon et Saint-Etienne qui est, selon le pétitionnaire, « le plus chargé de France après l'Île-de-France » ;

- au sein de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znief) de type II « Ensemble des vallons du Pilat rhodaniens et de zones humides ;
- en dehors de tout site Natura 2000, le site le plus proche, « Vallons et combes du Pilat rhodanien » n° FR8202008, situé à près de 10 km du projet ;

**Considérant les incidences prévisibles du projet sur la santé humaine et l'environnement, et les mesures et caractéristiques destinées à éviter et réduire ces incidences,**

- le dossier évoque un scénario de restauration morphologique du cours d'eau mais ne présente pas d'analyse environnementale comparant le projet avec des variantes ;
- le projet, destiné à limiter le risque de mouvement de terrain, présente en lui-même un caractère dangereux, en phase travaux. La mise en place d'enrochements dans le lit mineur jusqu'à une profondeur atteignant le substratum rocheux (affouillement) est susceptible d'être à l'origine d'un glissement généralisé du remblai ferroviaire par suppression du frein en son pied pendant certaines phases de travaux. Une étude de dangers et une étude de sécurité ferroviaire vis-à-vis du personnel de chantier, des riverains, des usagers et du transport de fret de la ligne ferroviaire, paraissent nécessaires, notamment en cas d'incident de chantier ;
- le dossier ne démontre pas l'absence d'impacts du projet sur les hauteurs d'eau, ni sur les vitesses d'écoulement du Gier, ni sur les périmètres des zones exposées au risque d'inondation ni sur le transport solide, une mise à jour de l'étude hydraulique de 2015 étant annoncée dans le dossier. En compensation de la perte de transport solide induite par la limitation de l'érosion des berges du fait de leur stabilisation, le dossier évoque la remise en suspension d'un banc de graviers présent dans la zone d'étude sans démontrer la pertinence de cette mesure ;
- le projet qui prévoit l'installation d'enrochements liaisonnés par du béton dans le lit mineur du Gier, n'est pas compatible avec le plan de prévention des risques d'inondation du Gier dont le règlement interdit les dépôts de matières solides dans le lit des cours d'eau ;
- une partie de la parcelle dédiée à la base travaux (constituée de plateformes et de stockages de matériaux éventuels) et des pistes de chantier ainsi que le chantier lui-même et les travaux réalisés et en cours de réalisation, sont situés en zone inondable sans que l'étude hydraulique de 2015 ne permette de démontrer l'absence d'incidence de leur fait, en cas de crue. Une compensation cote pour cote pour chaque évènement pluvial est attendue ;
- le diagnostic écologique ne démontre pas l'absence d'impact sur le milieu aquatique du fait des travaux et de la réalisation d'ouvrages temporaires dans le lit mineur, notamment la mise en place de batardeaux et de passages à gué, comme la présence d'engins de chantier pour leur exécution et celle du projet. Aucune mesure de suivi de la qualité du cours d'eau avant, pendant et après les travaux n'est prévue ;
- des zones de frayères potentielles sont présentes dans le secteur d'étude qui « ne semblent pas fonctionnelles », mais le dossier indique, sans pour autant proposer de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation, que le projet « peut néanmoins avoir des impacts sur des zones de croissance ou d'alimentation » ;
- après le retrait de la base travaux et des pistes de chantier, la remise en état des zones humides et une mesure de compensation (remise en état de la totalité de la parcelle humide appartenant à la SNCF) ne permettent pas de s'assurer de la non atteinte des zones humides, dans le respect des dispositions du Sdage qui fixe la compensation à 200 % de la surface perdue ;
- le dossier envisage des mesures pour limiter la dispersion de la Renouée du Japon mais ne prévoit pas de mesures contribuant à sa réduction ;

**Concluant que :**

au vu de l'ensemble des informations fournies par la personne publique responsable, des éléments évoqués ci-dessus et des autres informations et contributions portées à la connaissance de l'Ae à la date de la présente décision, l'absence d'incidences notables sur la santé humaine et sur l'environnement au sens de l'annexe III de la directive susvisée n° 2014/52/UE du 16 avril 2014 n'est pas démontrée ;

**Décide :**

**Article 1<sup>er</sup>**

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par le maître d'ouvrage, le projet de confortement des berges du

Gier sur les communes de Trèves (69) et de Tartaras (42), n° F -084-20-C-0165, présenté par SNCF Réseau, est soumis à évaluation environnementale.

La nécessité éventuelle de procédures spécifiques liées à l'urgence de la situation en application de l'article R. 214-44 du code de l'environnement ne dispense pas d'engager la démarche d'évaluation environnementale requise de ce projet.

Les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de l'évaluation environnementale du projet sont explicités dans la motivation de la présente décision. Ils concernent notamment l'indication des principales raisons du choix de variante effectué par une comparaison de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine, l'analyse des risques de mouvement de terrain et l'analyse des impacts sur la santé et l'environnement liés aux les risques d'inondation, à la qualité du cours d'eau pendant les travaux et son suivi, aux espèces faunistiques et floristiques et aux habitats notamment aux zones humides, aux frayères, sans préjudice de l'obligation pour le maître d'ouvrage de respecter le contenu de l'étude d'impact, tel que prévu par l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

## Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

## Article 3

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

Cette décision doit également figurer dans le dossier soumis à enquête publique ou consultation du public préalablement à l'autorisation du projet.

Fait à la Défense, le 21 janvier 2021,

Le président de la formation d'autorité environnementale  
du Conseil général de l'environnement et du  
développement durable,



Philippe LEDENVIC

## **Voies et délais de recours**

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du V de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé à :

Monsieur le président de l'autorité environnementale  
Ministère de la transition écologique et solidaire  
Conseil général de l'Environnement et du Développement durable  
Autorité environnementale  
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise  
2-4 Boulevard de l'Hautil  
BP 30 322  
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX

La décision dispensant d'évaluation environnementale rendue au titre de l'examen au cas par cas ne constitue pas une décision faisant grief mais un acte préparatoire ; elle ne peut faire l'objet d'un recours contentieux direct, qu'il soit administratif, préalable au contentieux et suspensif du délai de recours contentieux, ou contentieux. Comme tout acte préparatoire, elle est susceptible d'être contestée à l'occasion d'un recours dirigé contre la décision ou l'acte autorisant, approuvant ou adoptant le plan, schéma, programme ou document de planification.