



Autorité environnementale

Décision de l’Autorité environnementale, après examen au cas par cas, sur la réouverture de la ligne ferroviaire Rodez - Sévérac-Le-Château (12)

n° : F-076-23-C-0044

Décision n° F-076-23-C-0044 en date du 21 mars 2023

Décision du 21 mars 2023
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 de l'Inspection générale 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, R. 122-3-1 et R. 122-3 ;

Vu le décret n° 2022-1025 du 20 juillet 2022 substituant la dénomination « Inspection générale de l'environnement et du développement durable » à la dénomination « Conseil général de l'environnement et du développement durable », et notamment son article 6 ;

Vu le décret n° 2022-1165 du 20 août 2022 portant création et organisation de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu le règlement intérieur de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable adopté le 20 octobre 2022 ;

Vu l'arrêté du ministre de la transition écologique et de la cohérence des territoires du 16 janvier 2023 modifiant l'arrêté du 12 janvier 2017 fixant le modèle du formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement ;

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale 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 le formulaire d'examen au cas par cas n° F-076-23-C-0044 (y compris ses annexes) relatif au projet de réouverture de la ligne ferroviaire n° 725 000 Rodez - Sévérac-Le-Château (12), reçu de SNCF Réseau le 20 février 2023 ;

Considérant la nature de l'opération,

- qui consiste en des travaux de réhabilitation de la ligne ferroviaire n° 725 000 « Rodez-Sévérac-Le-Château » afin de la remettre en service, celle-ci étant à l'arrêt pour des raisons de sécurité depuis décembre 2017; le service est actuellement assuré par autocar ;
- qui permettra la reprise de la circulation des trains dans les conditions d'exploitation antérieures à la fermeture de la ligne ;
- qui s'étend sur 45 km entre Rodez (pk 624+277) et Sévérac-Le-Château (pk 579-222) et desservira la gare de Rodez, les haltes de Bartholène et de Laissac ainsi que la gare de Sévérac d'Aveyron ; la ligne est en voie unique non électrifiée et exploitée selon les modalités de la voie unique à signalisation simplifiée (VUSS) ;
- qui prévoit un trafic de 8 trains TER par jour (identique à celui existant avant la suspension), soit 4 allers-retours entre Rodez et Sévérac, pour une vitesse cible de 75 km/h ; la ligne sera compatible avec le trafic fret ;
- qui prévoit les principaux travaux suivants :
 - Travaux sur voie : renouvellement des matériaux de la voie (rails, ballast et traverses), débroussaillage préalable de la plateforme, réfection des ouvrages de collecte des eaux de ruissellement et dépose de certains tronçons qui feront l'objet d'une remise en état.
 - Gares et haltes :
 - au niveau des deux gares existantes et de la halte de Laissac : mise aux normes pour les personnes à mobilité réduite (PMR), sécurisation de l'accès aux voies et rehaussement des quais.
 - au niveau de la halte de Bertholène, déplacée : aménagement de quais, sécurisation de l'accès aux voies et mise aux normes PMR.

- passages à niveaux (PN) : suppression de 13 PN dont quatre feront l'objet d'un rétablissement par passages en dénivelé (PN 1, 4, 11 et 19), et maintien de 12 PN (dont huit avec travaux de mise en sécurité) ;
- ouvrages d'art : régénération et confortement des ponts et des murs, avec débroussaillage préalable ; 20 ouvrages sont concernés par le remplacement du tablier (structure porteuse de l'ouvrage) et reprise des appuis, si nécessaire ; pour les murs, la partie effondrée (en raison de la poussée exercée par les terres) sera reconstruite à l'identique du reste ; des parois clouées pourront être mises en œuvre localement pour conforter des parties effondrées ou un mur peut être remplacé par un talutage ;
- ouvrages en terre¹ : dans le cadre du projet, un remblai et plusieurs tranchées (ou passage en fort déblai), entretien des tranchées avec débroussaillage préalable ; pour les parois rocheuses les travaux pourront impliquer des purges, visant à l'enlèvement des blocs instables, la mise en place de grillage plaqué ancré, pour éviter la chute de blocs, la mise en œuvre de mesures de confortement en maçonnerie (comblement de cavités), l'utilisation de béton projeté, ou encore ancrage à l'aide de plaques métalliques de répartition parfois associés à des opérations de confortement ou de stabilisation (notamment sur les deux ouvrages de Recoules et Vares) ; confortement du remblai de Bessodes (par clouage et pieux forés) ;
- ouvrages hydrauliques (20 ouvrages sont concernés, dont neuf passent au-dessus d'un cours d'eau) : débroussaillage et curage sous voie, remplacement de garde-corps et travaux de confortement en cas de dégradation structurelle.
- bases-travaux : deux bases-travaux principales complétées par des zones de stockage complémentaires ;

La réouverture de la ligne est prévue début 2027.

étant noté que la ligne Rodez-Sévérac est identifiée comme étant prioritaire dans le cadre du plan d'action défini par la Région Occitanie intitulé « la sauvegarde des lignes ferroviaires et l'adaptation de l'offre TER » ;

étant précisé que le projet fera l'objet d'une demande d'autorisation environnementale, qui pourra comporter une demande de dérogation au régime de protection stricte de certaines espèces en fonction du résultat des inventaires écologiques en cours de réalisation ;

Considérant la localisation de l'opération prévue :

- qui sillonne la vallée de l'Aveyron et concerne 11 communes : Rodez, Onet le Château, Sainte Radegonde, La Loubière, Montrozier, Bertholène, Laissac, Sévérac l'Église, Gaillac d'Aveyron, Lapanouse et Sévérac d'Aveyron ; situées dans le département de l'Aveyron, dans le massif central ;
- qui traverse le Parc naturel régional (PNR) des Grands Causses sur les 10 derniers kilomètres est du tracé ;
- qui est concernée par le site patrimonial remarquable de Rodez, d'Onet-Le-Château et de Sainte-Radegonde en extrémité ouest de la ligne ;
- qui traverse la zone tampon du bien Unesco « des Causses et Cévennes » ;
- qui traverse une zone humide dans la commune de La Loublère au niveau du ruisseau de Pailhorez ;
- qui traverse sur plusieurs secteurs la zone inondable de l'Aveyron et de ses affluents ; qui se situe en limite de zone inondable sur d'importants linéaires ;
- qui traverse plusieurs corridors écologiques (trame bleue et réservoirs de biodiversité) ; le PN 11 (passage en dénivelé) est à proximité immédiate d'une trame bleue (SRCE) ; dans un secteur particulièrement sensible (zone inondable (enveloppe et PPRI)) ;
- qui est dans ou à proximité immédiate de zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff) de type I « Rivière d'Aveyron » (référéncée n° 730003026), « prairies de Cornuéjols » (référéncée n° 730030094), zones humides du Puech Mousquet (référéncée n° 730030173) et deux Znieff de type II : « Causse Comtal » (référéncée n° 730011229) et « Vallée de l'Aveyron » (référéncée n°730011383) ;

¹ Ouvrage résultant de la modification d'un site par terrassement pour implanter la plateforme ferroviaire ;

- aucun site Natura 2000, ni aucun arrêté de protection de biotope ne sont traversés ; le site Natura 2000 le plus proche « Causse Comtal » (zone spéciale de conservation, référencée FR 7300868) est situé à 150 mètres de la ligne ;
- aucun risque industriel ou technologique n'est recensé à proximité ; toutefois la RN88 , à proximité, peut accueillir du transport de matières dangereuses ;
- l'ensemble du périmètre d'études est concerné par des plans nationaux d'actions (PNA) dont le PNA du Milan royal (domaine vitaux et hivernage) et le PNA du Vautour fauve ;
- aucun site classé ou inscrit n'est concerné ;
- aucun captage et aucun périmètre de protection n'est concerné par la ligne ferroviaire Rodez – Sévérac ;

étant noté que la nappe est sub-affleurante dans les formations alluvionnaires fluviales de l'Aveyron et de ses affluents ; qu'aucun prélèvement direct ne sera effectué dans la ressource en eaux souterraines ou superficielles ;

étant noté l'existence d'un plan départemental de protection des forêts contre les incendies (PDPFCI) pour la période 2017-2026 ;

Considérant les impacts de l'opération sur le milieu et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire les impacts notables du projet sur l'environnement et la santé humaine,

étant notées les mesures prévues par le maître d'ouvrage, notamment pendant la phase de chantier :

- les installations de chantier et le stockage des matériels seront implantés à plus de 50 mètres des zones sensibles (cours d'eau, zones humides, zones inondables) ; en fin de chantier, les sites occupés seront remis dans leur état initial ;
- le planning sera adapté afin que les travaux dans les cours d'eau se déroulent en période d'étiage ;
- les eaux de ruissellement issues des zones de chantier seront traitées via des fossés de collecte, bassins provisoires, filtre à paille ;
- les travaux seront réalisés en période diurne ; seules les haltes et gares seront éclairées ;
- les travaux de débroussaillage préalable seront réalisés entre septembre et février, en dehors des périodes de reproduction de la faune ;
- les travaux seront suivis par un écologue, chargé de vérifier notamment la réalisation des mesures d'évitement et de réduction ;
- les carrières seront recherchées à proximité du projet ;
- les déchets seront recyclés (rails, traverses et ballast) ; ceux non recyclables (traverses créosotées²) feront l'objet d'un traitement adapté et acheminés vers des centres de traitement agréés ;
- le projet ne devrait pas générer d'impact vibratoire notable en phase exploitation compte tenu du trafic prévu, soit quatre aller-retour par jour et de la vitesse (75 km/h) ;
- une étude faune-flore-habitat est en cours sur le cycle biologique afin de caractériser les espèces et enjeux au droit du projet ; cette étude permettra de déterminer plus précisément les espèces et habitats d'espèces protégés, puis les mesures d'évitement et de réduction à mettre en œuvre ; une réflexion sera engagée sur la restauration de la continuité des passages pour la « petite faune » et les mammifères semi-aquatiques au sein des ouvrages hydrauliques : l'étude listera ainsi les ouvrages hydrauliques pertinents pour des aménagements en vue de la restauration de la continuité des passages de petite faune ; une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'individus et d'habitats d'espèces protégées sera, si nécessaire, déposée (les ouvrages sont susceptibles d'accueillir notamment des chiroptères) avec définition si besoin de mesures compensatoires ; le calendrier des travaux sera adapté, les espaces écologiquement sensibles balisés ;
- le système d'assainissement pluvial de la plateforme ferroviaire fera l'objet d'une réfection (fossés pluviaux ou collecteurs drainants) puis rejet diffus dans le milieu naturel ; tout nouveau remblai en zone inondable fera l'objet d'une compensation hydraulique de même volume ; un suivi des risques de crue sera opéré ;

² La créosote est obtenue à partir de la distillation de goudrons de houille bruts. A ce titre, elle contient des éléments toxiques comme les hydrocarbures polycycliques (HAP) dont le Benzo-a-pyrène (B[a]P). Les traverses imprégnées de créosote sont classées « Déchets dangereux ».

- un bilan carbone et une stratégie de réduction adaptée sont prévus ; le projet devrait permettre un report modal de la voiture individuelle vers le train ;
- les déviations routières emprunteront des routes existantes ; dans certains cas, des chemins agricoles devront cependant être aménagés ;
- une analyse acoustique sera réalisée et déterminera, s'il y a lieu, des mesures particulières de protection (isolement de façades, merlons ou murs anti-bruit) ;
- le gabarit hydraulique des ouvrages sera conservé ; en cas de maintien impossible de ce gabarit, une analyse hydraulique déterminera l'incidence des travaux et les mesures associées ; le principe d'une compensation de même volume est retenu ; les bâtis situés à proximité immédiate pourront faire l'objet si nécessaire d'une acquisition foncière ;
- lors des reprises d'appui des ouvrages d'art, en cas de mise en œuvre de batardeaux pour mise à sec des zones de travaux, l'écoulement hydraulique sera maintenu de l'amont vers l'aval (gaine, pompage) et des pêches de sauvegarde effectuées ;
- la création de passages en dénivelé nécessitera des fondations ; le dossier précise qu'un dossier au titre de la législation sur l'eau permettra de qualifier les impacts et prendre les mesures adaptées ;

étant noté cependant la diversité et les caractéristiques des impacts prévisibles des aménagements et leurs interrelations ; une analyse complémentaire est nécessaire, portant notamment sur :

- les impacts sur les milieux aquatiques, en particulier des travaux de réhabilitation des ouvrages d'art (remplacement de tabliers, confortement, reprofilage de cours d'eau), et plus généralement des travaux effectués en lit mineur ;
- les impacts du projet sur les risques d'inondation qui doivent être analysés de manière fine ;
- les impacts sur les milieux naturels, dont les zones humides, ainsi que les espèces protégées et leurs habitats (dont les frayères), y compris en prenant en compte de pistes de chantier à créer pour accéder aux ouvrages ;
- les impacts sur le bruit, que ce soit par rapport à la situation actuelle ou par rapport à la situation avant 2014 (ligne en fonctionnement), en fonction du niveau de desserte prévu et des matériaux utilisés (longs rails soudés),
- les impacts liés à la fermeture potentielle de passages à niveau, qu'ils soient directs (création ou réhabilitation de voiries) ou indirects (trafic reporté sur un autre axe),
- les impacts en termes d'émissions de GES générés en phase travaux et en phase d'exploitation et celles évitées grâce au report modal ; en l'absence d'électrification de la ligne, le bénéfice global du projet en termes de bilan carbone doit être démontré ;

Concluant que au vu de l'ensemble des informations fournies par le maître d'ouvrage, des éléments évoqués ci-avant et des autres informations et contributions portées à la connaissance de l'Ae à la date de la présente décision, le projet de réouverture de la ligne ferroviaire n° 725 000 Rodez - Sévérac-Le-Château (12) est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe à l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement (Annexe III de la directive susvisée n°2014/52/UE du 16 avril 2014) ;

Décide :

Article 1^{er}

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, la réouverture de la ligne ferroviaire Rodez - Sévérac-Le-Château (12), n° F-076-23-C-0044 est soumise à évaluation environnementale. Les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de l'évaluation environnementale du projet sont explicités dans la motivation de la présente décision.

Ils concernent plus particulièrement l'analyse des impacts sur les milieux aquatiques, en particulier lors de la réalisation de travaux en lit mineur de cours d'eau, l'évaluation des impacts du projet sur le risque d'inondation et plus généralement des effets d'une crue sur la ligne ferroviaire rénovée, l'analyse des impacts sur les milieux naturels, y compris humides, en prenant en compte l'ensemble des composantes

du projet (dont les voiries de chantier et les potentielles nouvelles voiries à créer en cas de fermeture de passages à niveau), l'analyse des impacts acoustiques, les impacts en matière d'émissions de GES et, de manière générale, la mise en œuvre d'une démarche « éviter, réduire, et le cas échéant compenser » adaptée.

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.

Fait à la Défense, le 21 mars 2023,

Le président de la formation d'Autorité environnementale
de l'Inspection générale de l'environnement et du
développement durable, par intérim



Alby Schmitt

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 de la cohésion des territoires
Inspection générale 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