

2020

E 2000054/44

DÉPARTEMENT DE LOIRE-ATLANTIQUE

Communes de GUÉRANDE, LA BAULE
ESCOUBLAC et LE POULIGUEN

REÇU EN PRÉFECTURE
NANTES, le

3 1 AOUT 2020

ENQUÊTE PUBLIQUE
relative au projet de travaux
sur le pont-rail de l'étier Malor
communes de GUÉRANDE, LA BAULE ESCOUBLAC
et LE POULIGUEN

RAPPORT
du COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Françoise BELIN
Commissaire enquêteur

SOMMAIRE

Rapport du commissaire enquêteur

Glossaire	page 4
I – Dispositions légales prises pour l'organisation de l'enquête	page 6
1 - Objet de l'enquête	page 6
2 - Actes générateurs de l'enquête	page 6
3 - Dates et durée de l'enquête	page 6
4 - Permanences du commissaire enquêteur.....	page 6
5 - Publicité.....	page 6
* par voie de presse	
* par voie d'affichage	
* par voie électronique	
II – Objet de l'enquête	page 7
A/ ASPECT FORMEL	
1 - Nature de l'enquête	page 7
2 - Historique	page 7
3 - Contexte réglementaire.....	page 8
B/ PRÉSENTATION DU PROJET.....	page 8
1 - Préambule	page 8
2 - Objectifs des projets	page 8
3 - Présentation du projet dans sa phase réalisation	page 9
4 - Justification du choix du projet	page 9
5 - Etat initial de l'environnement et de son évolution	page 11
5-1 – les aires d'étude	page 11
5-2 – les enjeux majeurs pour le projet	page 11
6 - Incidences du projet sur l'environnement	page 12
7 - Mesures prises par le maître d'ouvrage	page 12
8 - Compatibilité du projet avec les documents opposables.....	page 13
C/ INFORMATION DU PUBLIC.....	page 13
III – Composition du dossier d'enquête	page 13
IV – Déroulement de l'enquête	page 14
Analyse des observations	
I – Préambule	page 17
II – Analyse des observations recensées à l'enquête	page 17
1 - Observations du public	page 18
2 - Avis divers	page 23

Conclusions et avis du commissaire enquêteur

Conclusions du commissaire enquêteur :

1. Situation	page 27
2. Définition et rappel du projet.....	page 27
3. Objectifs du projet.....	page 27
4. Présentation du projet dans sa phase réalisation	page 28
5. Justification du choix du projet	page 28
6. Etat initial de l'environnement et de son évolution	page 29
6-1 – les aires d'étude	page 29
6-2 – les enjeux majeurs pour le projet	page 29
7. Incidences du projet sur l'environnement	page 30
8. Mesures prises par le maître d'ouvrage	page 30
9. Compatibilité avec les documents opposables	page 31
10. Information du public	page 31
11. Déroulement de l'enquête	page 31
12. Synthèse des observations	page 32
- observations du public	page 33
- avis divers	page 38
Bilan du projet	page 40
Avis du commissaire enquêteur	page 43
Annexes	page 45

GLOSSAIRE

A

ABF	Architecte des Bâtiments de France
AC	Mesure d'Accompagnement
AE	Autorité Environnementale

B

BA	Béton Armé
BDML	Bourrage et Dressage Mécanique Lourd
BN	Barre Normale

C

CDNPS	Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites
COMP	Mesure de Compensation
CNPN	Conseil National de la Protection de la Nature
CP	Connexion Provisoire

D

DCE	Dossier de Consultation des Entreprises
DDP	Dispositif de Dilatation Provisoire
DDTM	Direction Départementale des Territoires et de la Mer Connexion Provisoire

E

ELS	Etat Limite de Service
EP	Eaux Pluviales
ERC	Eviter, Compenser, Réduire
EV	mesure d'Évitement

I

ITC	Interruption Temporaire des Circulations
------------	--

J

JGP	Joint à Grand Permissif
JO	Joint Ordinaire

L

LRS	Long Rail Soudé
------------	-----------------

M

MES Matières en suspension
MRAe Mission Régionale d'Autorité environnementale

N

NC Nivellement Complémentaire
NGF Nivellement Général de la France

O

OCP Opération Coup de Poing (opération consistant à arrêter les circulations commerciales sur un temps donné de 24h à plusieurs jours afin d'effectuer des travaux sur les lignes ferroviaires)

P

PK Point Kilométrique
PL Pression Limite
PPRI Plan de Prévention des Risques d'Inondation
PPRL Plan de Prévention des Risques Littoraux
PRA Pont Rail
PRS Profil Reconstitué Soudé

R

RB Remplacement de Ballast
RCT Retour Courant de Traction
RED Mesure de Réduction
RR Remplacement de Rail

S

SP Sondage Pressiométrique
SUI Mesure de Suivi

T

TPE Tablier à Poutrelles Enrobées

I - Dispositions légales prises pour l'organisation de l'enquête

1 - Objet de l'enquête

L'enquête publique est relative au projet de travaux sur le pont-rail de l'étier Malor sur les communes de GUÉRANDE, LA BAULE ESCOUBLAC et LE POULIGUEN.

2 - Actes générateurs de l'enquête

a - décision de Monsieur le 1er Vice-Président du Tribunal Administratif n° E20000054/44, en date du 15 mai 2020, désignant Mme Françoise BELIN, en qualité de commissaire enquêteur

b - arrêté de Monsieur le Préfet de Loire-Atlantique n° 2020/BPEF/025 en date du 05 juin 2020, prescrivant l'enquête publique.

3 - Dates et durée de l'enquête

Ouverture de l'enquête **le mardi 30 juin 2020 à 09h00**

Clôture de l'enquête **le jeudi 30 juillet 2020 à 17h00**

soit une durée de 31 jours consécutifs.

4 - Permanences du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur a tenu les permanences suivantes, selon les modalités d'accueil du public en vigueur :

- | | |
|----------------------------|--|
| • mardi 30 juin 2020 | de 09h00 à 12h00 à la mairie de Guérande |
| • lundi 06 juillet 2020 | de 13h30 à 17h00 à la mairie de Le Pouliguen |
| • vendredi 17 juillet 2020 | de 08h30 à 12h00 à la mairie de Guérande |
| • mercredi 22 juillet 2020 | de 13h30 à 17h00 à la mairie de La Baule Escoublac |
| • jeudi 30 juillet 2020 | de 13h30 à 17h00 à la mairie de Guérande |

5 - Publicité

a - Par voie de presse

- dans la rubrique des « Annonces Légales : Avis administratifs » de :
 - OUEST FRANCE, édition de Loire-Atlantique
 - PRESSE OCÉAN

du vendredi 12 juin 2020

des samedi 4 et dimanche 5 juillet 2020.

b – Par voie d’affichage

Par affichage au format A3 sur fond jaune ou blanc :

- **en mairies** de Guérande, La Baule Escoublac et Le Pouliguen

Par affichage au format A2 sur fond jaune

- **sur site**

- *Le Pouliguen*
 - 1 – rue de la Minoterie, entrée voie piétonne
 - 2 – rue de l’Oasis, accès véhicules
 - 7 – au passage à niveau sur la RD 45, vers La Baule Escoublac
 - 8 – à l’intersection de la RD 45 et de la rue de la Minoterie
- *Guérande*
 - 3 et 4 – rond-point dit de la Ferme du Casino sur la RD 45
- *La Baule Escoublac*
 - 5 – avenue Claude Monet
 - 6 – avenue Claude Monet (résidence de vacances Les Bois d’Amour)

ANNEXE N° 1

c – Par voie électronique

Sur le site internet de la Préfecture de Loire-Atlantique <http://www.loire-atlantique.gouv.fr/Publications/Publications-legales/Enquetes-publiques/Pont-rail-sur-l-etier-Malor-a-Guerande-remplacement-du-tablier-SNCF-RESEAU>

II - Objet de l’enquête

A/ ASPECT FORMEL

1 - Nature de l’enquête

L’enquête publique est une enquête dite « loi sur l’eau », relevant du Code de l’environnement.

Le dossier avec enquête d’impact concerne une demande d’autorisation environnementale pour des travaux de remplacement du tablier du pont-rail sur l’étier Malor à Guérande.

2 - Historique

La ligne ferroviaire Saint-Nazaire/Le Croisic franchit l’étier Malor du Pouliguen sur la commune de Guérande, par un pont-rail construit en 1879. Cet ouvrage a une largeur de tablier d’environ 5 m et une portée de 31,30 m.

Dans le cadre de la politique de maintenance des ouvrages de la SNCF Réseau, le tablier du pont-rail de l’Etier Malor, dégradé et classé prioritaire, sera remplacé par un ouvrage neuf de manière à pérenniser l’infrastructure et conserver un fonctionnement optimal. Les travaux sont prévus de fin 2020 à fin 2021.

Le maître d’ouvrage est la SNCF Réseau, Direction Générale Industrielle et Ingénierie, Direction Zone d’ingénierie Atlantique, Agence Projet Bretagne-Pays de la Loire à NANTES (44).

3 – Contexte réglementaire

Le projet a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas auprès de l'Autorité environnementale (AE). Cette dernière a décidé que le projet était soumis à la réalisation d'une étude d'impact.

Le projet concerne également une demande de dérogation d'espèces protégées ainsi qu'une demande d'autorisation spéciale site classé.

Lois et règlements

L'enquête publique est régie par les textes législatifs et réglementaires ci-dessous :

- la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques à la protection de l'environnement, et le décret d'application n° 85-453 du 23 avril 1985,
- la loi n° 92-3 du 03 janvier 1992 dite loi sur l'eau,
- la loi n° 93-24 du 08 janvier 1993 dite Loi Paysage,
- la loi n° 2009-967 du 13 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (Grenelle I),
- la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (Grenelle II),
- la loi du 11 mai 2020 prorogeant l'état d'urgence sanitaire et complétant les dispositions.

Codes

- le Code de l'environnement et notamment le chapitre unique du titre VIII du livre Ier (parties législatives et réglementaires) relatif à l'autorisation environnementale,
- le Code de l'environnement et notamment le chapitre IV du titre Ier du livre II (parties législatives et réglementaires) relatif à l'eau et aux milieux aquatiques et marins et plus particulièrement les articles L214.1 à L214.6 et R214.1 et suivants,
- le Code de l'environnement et notamment le titre II du livre Ier et plus particulièrement les articles L123.1 et suivantes, R123.1 et suivants,
- L'arrêté ministériel du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R123.11 du code de l'environnement.

B/ PRÉSENTATION DU PROJET

1 - Préambule

La SNCF Réseau a pour projet de pérenniser un pont-rail dit « de l'étier Malor », datant de 1879, qui permet de franchir l'étier du Pouliguen sur la commune de Guérande. L'opération est programmée à l'horizon 2021.

2 – Objectifs du projet

L'opération est programmée dans le cadre de la politique de maintenance préventive, l'ouvrage étant dégradé et classé prioritaire.

Le tablier du pont-rail de l'étier Malor présente les pathologies suivantes :

- 1 – corrosion creusante au droit des âmes de longerons et des éléments de poutres principales ;
- 2 – corrosion foisonnante au droit des attaches de voie ;
- 3 – oxydation forte des appareils d'appui ;
- 4 – destruction complète de la protection anticorrosion ;
- 5 – signes de déconsolidation de certains assemblages pièce de pont / longerons.

Il s'agit de remplacer :

- l'ouvrage ancien par un ouvrage neuf afin de conserver un fonctionnement optimal, sans modification des conditions d'exploitation à l'issue de l'opération : pas d'augmentation de la vitesse de circulation, ni d'objectif d'augmentation du nombre de trains à circuler sur cette ligne.
- le tablier métallique existant par un tablier métallique (acier) à poutres latérales basses de dimensions sensiblement équivalentes.

3 – Présentation du projet dans sa phase réalisation

Les travaux

Les travaux envisagés consistent à :

- remplacer le tablier métallique existant par un tablier métallique en acier en augmentant la portée de l'ouvrage de 45 cm afin de recentrer les charges sur la culée ;
- équiper le tablier d'un accotement latéral au gabarit piste permettant d'assurer la continuité du cheminement le long de la voie

Le nouvel ouvrage apportera approximativement 5 fois plus de charges permanentes (passage de 90 tonnes à 450 tonnes, ballast compris). Préalablement des travaux seront effectués :

- confortement des culées par injection et micropieux ;
- réalisation des tirants au droit des murs en retour, permettant la reprise des efforts sismiques et l'amélioration de la stabilité de l'ensemble ;
- aménagement des têtes de culées recevant les nouveaux sommiers en béton armé qui supporteront le nouveau tablier par l'intermédiaire d'appareils d'appuis.

Description et organisation des travaux

Cinq solutions de travaux sont envisagées dont deux paraissent intéressantes :

1 – une solution de référence (1)

2 – une variante (3 bis)

moins impactantes en termes de remblais, coûts, risques, gêne sonore par rapport aux autres solutions. Ces solutions se différencient uniquement sur le mode opératoire de travaux mais sont les mêmes en mode exploitation.

Les phases de travaux sont réparties en 6 étapes :

- 1 – travaux préalables au remplacement du tablier
- 2 – mise en place du tablier sur palée provisoire
- 3 – génie civil tablier et sommiers
- 4 – OCP 120 H – remplacement du tablier
- 5 – évacuation du tablier existant par voie routière
- 6 – finition.

4 – Justifications du choix du projet

Cinq solutions ont été envisagées pour déposer l'ouvrage actuel et poser le nouveau, suite à la modification de la zone d'installation :

Solution 1 : solution de référence (1)

- surface des installations de chantier : 5 400 m² + 500 m de piste à aménager
- estacade par lançage : 22 pieux de 1 m de diamètre sur environ 13 à 15 m de profondeur
- palées provisoires pour ripage/déripage : 16 pieux de 0.80 m de diamètre sur environ 13 à 15 m de profondeur.

Solution 2 :

- surface des installations de chantier : 5 400 m² + 500 m de piste à aménager
- estacade par lançage : 12 pieux de 0.80 m de diamètre et 6 pieux de 1.20 m de diamètre sur environ 13 à 15 m de profondeur
- palées provisoires pour déripage : 16 pieux de 0.80 m de diamètre sur environ 13 à 15 m de profondeur.

Solution 3 :

- surface des installations de chantier : 5 400 m² + 500 m de piste à aménager
- remblaiement sur 1 600 m²
- volume de 3 700 m³.

Solution 3 bis : variante

- palées provisoires pour ripage/déripage : 16 pieux de 0.80 m de diamètre sur environ 13 à 15 m de profondeur
- surface des installations de chantier : 5 400 m² + 500 m de piste à aménager
- remblaiement sur 950 m²
- volume de 1 900 m³.

Solution 4 :

- surface des installations de chantier : 3 000 m² + 500 m de piste à aménager
- remblaiement sur 250 m²
- volume de 300 m³
- accès par le lotissement (nuisance pour les riverains) – remise en état de la voirie nécessaire
- impact léger sur la zone de compensation existante (liée aux digues de Le Pouliguen).

Les pieux des palées de ripage et des estacades ou de renforcement sous les grues seront recépés (coupés à leur sommet).

La présence de réseaux enterrés est à prendre en compte pour la réalisation des pieux des palées de ripage.

Coûts :

Les coûts des travaux ont été réévalués suite à la modification du programme. Ainsi les deux solutions retenues sont évaluées à :

- solution 1 : 5,5 M €
- solution 3 bis : 4,3 M €.

A ces montants il convient d'ajouter toutes les opérations de suivi.

5 – Etat initial de l'environnement et de son évolution

5-1 Les aires d'étude

Plusieurs aires d'étude ont été définies pour l'analyse de l'état actuel de l'environnement et l'évaluation des enjeux :

- ✓ **Une « aire d'étude générale »**, à grande échelle,
 - pour dégager les grands enjeux de l'environnement physique, naturel, humain et paysager
 - pour comprendre le contexte dans lequel le projet s'inscrit.
- ✓ **Une « aire d'étude rapprochée »** plus restreinte :
 - pour recenser les contraintes et les enjeux sur les autres thématiques de l'environnement (humain, physique, risques, nuisances, patrimoine ...)
 - pour identifier l'occupation du sol, les usages et les biens susceptibles d'être concernés par le projet.
- ✓ **Une « aire d'étude inventaire naturaliste »** dans lequel des investigations naturalistes ont été menées. Les observations et recherches d'enjeux environnementaux ont pu être réalisées au-delà de ce périmètre si l'observateur l'a estimé nécessaire.

Quatre classes d'enjeux sont définies pour chaque thématique :

- enjeu nul
- enjeu faible
- enjeu moyen
- enjeu fort.

Les enjeux identifiés les plus significatifs sont liés à :

- Un secteur concerné par un PPR (Plan de Prévention des Risques Littoraux) ;
- La présence de digues de protection aux abords de l'étier contraignant l'organisation des travaux en termes d'accès et de localisation des installations de chantier ;
- Un site en zone inondable avec un risque de submersion fort à très fort (crue centennale) ;
- La localisation en site classé des marais salants de Guérande ;
- La présence de zones humides d'intérêt majeur ;
- La proximité d'un site Natura 2000 (avec habitats protégés) et d'un espace naturel sensible ;
- La présence d'espèces protégées et patrimoniales.

5-2 Les enjeux majeurs pour le projet

1 – Habitats protégés (habitats Natura 2000)

- Les berges de l'étier comportent des habitats spécifiques appelés « slikke et schorre » :
- le slikke correspond à la partie de la vasière recouverte à chaque marée : vases molles d'apparence lisse et sans végétation
 - le schorre (pré-salé) ou palud en Bretagne est la partie haute de la vasière, seulement recouvert aux grandes marées. Ce sont des habitats d'intérêt communautaire (Natura 2000) :
 - Fourrés halophiles thermo-atlantiques (code NATURA 2000 : 1420-1)
 - Salicorniaies des bas niveaux (haute slikke atlantique) (code NATURA 2000 : 1310-1)
 - Replats boueux ou sableux exondés à marée basse (code NATURA 2000 : 1140)
 - Prairies hautes des niveaux supérieurs atteints par la marée (code 13030).

Les habitats de vie et de reproduction d'espèces patrimoniales présentent, également, des enjeux écologiques :

- Les fourrés, ronciers et terrains en friche : secteurs de reproduction et d'alimentation pour plusieurs espèces de passereaux patrimoniales et protégées, habitats de reptiles
- La prairie améliorée : habitat de l'Espérie de Chiendent
- Les mares de compensation : zones de reproduction potentielles pour des amphibiens
- Les phragmitaies et fossés sont des zones humides qui représentent un enjeu écologique et réglementaire.

2 – Espèces de faune protégées

- la sterne pierregarin, menacée, est prioritaire dans les Pays de la Loire
- les passereaux dont plusieurs espèces patrimoniales ont été identifiées à proximité de l'ouvrage : tarier pâtre, linotte mélodieuse, cisticole des joncs
- les reptiles : lézard des murailles et vipère péliade, présentent une vulnérabilité forte à plusieurs périodes.

3 – Inondation par submersion marine

Le PPRL de la Presqu'île Guérandaise prend en compte le risque de submersion marine ainsi que l'influence possible du réchauffement climatique. Ainsi l'ouvrage ferroviaire se trouve dans une zone rouge « R » regroupant les secteurs affectés par un aléa fort pour la cote de référence « Xynthia + 20 cm ».

6 – Incidences du projet sur l'environnement

Les incidences positives et négatives du projet sont étudiées suivant deux phases de l'opération :

- la phase travaux
- la phase d'exploitation.

Pour chaque phase d'incidence il est précisé :

- Si elle est positive, négative ou neutre
- Si elle est directe ou indirecte
- Si elle est permanente ou temporaire
- Si elle se produit à court, moyen et/ou long terme
- Le niveau de l'incidence (nulle, faible, moyenne ou forte).

La majorité des thèmes étudiés présente des impacts nuls ou faibles, avec quelques impacts moyens.

Les impacts évalués « forts » concernent :

- la qualité des eaux superficielles
- les habitats naturels et flore
- l'avifaune en phase chantier et destruction de reptiles
- le risque d'inondation en phase chantier ainsi que de pollution accidentelle

7 – Mesures prises par le maître d'ouvrage

Dans le cadre de la doctrine : Eviter, Réduire, Compenser, SNCF réseau a appliqué des mesures :

- 1 - d'Evitement
- 2 - de Réduction
- 3 - de Compensation
- 4 - d'Accompagnement.

Chaque mesure est identifiée, au dossier, par un numéro et par un acronyme en fonction de sa nature :

- EV : mesure d'évitement
- RED : mesure de réduction
- COMP : mesure de compensation
- SUI : mesure de suivi
- AC : mesure d'accompagnement.

La SNCF Réseau a envisagé :

- l'intégration au DCE (Dossier de consultation des Entreprises) des travaux principaux, d'une notice spécifique au chantier pour le respect des mesures de protection de l'environnement-
- la définition de critères liés à l'environnement pour l'attribution du marché des travaux principaux.

8 – Compatibilité du projet avec les documents opposables

Le secteur du projet est concerné par :

- la Directive Cadre de l'Eau (2000/60/CE)
- la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA)
- le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Cap Atlantique
- le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Loire Bretagne : masse d'eau souterraine « Estuaire Loire » (FRGG022)
- le Plan de Prévention des Risques Littoraux (PPRL) de la Presqu'île Guérandaise – Saint Nazaire
- le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) des Pays de la Loire
- les Plans Locaux d'Urbanisme de Guérande, de la Baule Escoublac et de Le Pouliguen.

C/ INFORMATION DU PUBLIC

Aucune information du public n'a été organisée par la SNCF Réseau.

III - Composition du dossier d'enquête

Le dossier soumis à l'enquête publique comporte les pièces suivantes :

Pièces administratives

- arrêté préfectoral n° 2020/BPEF/025 du 05 juin 2020
- avis d'enquête publique

Sommaire

A – Objet de l'enquête et mentions des autorisations 5 feuillets A3 recto-verso

B – Guide de lecture 8 feuillets A3 recto verso

C – Dossier d'autorisation environnementale

1 – Etude d'impact valant dossier d'incidence « Loi sur l'Eau » au seuil de déclaration et évaluation des incidences Natura 2000 141 feuillets A3 recto verso

2 – Résumé non technique 25 feuillets A3 recto verso

3 – Dossier de demande de dérogation pour la destruction d'espèces protégées et la perturbation d'individus d'espèces protégées 84 feuillets A3 recto verso

4 – Dossier de demande d'autorisation spéciale – Site classé 24 feuillets A3 recto verso

Compléments pour la pièce C à la suite des demandes de la DDTM de Loire Atlantique
6 feuillets A3 recto verso

D – Avis de la MRAe/CNPN et mémoire en réponse 10 feuillets A3 recto verso

E – Certificat de la dépose des données brutes de biodiversité 3 feuillets A3 recto verso

F – Autorisation ministérielle concernant le dossier site classé 3 feuillets A3 recto verso

Avis obligatoires des autorités administratives mis à enquête publique :

1 – avis de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites, formation « sites et paysages » du 16 janvier 2020

2 – avis du Conseil National de Protection de la Nature du 17 février 2020

3 – avis du Ministre de la transition écologique et solidaire du 27 avril 2020

4 – avis de l'autorité environnementale du 1^{er} avril 2020 19 pages

IV – Déroulement de l'enquête

1 - mercredi 10 juin 2020

- de 10h00 à 11h00 – prise de contact avec la SNCF Réseau, maître d'ouvrage, 1 boulevard Marcel Paul à Nantes 44000

Présentation du projet par Mmes Amandine Le Guen, pilote d'opération, représentant la maîtrise d'ouvrage de la SNCF Réseau, Maéva Lebarbier, assistante pilote d'opération et Chloé Rivera, chargée de mission procédures administratives et environnementales (en visio).

2 – lundi 15 juin 2020

- de 11h00 à 12h00 - prise de contact avec les mairies de La Baule Escoublac – 7 avenue Olivier Guichard 44500 - et de Guérande – 7 place du Marché au Bois 44350 -. Les dossiers n'étant pas parvenus aux communes, la signature de ces derniers n'a pu être effectuée.

- de 14h00 à 15h30 – visite du site et contrôle de la publicité avec Mme Amandine LE GUEN, SNCF Réseau.

3 – lundi 22 juin 2020

- de 11h00 à 12h30 – signature des registres et dossiers aux mairies de Guérande, La Baule Escoublac et Le Pouliguen

4 - mardi 30 juin 2020

Ouverture de l'enquête publique et permanence 1, de 09h00 à 12h00, à la mairie de Guérande, salle Jeanne de Navarre

Aucune visite, aucune observation sur le registre d'enquête ni sur l'adresse courriel dédiée

5 – lundi 06 juillet 2020

- de 13h30 à 17h00 – 2^{ème} permanence à la mairie de Le Pouliguen, salle de réunion accessible au 2^{ème} étage

Reçu trois personnes, aucune observation sur le registre d'enquête ni sur l'adresse courriel dédiée

6 – vendredi 17 juillet 2020

- de 08h30 à 12h00 – 3^{ème} permanence à la mairie de de Guérande, salle Jeanne de Navarre

Aucune visite, aucune observation sur le registre d'enquête ni sur l'adresse courriel dédiée

7 – mercredi 22 juillet 2020

- de 13h30 à 17h00 – 4^{ème} permanence à la mairie de La Baule Escoublac, dans un bureau accessible au 1^{er} étage

Une visite, aucune observation sur le registre d'enquête ni sur l'adresse courriel dédiée

8 – jeudi 30 juillet 2020

Permanence 5 et **clôture** de 13h30 à 17h00, à la mairie de Guérande, salle Jeanne de Navarre

Reçu quatre personnes, deux observations sur le registre d'enquête, un courrier déposé et aucune observation sur l'adresse courriel dédiée

9 – lundi 03 août 2020

- 10h00 - Remise du procès-verbal de synthèse des observations du public dans les locaux de la SNCF Réseau, 1 boulevard Marcel Paul à Nantes 44000 à Mme Maéva LEBARBIER, assistante pilote d'opération.

ANNEXE N° 2

10 – vendredi 07 août 2020

Réception du mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations du public par courriel le 07 août 2020 et le 13 août 2020 par courrier postal recommandé avec accusé de réception.

ANNEXE N° 3

11 – vendredi 28 août 2020

Remise des registres, du rapport, des conclusions motivées et avis du Commissaire enquêteur à la Préfecture de Loire-Atlantique et au Tribunal administratif.

*

* *

L'enquête publique s'est déroulée en période post confinement nécessitant la prise en compte des gestes barrières et du port de masques. Les permanences se sont tenues dans le respect de ces obligations tant de la part du public, des agents des communes ainsi que du commissaire enquêteur.

DÉPARTEMENT DE LOIRE-ATLANTIQUE

Communes de GUÉRANDE, LA BAULE
ESCOUBLAC et LE POULIGUEN

ENQUÊTE PUBLIQUE

relative au projet de travaux
sur le pont-rail de l'étier Malor
communes de GUÉRANDE, LA BAULE ESCOUBLAC
et LE POULIGUEN

ANALYSE DES OBSERVATIONS

I - Préambule

L'enquête publique est relative **au projet de travaux sur le pont-rail de l'étier Malor sur les communes de GUÉRANDE, LA BAULE ESCOUBLAC et LE POULIGUEN.**

II - Analyse des observations recensées à l'enquête

Pendant toute la durée de l'enquête, qui a duré 31 jours, 5 permanences ont été tenues et le commissaire enquêteur a reçu huit (8) personnes.

Un (1) registre d'enquête a été ouvert dans chacune des mairies de Guérande, La Baule Escoublac et Le Pouliguen. Une adresse courriel dédiée enquete.pont.rail.malor@gmail.com a également été ouverte. Trois (3) observations ont été enregistrées sur le registre de Guérande, aucune sur ceux de La Baule Escoublac et de Le Pouliguen ainsi que sur l'adresse courriel dédiée.

Le procès-verbal des observations a été remis en mains propres à Madame Maéva LEBARBIER, assistante du pilote d'opération à la SNCF Réseau à Nantes, le 03 août 2020 à 10h00.

ANNEXE N° 2

La réponse du pétitionnaire est parvenue au commissaire enquêteur le 07 août 2020 par courriel et le 13 août 2020 par courrier recommandé avec accusé de réception.

ANNEXE N° 3

*
* *

Pour une meilleure lecture de ce chapitre, les observations du public ont été enregistrées de la manière suivante :

1 - numérotation des observations

La numérotation comprend :

- un préfixe : **G** pour Guérande, **B** pour La Baule Escoublac ou **P** pour Le Pouliguen
- la lettre **R** si l'observation a été déposée sur un registre, d'un **C** s'il s'agit d'un courrier ou d'une note, ou d'un **M** si l'observation est numérique
- et un numéro d'ordre : **R-1**, **C-1** ou **M-1**

2 - synthèse de l'observation

3 - réponse du maître d'ouvrage : en italique

4 - avis du commissaire enquêteur : en encadré

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Trois observations ont été faites pendant l'enquête publique uniquement sur le registre de Guérande.

G/R-1 – M. Hervé LEHUEDE, représentant l'ASA des Paludiers Indépendants

S'inquiète de l'éventuelle fermeture de l'étier à un moment ou l'autre des travaux et que des déchets restent sur place.

Réponse de SNCF Réseau :

« Aucune coupure hydraulique de l'étier ne sera réalisée pendant les travaux. Le marnage sera assuré pendant toute la durée du chantier. Cependant, avec la mise en place des mesures de protections environnementales, du type barrage flottant, la navigation ne sera plus possible. Concernant les déchets, l'entreprise est soumise à une note de respect de l'environnement et une entreprise mandatée par SNCF Réseau aura en charge le suivi environnemental du chantier dont la gestion des déchets. De plus, un état des lieux de sortie du terrain sera réalisé en fin de chantier. »

Avis du Commissaire enquêteur

L'inquiétude des paludiers concerne l'éventuelle fermeture complète de l'étier pendant les travaux. La réponse de SNCF Réseau précise bien que si le marnage sera toujours assuré il n'en est pas de même de la navigation. Si certains paludiers utilisent ce mode de déplacement ils devront s'organiser différemment. De son côté, SNCF Réseau devra limiter au maximum cet état de fait dans le temps.

Concernant les déchets, la réponse de SNCF Réseau est très claire et est reprise très largement, ci-dessous, notamment en ce qui concerne les herbes de la Pampa.

G/R-2 – MM. Michel HUCHET, Pierre-Marie COMPARET, représentant l'Association pour la Défense Des Dignes

Demandent qu'une réunion d'information des riverains soit organisée pour présenter le dossier.

Réponse de SNCF Réseau :

« Une réunion pourra être organisée avec les riverains fin septembre/début octobre avant le début des travaux pour les informer du chantier. »

Avis du Commissaire enquêteur

Même si un pont-rail existe à l'heure actuelle, son remplacement peut questionner les riverains. Le commissaire enquêteur incite fermement SNCF Réseau à organiser une réunion d'information sur les travaux, le chantier et sur le planning. Il conviendrait d'y convier, également, les paludiers riverains.

G/C-1 - M. Pierre-Marie COMPARET, Michel HUCHET, représentant l'Association pour la Défense Des Dignes, **M. Hervé LEHUEDE**, paludier

Présentent divers commentaires sur le dossier de l'enquête publique :

1 – ce qui est pris en compte à la satisfaction de l'association Défense Des Dignes qui partage l'avis de la CNPN au sujet du fait accompli dans la position retenue par le SIVU pour les digues obligeant la SNCF Réseau à implanter la plateforme de chantier et son accès à l'Est de l'étier.

2 – ce qui est modifié par rapport au pont existant et qui va dans le mauvais sens
Considèrent que la réduction du tirant d'air sous le pont (environ 20 cm) rend le pont projeté plus vulnérable que l'ouvrage actuel face au risque de tempête avec surcote.

Constatent que le dessous du futur ouvrage serait plus bas que le dessus des digues et également plus bas que l'ancien pont.

Réponse de SNCF Réseau :

« Le projet prévoit le remplacement du tablier actuel, à pose de voie directe, par un tablier moderne à pose de voie ballastée. Le choix de la pose de voie ballastée résulte d'une analyse des facteurs du site avec entre autres le dimensionnement de l'ouvrage, le volume de trafic et la vitesse d'exploitation. Il est vrai que ce futur ouvrage sera plus bas que l'actuel. Cependant, ce nouvel ouvrage à 4,63m NGF respecte la hauteur libre fixée par le gestionnaire du cours d'eau et les prescriptions du Plan de Prévention des Risques Littoraux (PPRL) à 4,60m NGF (prise en compte du niveau de l'étier durant une submersion échéance 2100 et un niveau Xynthia + 60 cm). »

Avis du Commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur a demandé à SNCF Réseau la justification de cette différence de hauteur. Les analyses faites confirment que le pont à 4.63 m NGF respecte la hauteur libre fixée par le gestionnaire d'une part, et, d'autre part, les prescriptions du PPRL après Xynthia.

Cependant, MM COMPARET et HUCHET signalent que le nouveau pont-rail risque d'être submergé en cas de tempête importante type Xynthia en raison de la hauteur de la digue. Cette notion ne semble pas clairement expliquée dans le dossier. Une étude technique complémentaire semble utile.

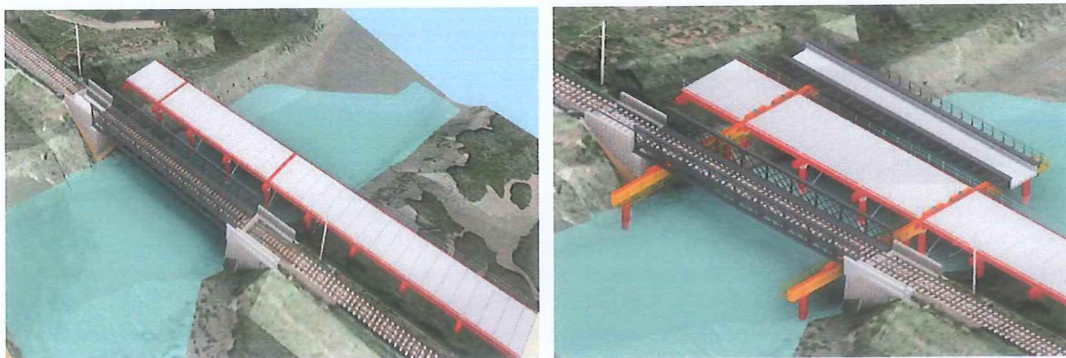
Il est à noter que, dans l'étude environnementale, il est effectivement question de risque fort d'immersion du pont-rail par une marée de type Xynthia + 20.

3 – les points qui posent question en phase travaux

- solution 3 bis : 20 pieux figurent sur les croquis, le descriptif mentionne 16 pieux à battre en phase préparatoire. **Comment, par où, à quelle phase de travaux seront battus les 4 pieux situés au Sud du pont ?**

Réponse de SNCF Réseau :

« La solution 3bis n'a pas été retenue.
La solution 1 retenue présente : 18 pieux pour l'estacade + 6 pieux pour les palées de ripage (cf. extrait note d'hypothèse de l'estacade ci-dessous).



A ce stade des études d'exécution, nous n'avons pas encore reçu la validation pour la méthodologie retenue pour ficher les 4 pieux encadrants l'ouvrage (battage ou vibrofonçage).

La construction de l'estacade est prévue du 02/11/2020 au 08/01/2021.

La mise en œuvre des 4 pieux encadrant l'ouvrage est prévue du 11/01/2021 au 15/01/2021. »

Avis du Commissaire enquêteur

Dont acte,

- solutions 3 et 3 bis – remblais dans l'étier : le niveau de 4/4,20 m (occurrence centennale) engendrerait un écoulement avec une courbe de remous due à l'étranglement du flot au passage du pont, à l'encombrement par les pieux et au remblai provisoire. L'écoulement turbulent se déchargerait sur les 500 ha de marais salants et serait très préjudiciable à la tenue du remblai provisoire. **Des dispositions provisoires seront-elles détaillées et validées pour la tenue de ce remblai et la protection des marais salants avant la mise en œuvre ?** (étude hydraulique de l'écoulement et des protections du remblai)

Réponse de SNCF Réseau :

« Les solutions citées ci-dessus par remblai n'ont pas été retenues comme méthodologie de travaux. »

Avis du Commissaire enquêteur

Dont acte.

- les battages des pieux dans l'étier et les injections dans les culées seront-ils liés aux cycles des marées pour limiter les matières en suspension ou fuite de coulis dans les flux des eaux à marée montante vers les marais salants ?

Réponse de SNCF Réseau :

« Le cycle des marées n'est pas pris en compte pour les travaux de battage des pieux et les injections dans les culées.

Les injections et épinglages sont prévus du 13/01/2021 au 10/02/2021.

La construction des pieux de l'estacade est prévue entre le 02/11/2020 et le 08/01/2021. La mise en œuvre des 4 pieux encadrant l'ouvrage est prévue du 11/01/2021 au 15/01/2021.

Nous veillerons bien entendu, à ce que l'entreprise mette en œuvre l'exhaustivité des moyens nécessaires à la récupération des MES lors de ces phases délicates, ainsi que des coulis de béton lors des injections (goulottes, demi-gouttières PVC, barrage flottant). Enfin, des prélèvements seront effectués régulièrement afin de contrôler la qualité des eaux. »

Avis du Commissaire enquêteur

Les cycles des marées sont difficiles à prendre en compte dans ce type de chantier. Il va de soi que l'entreprise recherchera les meilleures conditions possibles pour la réalisation des travaux.

Quant aux MES, le cahier des charges doit préciser toutes les obligations mises à la charge de l'entreprise.

Toutefois, les services de SNCF Réseau devront être très attentifs aux éventuels dysfonctionnements entraînant des conséquences négatives sur l'environnement.

4 – les points qui n'apparaissent pas clairement ou pas du tout dans le dossier

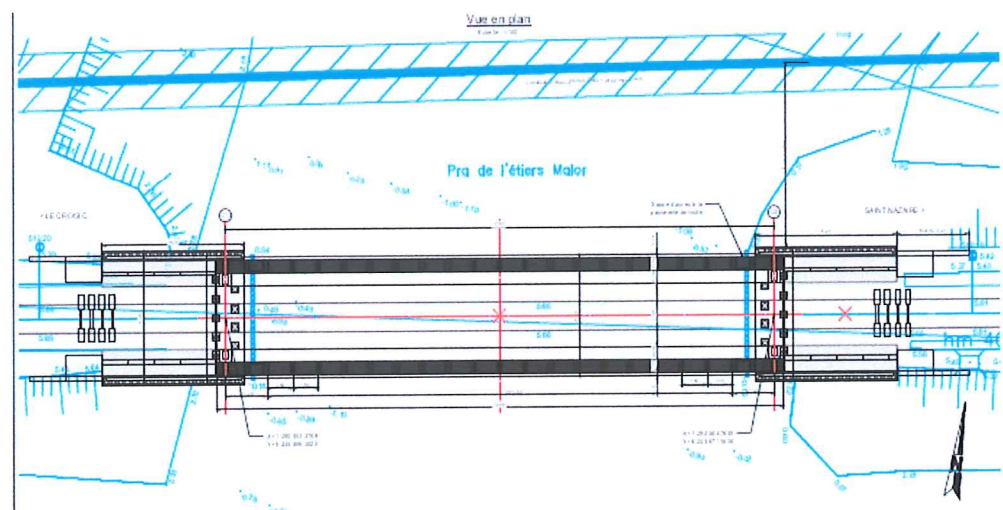
- la position de la conduite d'eau potable PEHD Ø 400 (Cap Atlantique) n'apparaît pas précisément sur les plans et aucune prescription particulière n'est décrite.

Indiquent qu'il faut bien noter que toutes les solutions seront impactées par la présence de la conduite et des chambres béton sur chacune des rives.

Réponse de SNCF Réseau :

« Cette canalisation a bien été prise en compte, elle apparaît sur les plans marchés (cf. plan DCE ci-dessous).

L'implantation de cette dernière a été fournie par la SAUR lors de la DICT. Il est prévu au projet, par sécurité, une aire d'imprécision de 3m le long de part et d'autre de cette canalisation.



Avis du Commissaire enquêteur

SNCF Réseau confirme que la canalisation a bien été prise en compte avec une marge de manœuvre au cas où la localisation du réseau par la SAUR ne se révélerait pas tout à fait exacte.

- le projet de circulation douce Vélocéan devant longer la voie ferrée a été abandonné en raison du coût élevé d'une passerelle.

Demandent s'il n'y aurait pas une opportunité pour reprendre ce projet en réutilisant les palées de pieux pour supporter une passerelle piétons / vélos ?

Réponse de SNCF Réseau :

« N'est pas de notre ressort. »

Avis du Commissaire enquêteur

Bien que la proposition mériterait d'être étudiée, ce point est hors sujet de l'enquête en cours.

5 – ce qui aurait dû être présenté dans le dossier

Considèrent qu'une solution de remplacement du tablier avec retrait et lançage dans l'axe de la voie ferrée : intervention dans le lit de l'étier et impact environnemental très réduits aurait dû être présentée.

La comparaison avec les autres solutions aurait été plus pertinente pour le choix à privilégier dans le cadre du projet au regard de l'impact environnemental, du délai d'interruption du trafic et du coût des travaux.

Réponse de SNCF Réseau :

« La phase AVP a permis d'étudier et de réfléchir à plusieurs scénarios. Ces derniers, au nombre de 4 (1 à 3bis), étaient de loin les plus intéressants d'un point de vue global (faisabilité, coûts, délais, environnement et sécurité des personnes et des circulations ferroviaires).

Le scénario de délançage, de par l'ensemble de ses contraintes techniques et financières mais également environnementales n'a, pas été retenu. »

Avis du Commissaire enquêteur

Il est vrai que des reportages présentent des techniques de pose de rails, de réseaux... sur site direct par un ensemble de machines très sophistiquées. Il aurait été intéressant d'avoir une telle estimation.

SNCF Réseau a pris ses responsabilités en retenant la solution n° 1 parmi les cinq études réalisées.

6 – autres points qui ne semblent pas repris à la hauteur des enjeux

- les contraintes de l'exploitation des marais salants par les paludiers
- le traitement du problème des herbes de la Pampa : travaux préliminaires pas réalisés selon les règles environnementales en vigueur

Réponse de SNCF Réseau :

« Concernant les contraintes d'exploitation des marais salants par les paludiers, SNCF Réseau a pris en compte la présence des marais salants à proximité des travaux. Ainsi, il a été réfléchi à mettre en place les mesures environnementales nécessaires pour protéger le secteur (barrage flottant, interdiction de réaliser des travaux entraînant l'augmentation du taux de MES dans l'eau au moment des récoltes soit en juillet et août sachant que le chantier est arrêté de mars à juin inclus). Cependant, si les paludiers utilisent l'étier pour voie navigable, il sera lui coupé à la navigation pendant une partie du chantier afin de positionner les dispositifs de protection de l'environnement.

Concernant le traitement des herbes de la pampa, le protocole prévoyait un arrachage puis brulage sur place. Or, au moment de l'arrachage en début d'année 2020, celles-ci étaient très vertes et ne prenaient pas feu malgré l'ajout de bois pour stimuler les feux. L'arrêté préfectoral d'autorisation de brulage n'étant valide que jusqu'à fin mars 2020, il a été décidé conjointement avec le propriétaire du terrain et le bureau d'étude spécialisé en génie écologique, de les laisser sécher sur place tout en enlevant les têtes de graines afin de ne pas disséminer celles-ci sur place. Les brulages reprendront en octobre, une fois que le nouvel arrêté entrera en vigueur. »

Avis du Commissaire enquêteur

En ce qui concerne les contraintes d'exploitation pour les paludiers, même si la réponse de SNCF Réseau est claire, il semble qu'une réunion d'information leur permettrait de poser directement leurs questions et, ainsi, d'avoir une vue précise de ce qu'il se passera pendant la durée du chantier.

Là encore, le traitement des herbes de la Pampa, et ce qui semble une mauvaise gestion repérée relève de difficultés passagères qui ont changé la donne. Tout devrait être régularisé rapidement.

*
* *

AVIS DIVERS

Le dossier d'enquête publique a été déposé auprès :

- de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites de la Loire Atlantique (CDNPS)

Réunie le 16 janvier 2020 :

- avis favorable de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) : l'ouvrage devra être de conception simple, épurée et être peint dans un ton neutre local ;
- avis favorable de l'Inspecteur des Sites : le projet ne porte pas atteinte aux composantes paysagères des marais salants de Guérande ;
- avis favorable à l'unanimité de la commission.

➤ du Ministère de la Transition écologique et solidaire

- autorisation du 27 avril 2020 : le projet porté par SNCF Réseau ne porte pas atteinte au site classé des marais salants de Guérande.

➤ de la Mission Régionale d'Autorité environnementale des Pays de la Loire (MRAe)

Les articles L.122-1 V et VI du Code de l'environnement indique que l'avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage, mise à la disposition du public.

Les demandes de la MRAe du 1^{er} avril 2020, sont les suivantes :

2.2.1 – *recommande de justifier davantage le choix de retenir deux options dans la mesure où celles-ci présentent des impacts environnementaux et des coûts différents sans que soit pris en compte dans la comparaison le coût des mesures compensatoires.*

2.2.2 – *recommande de préciser les dispositions prises pour limiter la gêne des riverains concernés par cette circulation de chantier durant la durée nécessaire aux travaux de la culée C1.*

2.2.3 – *recommande de présenter plus précisément la mesure RED 13 relative à la limitation des vibrations du chantier dues aux engins lourds.*

2.2.4 – *recommande de présenter l'analyse de la conformité des aménagements projetés vis-à-vis des prescriptions du règlement des zones concernées (R, R100 et V100) du plan de prévention des risques littoraux (PPRL).*

2.2.5 – *recommande un suivi des conditions d'écoulement hydraulique de l'étier durant la phase de chantier en cas de mise en œuvre de la solution 3bis avec remblai.*

2.2.6 – *recommande de compléter l'analyse des effets du projet sur les poissons et les crustacés.*

2.2.7 – *recommande de présenter l'estimation des dépenses correspondantes aux diverses mesures ERC des solutions 1 et 3 bis proposées.*

2.2.8 – *recommande d'associer la structure gestionnaire du site Natura 2000 « Marais salants de Guérande, Traicts du Croisic et Dunes de Pen Bron » à la mise en œuvre et au suivi de la reconstitution des habitats.*

Les recommandations émises par la MRAe ont été prises en compte et intégrées au dossier de l'enquête publique en Pièce D.

SNCF Réseau précise, dans ce document, que la solution 1 estacade a été retenue, moins impactante en termes de remblais, coûts, risques, gêne sonore.

➤ du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN)

« Considère l'intérêt primordial du remplacement de l'actuel pont-rail sur l'Etier du Pouliguen, et de l'absence d'effets résiduels à long terme dans la phase d'exploitation, tout en regrettant que le SIVU ait placé SNCF Réseau devant le fait accompli de construction d'une digue à l'endroit prévu du chantier du pont, obligeant cette dernière à implanter le chantier et sa piste d'accès sur la rive opposée, malgré les conséquences environnementales importantes et compte tenu des efforts d'évitement, de réduction et de suivi du chantier, et tout en préconisant dans la mesure du possible le choix de l'option 1 (estacade), le CNPN émet un avis favorable sous les réserves suivantes :

1.2.1.1 et 1.2.1.2 – que l'inventaire des couples nicheurs de Gorge-bleue présents sur la parcelle de compensation 0181 sur la commune de Guérande soient recensés avant suppression des pieds de Baccharis et que celle-ci soit seulement partielle en préservant ceux utilisés pour la reproduction (généralement en rives, laisser des tronçons de 3 m), en supprimant par contre tous ceux qui sont présents au centre de la parcelle ;

1.2.2 – que les suivis après restauration des zones de travaux ne sont pas limités à la flore mais étendus à l'ensemble de la faune, et que le suivi sur la piste d'accès soit porté à 15 ans en sept étapes au lieu de 10 ans ;

1.2.3 – que les apports de graines de milieux herbacés-friches sur la terre régaliée sur la piste d'accès et la zone chantier (hors slikke-shorre) soient bien d'origine locale ;

1.2.4 – qu'une appréciation plus juste des effets de l'implantation des pieux dans le lit de l'étier sur la turbidité sur la partie du marais située en amont du pont-rail ainsi que les vibrations du chantier (effet sur les poissons et les crustacés mais aussi sur le fonctionnement des marais salants) soit effectuée. »

Emet un avis favorable le 17 février 2020, sous conditions prises en compte et intégrées au dossier de l'enquête publique en Pièce D.

Avis du Commissaire enquêteur

Le dossier présenté au public (fascicule D) a tenu compte des recommandations de la MRAe et de la CNPN.

Notamment, SNCF réseau accepte de porter le suivi sur la piste d'accès à 15 ans au lieu de 10 ans, tant pour la faune que pour la flore.

*
* *

Le Commissaire enquêteur,



Françoise BELIN

Le 28 août 2020

DÉPARTEMENT DE LOIRE-ATLANTIQUE

Communes de GUÉRANDE, LA BAULE
ESCOUBLAC et LE POULIGUEN

REÇU EN PRÉFECTURE
NANTES, le

31 AOUT 2020

ENQUÊTE PUBLIQUE
relative au projet de travaux
sur le pont-rail de l'étier Malor
communes de GUÉRANDE, LA BAULE ESCOUBLAC
et LE POULIGUEN

CONCLUSIONS ET AVIS
DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Les conclusions de l'enquête publique portent sur : le **projet de travaux sur le pont-rail de l'étier Malor sur les communes de GUÉRANDE, LA BAULE ESCOUBLAC et LE POULIGUEN.**

1 – Situation

La SNCF Réseau a pour projet de pérenniser un pont-rail dit « de l'étier Malor » qui permet de franchir l'étier du Pouliguen sur la commune de Guérande, à proximité de La Baule Escoublac et de Le Pouliguen. L'opération est programmée à l'horizon 2021.

La ligne ferroviaire Saint-Nazaire/Le Croisic franchit l'étier Malor du Pouliguen sur la commune de Guérande, par un pont-rail construit en 1879. Cet ouvrage a une largeur de tablier d'environ 5 m et une portée de 31,30 m.

2 – Définition et rappel du projet

Le tablier du pont-rail de l'Etier Malor, dégradé et classé prioritaire, sera remplacé par un ouvrage neuf de manière à pérenniser l'infrastructure et conserver un fonctionnement optimal. Les travaux sont prévus de fin 2020 à fin 2021.

Le maître d'ouvrage est la SNCF Réseau, Direction Générale Industrielle et Ingénierie, Direction Zone d'ingénierie Atlantique, Agence Projet Bretagne-Pays de la Loire à NANTES (44).

3 – Objectifs du projet

L'opération est programmée dans le cadre de la politique de maintenance préventive de SNCF Réseau.

Le tablier du pont-rail de l'étier Malor présente les pathologies suivantes :

- 1 – corrosion creusante au droit des âmes de longerons et des éléments de poutres principales ;
- 2 – corrosion foisonnante au droit des attaches de voie ;
- 3 – oxydation forte des appareils d'appui ;
- 4 – destruction complète de la protection anticorrosion ;
- 5 – signes de déconsolidation de certains assemblages pièce de pont / longerons.

Il s'agit de remplacer :

- l'ouvrage ancien par un ouvrage neuf afin de conserver un fonctionnement optimal, sans modification des conditions d'exploitation à l'issue de l'opération : pas d'augmentation de la vitesse de circulation, ni d'objectif d'augmentation du nombre de trains à circuler sur cette ligne.
- le tablier métallique existant par un tablier métallique (acier) à poutres latérales basses de dimensions sensiblement équivalentes.

4 – Présentation du projet dans sa phase réalisation

Les travaux envisagés consistent à :

- remplacer le tablier métallique existant par un tablier métallique en acier en augmentant la portée de l'ouvrage de 45 cm afin de recentrer les charges sur la culée ;
- équiper le tablier d'un accotement latéral au gabarit piste permettant d'assurer la continuité du cheminement le long de la voie

Le nouvel ouvrage apportera approximativement 5 fois plus de charges permanentes (passage de 90 tonnes à 450 tonnes, ballast compris). Aussi des travaux seront préalablement effectués sur l'existant pour correspondre à la nouvelle charge.

Cinq solutions de travaux ont été envisagées dont deux paraissent intéressantes :

1 – une solution de référence (1)

2 – une variante (3 bis)

moins impactantes en termes de remblais, coûts, risques, gêne sonore par rapport aux autres solutions. Ces solutions se différencient uniquement sur le mode opératoire de travaux mais sont les mêmes en mode exploitation.

Les phases de travaux sont réparties en 6 étapes :

- 1 – travaux préalables au remplacement du tablier
- 2 – mise en place du tablier sur palée provisoire
- 3 – génie civil tablier et sommiers
- 4 – OCP 120 h – remplacement du tablier
- 5 – évacuation du tablier existant par voie routière
- 6 – finition.

5 – Justifications du choix du projet

Les deux solutions retenues pour déposer l'ouvrage actuel et poser le nouveau, suite à une modification de la zone d'installation, sont les suivantes :

Solution 1 : solution de référence (1)

- surface des installations de chantier : 5 400 m² + 500 m de piste à aménager
- estacade par lançage : 22 pieux de 1 m de diamètre sur environ 13 à 15 m de profondeur
- palées provisoires pour ripage/déripage : 16 pieux de 0.80 m de diamètre sur environ 13 à 15 m de profondeur.

Solution 3 bis : variante

- palées provisoires pour ripage/déripage : 16 pieux de 0.80 m de diamètre sur environ 13 à 15 m de profondeur
- surface des installations de chantier : 5 400 m² + 500 m de piste à aménager
- remblaiement sur 950 m²
- volume de 1 900 m³.

Les pieux des palées de ripage et des estacades ou de renforcement sous les grues seront recépés (coupés à leur sommet).

La présence de réseaux enterrés est à prendre en compte pour la réalisation des pieux des palées de ripage.

6 – Etat initial de l'environnement et de son évolution

6-1 Les aires d'étude

Trois aires d'étude ont été définies pour l'analyse de l'état actuel de l'environnement et l'évaluation des enjeux :

- ✓ Une « aire d'étude générale »
- ✓ Une « aire d'étude rapprochée »
- ✓ Une « aire d'étude inventaire naturaliste ».

avec quatre classes d'enjeux pour chaque thématique : enjeu nul, enjeu faible, enjeu moyen et enjeu fort.

Les enjeux identifiés les plus significatifs sont liés à :

- Un secteur concerné par un PPRL (Plan de Prévention des Risques Littoraux) ;
- La présence de digues de protection aux abords de l'étier contraignant l'organisation des travaux en termes d'accès et de localisation des installations de chantier ;
- Un site en zone inondable avec un risque de submersion fort à très fort (crue centennale) ;
- La localisation en site classé des marais salants de Guérande ;
- La présence de zones humides d'intérêt majeur ;
- La proximité d'un site Natura 2000 (avec habitats protégés) et d'un espace naturel sensible ;
- La présence d'espèces protégées et patrimoniales.

6-2 Les enjeux majeurs pour le projet

1 – Habitats protégés (habitats Natura 2000)

Les berges de l'étier comportent des habitats spécifiques appelés « slikke et schorre » :
- le slikke correspond à la partie de la vasière recouverte à chaque marée : vases molles d'apparence lisse et sans végétation,
- le schorre (pré-salé) ou palud en Bretagne est la partie haute de la vasière, seulement recouvert aux grandes marées. Ce sont des habitats d'intérêt communautaire (Natura 2000).

Les habitats de vie et de reproduction d'espèces patrimoniales présentent, également, des enjeux écologiques :

- Les fourrés, ronciers et terrains en friche
- La prairie améliorée
- Les mares de compensation
- Les phragmitaies et fossés qui sont des zones humides.

2 – Espèces de faune protégées

- la sterne pierregarin, menacée, est prioritaire dans les Pays de la Loire
- les passereaux dont plusieurs espèces patrimoniales ont été identifiées à proximité de l'ouvrage : tarier pâtre, linotte mélodieuse, cisticole des joncs
- les reptiles : lézard des murailles et vipère péliade, présentent une vulnérabilité forte à plusieurs périodes.

3 – Inondation par submersion marine

Le PPRL de la Presqu'île Guérandaise prend en compte le risque de submersion marine ainsi que l'influence possible du réchauffement climatique. Ainsi l'ouvrage ferroviaire se trouve dans une zone rouge « R » regroupant les secteurs affectés par un aléa fort pour la cote de référence « Xynthia + 20 cm ».

7 – Incidences du projet sur l'environnement

Les incidences positives et négatives du projet sont étudiées suivant les deux phases de l'opération :

- la phase travaux
- la phase d'exploitation.

Pour chaque phase d'incidence il est précisé :

- Si elle est positive, négative ou neutre
- Si elle est directe ou indirecte
- Si elle est permanente ou temporaire
- Si elle se produit à court, moyen et/ou long terme
- Le niveau de l'incidence (nulle, faible, moyenne ou forte).

La majorité des thèmes étudiés présente des impacts nuls ou faibles, avec quelques impacts moyens.

Les impacts évalués forts concernent :

- la qualité des eaux superficielles
- les habitats naturels et la flore
- l'avifaune en phase chantier et la destruction de reptiles
- le risque d'inondation en phase chantier ainsi que de pollution accidentelle

8 – Mesures prises par le maître d'ouvrage

Dans le cadre de la doctrine : Eviter, Réduire, Compenser (ERC), SNCF réseau a appliqué des mesures d'Évitement, de Réduction, de Compensation complétées par des mesures d'Accompagnement.

Chaque mesure est identifiée, au dossier, par un numéro et par un acronyme en fonction de sa nature :

- EV : mesure d'évitement
- RED : mesure de réduction
- COMP : mesure de compensation
- SUI : mesure de suivi
- AC : mesure d'accompagnement.

La SNCF Réseau a envisagé :

- l'intégration au DCE (Dossier de consultation des Entreprises) des travaux principaux, d'une notice spécifique au chantier pour le respect des mesures de protection de l'environnement-
- la définition de critères liés à l'environnement pour l'attribution du marché des travaux principaux.

9 – Compatibilité du projet avec les documents opposables

Le secteur du projet est concerné par :

- la Directive Cadre de l'Eau (2000/60/CE)
- la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA)
- le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) des Pays de la Loire
- le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Cap Atlantique
- le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Loire Bretagne : masse d'eau souterraine « Estuaire Loire » (FRGG022)
- le Plan de Prévention des Risques Littoraux (PPRL) de la Presqu'île Guérandaise – Saint Nazaire
- les Plans Locaux d'Urbanisme de Guérande, de la Baule Escoublac et de Le Pouliguen.

10 – Information du public

Aucune information du public n'a été organisée par SNCF Réseau.

11 – Déroulement de l'enquête

Actes générateurs de l'enquête :

- a - Par **décision** de M. le 1er Vice-Président du Tribunal Administratif n° E20000054/44, en date du 15 mai 2020, désignant Mme Françoise BELIN, en qualité de commissaire enquêteur
- b - Par **arrêté** de M. le Préfet de Loire-Atlantique n° 2020/BPEF/025 en date du 05 juin 2020, prescrivant l'enquête publique.

La **publicité** de l'enquête a été faite régulièrement :

a – Par voie de presse

Dans la rubrique des « Annonces Légales : Avis administratifs » de :

- OUEST FRANCE, édition de Loire-Atlantique
- PRESSE OCÉAN

du vendredi 12 juin 2020 et des samedi 4 et dimanche 5 juillet 2020.

b – Par voie d'affichage

Par affichage au format A3 sur fond jaune ou blanc :

- **en mairies** de Guérande, La Baule Escoublac et Le Pouliguen

Par affichage au format A2 sur fond jaune

- **sur site**

- *Le Pouliguen*
 - 1 – rue de la Minoterie, entrée voie piétonne
 - 2 – rue de l'Oasis, accès véhicules
 - 7 – au passage à niveau sur la RD 45, vers La Baule Escoublac
 - 8 – à l'intersection de la RD 45 et de la rue de la Minoterie
- *Guérande*
 - 3 et 4 – rond-point dit de la Ferme du Casino sur la RD 45
- *La Baule Escoublac*
 - 5 – avenue Claude Monet
 - 6 – avenue Claude Monet (résidence de vacances Les Bois d'Amour)

ANNEXE N° 1

c – Par voie électronique

Sur le site internet de la Préfecture de Loire-Atlantique <http://www.loire-atlantique.gouv.fr/Publications/Publications-legales/Enquetes-publiques/Pont-rail-sur-l-etier-Malor-a-Guerande-remplacement-du-tablier-SNCF-RESEAU>

Conclusions du Commissaire enquêteur

Je considère que les mesures mises en place pour l'information du public sur le déroulement de l'enquête ont été importantes et ont permis au public de prendre connaissance du projet de SNCF Réseau.

Je considère, également, que les dispositions réglementaires ont bien été respectées.

✚ A la demande de la Préfecture de Loire-Atlantique, j'ai tenu 5 permanences du mardi 30 juin 2020 au jeudi 30 juillet 2020, soit pendant 31 jours consécutifs. Trois permanences ont eu lieu à la mairie de Guérande et une dans chacune des mairies de La Baule Escoublac et de Le Pouliguen.

Ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête : un dossier, un registre et un ordinateur dans chacune des mairies de Guérande, La Baule Escoublac et Le Pouliguen.

Conclusions du Commissaire enquêteur

Je considère que les conditions d'accueil du public pendant l'enquête ont été bien organisées et accessibles à tous. Compte tenu de la situation sanitaire, chacune des permanences a tenu compte des gestes barrière, a imposé le port du masque et le lavage des mains.

Le climat a été excellent, le public a été rare mais agréable et conciliant en acceptant les conditions de rencontre avec le commissaire enquêteur.

✚ Le 03 août 2020 à 10h00, j'ai délivré un procès-verbal de synthèse des observations du public à Mme Maéva LEBARBIER, assistante pilote d'opération, dans les locaux de SNCF Réseau à Nantes.

ANNEXE N° 2

✚ La réponse au procès-verbal de synthèse m'est parvenue par courriel le 07 août 2020 et le 13 août 2020 par courrier postal recommandé avec accusé de réception.

ANNEXE N° 3

✚ Le 28 août, j'ai restitué le dossier, les registres clos, ai déposé mon rapport, mes conclusions et mon avis motivé à la Préfecture de Loire-Atlantique et au Tribunal administratif de NANTES.

12 – Synthèse des observations

Le public pouvait déposer ses observations :

- soit directement sur les registres d'enquête à la mairie de Guérande, La Baule Escoublac ou Le Pouliguen
- soit auprès du commissaire enquêteur pendant les permanences,
- soit par courrier adressé à Mme le Commissaire enquêteur, à la mairie de Guérande
- soit par courriel sur l'adresse courriel dédiée enquete.pont.rail.malor@gmail.com

*
* *

1 – Observations du public

Pendant l'enquête, j'ai accueilli huit (8) personnes et ai constaté trois (3) observations sur le registre d'enquête de Guérande. Aucune observation n'a été déposée sur les registres de la Baule Escoublac, de Le Pouliguen, ni sur l'adresse courriel dédiée.

G/R-1 – M. Hervé LEHUEDE, représentant l'ASA des Paludiers Indépendants

S'inquiète de l'éventuelle fermeture de l'étier à un moment ou l'autre des travaux et que des déchets restent sur place.

Réponse de SNCF Réseau :

- Aucune coupure hydraulique de l'étier ne sera réalisée pendant les travaux.
- Le marnage sera assuré pendant toute la durée du chantier. Cependant, la navigation ne sera plus possible.
- Une entreprise mandatée par SNCF Réseau aura en charge le suivi environnemental du chantier dont la gestion des déchets.
- Un état des lieux de sortie du terrain sera réalisé en fin de chantier.

G/R-2 – MM. Michel HUCHET, Pierre-Marie COMPARET, représentant l'Association pour la Défense Des Dignes

Demandent qu'une réunion d'information des riverains soit organisée pour présenter le dossier.

Réponse de SNCF Réseau :

- Une réunion pourra être organisée avec les riverains fin septembre/début octobre avant le début des travaux pour les informer du chantier.

G/C-1 - M. Pierre-Marie COMPARET, Michel HUCHET, représentant l'Association pour la Défense Des Dignes, **M. Hervé LEHUEDE**, paludier

Présentent divers commentaires sur le dossier de l'enquête publique :

...

2 – ce qui est modifié par rapport au pont existant et qui va dans le mauvais sens

Considèrent que la réduction du tirant d'air sous le pont (environ 20 cm) rend le pont projeté plus vulnérable que l'ouvrage actuel face au risque de tempête avec surcote.

Constatent que le dessous du futur ouvrage serait plus bas que le dessus des digues et également plus bas que l'ancien pont.

Réponse de SNCF Réseau :

- Il est vrai que ce futur ouvrage sera plus bas que l'actuel. Cependant, ce nouvel ouvrage à 4,63m NGF respecte la hauteur libre fixée par le gestionnaire du cours d'eau et les prescriptions du Plan de Prévention des Risques Littoraux (PPRL) à 4,60m NGF (prise en compte du niveau de l'étier durant une submersion échéance 2100 et un niveau Xynthia + 60 cm).

3 – les points qui posent question en phase travaux

- solution 3 bis : 20 pieux figurent sur les croquis, le descriptif mentionne 16 pieux à battre en phase préparatoire. **Comment, par où, à quelle phase de travaux seront battus les 4 pieux situés au Sud du pont ?**

Réponse de SNCF Réseau :

- c'est la solution 1 qui est retenue
- A ce stade des études d'exécution, n'a pas encore reçu la validation pour la méthodologie retenue pour ficher les 4 pieux encadrants l'ouvrage (battage ou vibrofonçage).

- solutions 3 et 3 bis – remblais dans l'étier : le niveau de 4/4,20 m (occurrence centennale) engendrerait un écoulement avec une courbe de remous due à l'étranglement du flot au passage du pont, à l'encombrement par les pieux et au remblai provisoire. L'écoulement turbulent se déchargerait sur les 500 ha de marais salants et serait très préjudiciable à la tenue du remblai provisoire. **Des dispositions provisoires seront-elles détaillées et validées pour la tenue de ce remblai et la protection des marais salants avant la mise en œuvre ?** (étude hydraulique de l'écoulement et des protections du remblai)

Réponse de SNCF Réseau :

- Les solutions ci-dessus par remblai n'ont pas été retenues comme méthodologie de travaux.

- **les battages des pieux dans l'étier et les injections dans les culées seront-ils liés aux cycles des marées pour limiter les matières en suspension ou fuite de coulis dans les flux des eaux à marée montante vers les marais salants ?**

Réponse de SNCF Réseau :

- Le cycle des marées n'est pas pris en compte pour les travaux de battage des pieux et les injections dans les culées.
- veillera bien entendu, à ce que l'entreprise mette en œuvre l'exhaustivité des moyens nécessaires à la récupération des MES lors de ces phases délicates, ainsi que des coulis de béton lors des injections (goulottes, demi-gouttières PVC, barrage flottant).
- des prélèvements seront effectués régulièrement afin de contrôler la qualité des eaux.

4 – les points qui n'apparaissent pas clairement ou pas du tout dans le dossier

- la position de la conduite d'eau potable PEHD Ø 400 (Cap Atlantique) n'apparaît pas précisément sur les plans et aucune prescription particulière n'est décrite.

Indiquent qu'il faut bien noter que toutes les solutions seront impactées par la présence de la conduite et des chambres béton sur chacune des rives.

Réponse de SNCF Réseau :

- Cette canalisation a bien été prise en compte
- Il est prévu au projet, par sécurité, une aire d'imprécision de 3m le long de part et d'autre de cette canalisation.

- le projet de circulation douce Vélocéan devant longer la voie ferrée a été abandonné en raison du coût élevé d'une passerelle.

Demandent s'il n'y aurait pas une opportunité pour reprendre ce projet en réutilisant les palées de pieux pour supporter une passerelle piétons / vélos ?

Réponse de SNCF Réseau :

- N'est pas du ressort de SNCF Réseau.

5 – ce qui aurait dû être présenté dans le dossier

Considèrent qu'une solution de remplacement du tablier avec retrait et lançage dans l'axe de la voie ferrée : intervention dans le lit de l'étier et impact environnemental très réduits aurait dû être présentée.

La comparaison avec les autres solutions aurait été plus pertinente pour le choix à privilégier dans le cadre du projet au regard de l'impact environnemental, du délai d'interruption du trafic et du coût des travaux.

Réponse de SNCF Réseau :

- Le scénario de délançage, de par l'ensemble de ses contraintes techniques et financières mais également environnementales n'a pas été retenu.

6 – autres points qui ne semblent pas repris à la hauteur des enjeux

- les contraintes de l'exploitation des marais salants par les paludiers
- le traitement du problème des herbes de la Pampa : travaux préliminaires pas réalisés selon les règles environnementales en vigueur

Réponse de SNCF Réseau :

1 - Concernant les contraintes d'exploitation des marais salants par les paludiers, SNCF Réseau a pris en compte la présence des marais salants à proximité des travaux. Ainsi, il a été réfléchi à mettre en place les mesures environnementales nécessaires pour protéger le secteur (barrage flottant, interdiction de réaliser des travaux entraînant l'augmentation du taux de MES dans l'eau au moment des récoltes soit en juillet et août sachant que le chantier est arrêté de mars à juin inclus). Cependant, si les paludiers utilisent l'étier pour voie navigable, il sera lui coupé à la navigation pendant une partie du chantier afin de positionner les dispositifs de protection de l'environnement.

2 - Concernant le traitement des herbes de la pampa, le protocole prévoyait un arrachage puis brûlage sur place. Or, au moment de l'arrachage en début d'année 2020, celles-ci étaient très vertes et ne prenaient pas feu malgré l'ajout de bois pour stimuler les feux. L'arrêté préfectoral d'autorisation de brûlage n'étant valide que jusqu'à fin mars 2020, il a été décidé conjointement avec le propriétaire du terrain et le bureau d'étude spécialisé en génie écologique, de les laisser sécher sur place tout en enlevant les têtes de graines afin de ne pas disséminer celles-ci sur place. Les brûlages reprendront en octobre, une fois que le nouvel arrêté entrera en vigueur.

*
* *

Conclusions du Commissaire enquêteur

Huit personnes seulement se sont déplacées pendant les permanences et trois observations ont été déposées le dernier jour.

Les thèmes traités par les déposants se rejoignent aussi les conclusions seront générales.

Le dossier

Aucune intervention du public n'aborde le dossier. Je souhaite, pour ma part, reconnaître la qualité technique et de présentation du dossier SNCF Travaux. Il répond aux exigences réglementaires et environnementales d'une enquête de type « Loi sur l'Eau ». Je ne peux que regretter, par contre, le choix de fascicules en A3 paysage, lourds, encombrants et peu faciles à manipuler.

Les travaux

Les premières études ont été faites avec une approche différente de celle qui est proposée dans le dossier de l'enquête publique, par une parcelle de remblais en rive gauche de l'ouvrage existant, sur la commune de Guérande et sur une parcelle appartenant au Département de la Loire-Atlantique. Les techniques ont donc été revues ainsi que les coûts.

Cinq solutions ont été envisagées et développées pour l'enquête. Deux d'entre elles (la 1 et la 3 bis) ont été retenues car elles présentaient le moins de contraintes et de risques environnementaux

L'Association pour la Défense des Dignes regrette qu'une solution de délançage n'ait pas été étudiée, ne serait-ce que pour une comparaison.

Effectivement, dans les 5 solutions présentées, aucune n'envisage un délançage, ce procédé étant quasi impossible dans l'environnement du positionnement actuel du pont-rail, qui ne sera pas déplacé. Outre le coût, certainement très au-delà des crédits prévus pour ce chantier, je pense que les structures existantes ne seraient peut-être pas suffisantes pour supporter des engins très lourds.

Le planning prévisionnel des travaux tient compte des périodes de nidification, de reproduction et d'activité des marais salants.

L'Association pour la Défense Des Dignes rappelle la présence d'une conduite d'eau potable PEHD Ø 400. SNCF Réseau confirme que cette conduite est connue et qu'une marge d'imprécision est prévue de part et d'autre de la canalisation.

Le pont-rail

L'actuel pont-rail de Malor date de 1879. Il est intégré à la politique de maintenance des ouvrages de la SNCF Réseau, classé prioritaire. Les travaux sont prévus de fin 2020 à fin 2021. Le coût de l'option 1 retenue est de 5.5 M €, non comprises les enveloppes de suivi des ERC.

Les travaux – dont l'assemblage du pont-rail neuf – nécessite une base qui sera située sur une parcelle départementale à Guérande.

Il est certain que ces travaux vont générer des nuisances diverses qui ne vont être, pour la majorité, que passagères : bruit, déplacements de camions et d'engins, émanations de CO² et de gaz à effet de serre... Toutes les mesures sont prévues pour limiter au maximum ces nuisances.

Conclusions du Commissaire enquêteur (suite 1)

Le pont-rail bis

Pour avoir échangé avec la pilote de l'opération, je pense sincèrement que le nécessaire a été fait au-delà des préconisations et obligations légales. Je ne doute pas que, si un dysfonctionnement se présentait, SNCF Réseau s'emparerait de la situation pour la régler au mieux notamment pour l'environnement.

L'Association pour la Défense Des Dignes a constaté que le nouveau tablier du pont serait 20 cm plus bas que le précédent ce qui crée un risque supplémentaire d'immersion en cas de crue, compte tenu de la hauteur de la digue.

Quant aux risques de submersion du pont-rail, SNCF Réseau rappelle que les 4.63 m sont conformes à la hauteur fixée par le gestionnaire du cours d'eau et le PPRL à 4.60 m NGF. De plus, SNCF Réseau m'a signalé que la programmation de la circulation des trains tenait compte des circonstances externes exceptionnelles. Je rappelle, toutefois, que l'ouvrage ferroviaire se trouve dans une zone rouge « R » regroupant des secteurs affectés par un aléa fort.

A noter que le changement du pont-rail ne génèrera pas de modification des conditions d'exploitation à l'issue de l'opération : pas d'augmentation de vitesse de circulation, ni d'objectif d'augmentation du nombre de trains à circuler sur la ligne.

L'environnement

La base travaux et son chemin d'accès occuperont un terrain de remblais, entretenu une fois par an par le Département. Les diverses études environnementales ont encadré tant les nécessités d'aménagement pour la base travaux, les précautions à prendre pendant toute la période des travaux, que la remise en état du site après la pose du nouveau tablier du pont-rail.

Un état des lieux de sortie du terrain sera réalisé en fin de chantier rappelle SNCF Réseau.

L'ASA des Paludiers Indépendants interroge sur les déchets qui pourraient rester sur place et l'Association pour la Défense Des Dignes demandent si les battages des pieux et les injections dans les culées seront liés aux cycles des marées pour limiter les matières en suspension ou la fuite de coulis à marée montante vers les marais salants. SNCF Réseau répond négativement.

SNCF Réseau précise qu'elle veillera à la mise en œuvre de la totalité des moyens nécessaires à la récupération des MES ainsi que des coulis de béton. Des prélèvements seront effectués régulièrement afin de vérifier la qualité des eaux. Le Cahier des Charges de l'entreprise retenue doit intégrer ces obligations.

Cette surveillance est importante et mérite une attention particulière. Les services de SNCF Réseau devront être très attentifs aux éventuels dysfonctionnements pouvant impacter l'environnement.

L'étier

L'ASA des Paludiers Indépendants s'inquiète des travaux qui vont impacter l'étier : les marnages et la circulation. Les paludiers craignent, notamment, une fermeture complète de l'étier pendant les travaux.

SNCF Réseau rassure les paludiers, aucune coupure hydraulique ne sera réalisée. Par contre, la navigation ne sera plus possible temporairement, en raison de la mise en place de protections environnementales.

Conclusions du Commissaire enquêteur (suite 2)

L'étier bis

Une question se pose au sujet du recépage des pieux après travaux. Dans la solution 1, 18 pieux pour l'estacade et 6 pieux pour les palées de ripage sont prévus. Ces pieux, d'un diamètre variant de 0.80 m à 1 m, seront battus sur une profondeur de 13 à 15 m. Ils seront recépés en fin de chantier. Le lit de l'étier est relativement meuble, le marnage est considéré turbide, il convient donc d'adopter – dans la mesure du possible - une méthode plus invasive que le recépage (pas à fleur de lit) afin que les mouvements produits par les marées n'ajoutent pas de turbidités supplémentaires dans le temps.

J'émetts une réserve à ce sujet, SNCF Réseau devra s'engager avant le début du chantier pour lever la réserve.

La réunion d'information

L'Association pour la Défense Des Dignes regrette que le public n'ait pas eu d'information avant l'enquête publique. Elle réclame une réunion d'information, de préférence avant le début des travaux.

Je souhaite qu'une réunion d'information et d'échange soit programmée au plus vite, de préférence dès septembre. L'organisation 1 ayant été retenue, SNCF Réseau pourra renseigner le public de manière plus précise. Outre les riverains, il convient d'inviter les paludiers, notamment ceux dont les marais salants sont tributaires de l'Étier du Pouliguen.

*
* *

AVIS DIVERS

Le dossier d'enquête publique a été déposé auprès :

- de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites de la Loire Atlantique (CDNPS)

Réunie le 16 janvier 2020 :

- avis favorable de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) : l'ouvrage devra être de conception simple, épurée et être peint dans un ton neutre local ;
- avis favorable de l'Inspecteur des Sites : le projet ne porte pas atteinte aux composantes paysagères des marais salants de Guérande ;
- avis favorable à l'unanimité de la commission.

- du Ministère de la Transition écologique et solidaire

- autorisation du 27 avril 2020 : le projet porté par SNCF Réseau ne porte pas atteinte au site classé des marais salants de Guérande.

Les articles L.122-1 V et VI du Code de l'environnement indique que l'avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage, mise à la disposition du public.

➤ de la Mission Régionale d'Autorité environnementale des Pays de la Loire (MRAe)

Les demandes de la MRAe du 1^{er} avril 2020, sont les suivantes :

2.2.1 – recommande de justifier davantage le choix de retenir deux options dans la mesure où celles-ci présentent des impacts environnementaux et des coûts différents sans que soit pris en compte dans la comparaison le coût des mesures compensatoires.

2.2.2 – recommande de préciser les dispositions prises pour limiter la gêne des riverains concernés par cette circulation de chantier durant la durée nécessaire aux travaux de la culée C1.

2.2.3 – recommande de présenter plus précisément la mesure RED 13 relative à la limitation des vibrations du chantier dues aux engins lourds.

2.2.4 – recommande de présenter l'analyse de la conformité des aménagements projetés vis-à-vis des prescriptions du règlement des zones concernées (R, R100 et V100) du plan de prévention des risques littoraux (PPRL).

2.2.5 – recommande un suivi des conditions d'écoulement hydraulique de l'étier durant la phase de chantier en cas de mise en œuvre de la solution 3bis avec remblai.

2.2.6 – recommande de compléter l'analyse des effets du projet sur les poissons et les crustacés.

2.2.7 – recommande de présenter l'estimation des dépenses correspondantes aux diverses mesures ERC des solutions 1 et 3 bis proposées.

2.2.8 – recommande d'associer la structure gestionnaire du site Natura 2000 « Marais salants de Guérande, Traicts du Croisic et Dunes de Pen Bron » à la mise en œuvre et au suivi de la reconstitution des habitats.

Les recommandations émises par la MRAe ont été prises en compte et intégrées au dossier de l'enquête publique en Pièce D.

SNCF Réseau précise, dans ce document, que la solution 1 estacade a été retenue, moins impactante en termes de remblais, coûts, risques, gêne sonore.

➤ du Conseil National de la Protection de la Nature (CNP)

« Considère l'intérêt primordial du remplacement de l'actuel pont-rail sur l'Etier du Pouliguen, et de l'absence d'effets résiduels à long terme dans la phase d'exploitation, tout en regrettant que le SIVU ait placé SNCF Réseau devant le fait accompli de construction d'une digue à l'endroit prévu du chantier du pont, obligeant cette dernière à implanter le chantier et sa piste d'accès sur la rive opposée, malgré les conséquences environnementales importantes et compte tenu des efforts d'évitement, de réduction et de suivi du chantier, et tout en préconisant dans la mesure du possible le choix de l'option 1 (estacade), le CNPN émet un avis favorable sous les réserves suivantes :

1.2.1.1 et 1.2.1.2 – que l'inventaire des couples nicheurs de Gorge-bleue présents sur la parcelle de compensation 0181 sur la commune de Guérande soient recensés avant suppression des pieds de Baccharis et que celle-ci soit seulement partielle en préservant ceux utilisés pour la reproduction (généralement en rives, laisser des tronçons de 3 m), en supprimant par contre tous ceux qui sont présents au centre de la parcelle ;

1.2.2 – que les suivis après restauration des zones de travaux ne sont pas limités à la flore mais étendus à l'ensemble de la faune, et que le suivi sur la piste d'accès soit porté à 15 ans en sept étapes au lieu de 10 ans ;

1.2.3 – que les apports de graines de milieux herbacés-friches sur la terre régaliée sur la piste d'accès et la zone chantier (hors slikke-shorre) soient bien d'origine locale ;

1.2.4 – qu'une appréciation plus juste des effets de l'implantation des pieux dans le lit de l'étier sur la turbidité sur la partie du marais située en amont du pont-rail ainsi que les vibrations du chantier (effet sur les poissons et les crustacés mais aussi sur le fonctionnement des marais salants) soit effectuée). »

Emet un avis favorable le 17 février 2020, sous conditions prises en compte et intégrées au dossier de l'enquête publique en Pièce D.

Conclusions du Commissaire enquêteur

Le dossier présenté au public (fascicule D) a tenu compte des recommandations de la MRAe et de la CNPN.

Notamment, SNCF réseau accepte de porter le suivi à 15 ans au lieu de 10 ans, tant pour la faune que pour la flore sur le chemin d'accès.

J'en prends bonne note.

Je m'associe à la recommandation de la MRAe (2.2.8) qui propose d'associer la structure gestionnaire du site Natura 2000 « Marais salants de Guérande, Traicts du Croisic et Dunes de Pen Bron » à la mise en œuvre et au suivi de la reconstitution des habitats.

*
* *

Conclusions du Commissaire enquêteur - Bilan

Le dossier

Parmi les points positifs, je retiens :

- l'excellente technicité, notamment pour un non averti,
- de nombreuses représentations graphiques
- une organisation claire des différents documents avec des sommaires dans chacun des fascicules,
- une police de caractère très lisible.

Parmi les points négatifs, je signale :

- le choix du format A3, en paysage, lourd pour un document de 100 pages et plus, difficile à manipuler et à consulter.

Les travaux

Parmi les points positifs, je retiens :

- l'organisation des travaux très détaillée,
- le planning prévisionnel clair,
- des explications techniques compréhensibles pour tous, par exemple une définition simple des termes spécifiques à l'activité,
- le détail des mesures de protection,
- l'opération coup de poing (OCP) limitée à 120 h,
- une enveloppe budgétaire conséquente,
- d'excellentes mesures de suivi des ERC,
- la réactivité des services SNCF Réseau avec moi.

Conclusions du Commissaire enquêteur – Bilan (suite 1)

Les travaux bis

Parmi les points négatifs, je relève :

- le manque d'information auprès des riverains et des paludiers,
- le maintien des pieux en place après les travaux,
- l'absence d'un lexique des termes professionnels,

Le pont-rail

Parmi les points positifs, je retiens :

- le changement de l'actuel pont-rail de 1879, dans le cadre de la politique de maintenance des ouvrages de SNCF Réseau, classé prioritaire,
- le remplacement du tablier métallique par un tablier en acier à poutres latérales basses,
- le recentrage des charges sur la culée, par l'augmentation des dimensions de 45 cm,
- la création d'un accotement latéral au gabarit piste pour assurer la continuité du cheminement le long de la voie,
- le passage de charges permanentes de 90 tonnes à 450 tonnes, ballast compris,
- le confortement des culées par injection et micropieux,
- la réalisation de tirants au droit des murs en retour permettant la reprise des efforts sismiques et l'amélioration de la stabilité de l'ensemble,
- l'aménagement des têtes de culées pour recevoir les nouveaux sommiers en béton armé.

Parmi les points négatifs, je m'inquiète :

- de la hauteur du pont-rail inférieure de 20 cm au pont-rail actuel, même si les 4.63 m NGF retenus soient supérieurs à la hauteur libre fixée par le gestionnaire du cours d'eau et les prescriptions du PPRL en cas de submersion.

L'environnement

Parmi les points positifs, je retiens :

- les précautions prises en amont, pour l'aménagement de la base de travaux,
- la gestion et la récupération des MES
- les interruptions au planning, par exemple pendant la période de nidification,
- la remise en état en fin de chantier,
- les mesures retenues de suivi des évitements, des réductions ou des compensations,
- le suivi de ces mesure porté à 15 ans au lieu de 10 pour le chemin d'accès à la base de travaux.

Parmi les points négatifs, je déplore :

- les possibles conséquences négatives à l'environnement qui ne peuvent être écartées, malgré toutes les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation mises en place, tant pour la base de travaux, le chemin d'accès que l'étier lui-même.
- les nuisances diverses générées par le chantier : bruit, circulation, émission de CO² et de gaz à effet de serre...

L'étier

Parmi les points positifs, je retiens :

- aucune coupure hydraulique sera réalisée
- les marnages seront maintenus
- la gestion des MES sera suivie.

Conclusions du Commissaire enquêteur – Bilan (suite 2)

L'étier bis

Parmi les points négatifs, je constate :

- la navigation ne sera plus possible pendant une période non planifiée (quand et durée ?)
- le maintien des pieux recépés dans le lit de l'étier.

La réunion d'information

Parmi les points positifs, je retiens :

- l'affichage important sur site pour l'enquête publique
- le contenu du dossier.

Parmi les points négatifs, je regrette :

- qu'une réunion d'information n'ait pas été organisée.

A ce sujet, j'ai constaté rapidement la technicité particulière de ce type de travaux. J'aurais pu proposer une réunion d'information et d'échange. Je ne l'ai pas fait car j'ai pensé, à tort manifestement, que le pont-rail existant déjà, les riverains ne seraient pas nécessairement intéressés par les techniques mises en œuvre. Cette réflexion s'est confirmée, d'ailleurs, par le peu de visites faites sur les quatre premières permanences de l'enquête publique pendant lesquelles les personnes reçues ne sont venues que pour connaître l'objet de cette enquête.

*
* *

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Je considère, donc, que **le projet de travaux sur le pont-rail de l'Étier Malor, sur les communes de Guérande, La Baule Escoublac et Le Pouliguen :**

- a respecté toutes les procédures en vigueur,
- toutes les mesures nécessaires ont été prises pour l'information du public,
- toutes les pièces du dossier comportaient des informations et des plans permettant au public d'avoir une bonne connaissance du projet mis à l'enquête publique,
- l'enquête publique s'est déroulée dans de bonnes conditions,
- toutes les personnes qui l'ont souhaité ont été reçues au cours des 5 permanences tenues pendant les 31 jours de l'enquête publique,
- avoir analysé toutes les observations déposées par le public
- avoir analysé tous les avis émis
- l'ensemble des éléments ont bien été développés dans le rapport,
- la balance du projet est positive,
- les grands principes des articles L214.1 à L.214-6 et R214.1 et suivants du Code de l'environnement sont bien respectés,
- les grands principes des articles L123.1 et suivants et R123.1 à R 123-56 du Code de l'environnement, sont également bien respectés,

En conséquence, je donne

UN AVIS FAVORABLE

au projet de travaux sur le pont-rail de l'Étier Malor sur les communes de Guérande, La Baule Escoublac et Le Pouliguen, dans le cadre de l'enquête dite « Loi sur l'eau ».

avec, toutefois, une réserve : l'engagement écrit de SNCF Réseau de rechercher un autre procédé que le simple recépage des pieux restant dans le lit de l'Étier après les travaux.

REÇU EN PRÉFECTURE
NANTES, le

3 1 AOUT 2020



Françoise BELIN
Commissaire enquêteur,

Le 28 août 2020

DÉPARTEMENT DE LOIRE-ATLANTIQUE

Communes de GUÉRANDE, LA BAULE
ESCOUBLAC et LE POULIGUEN

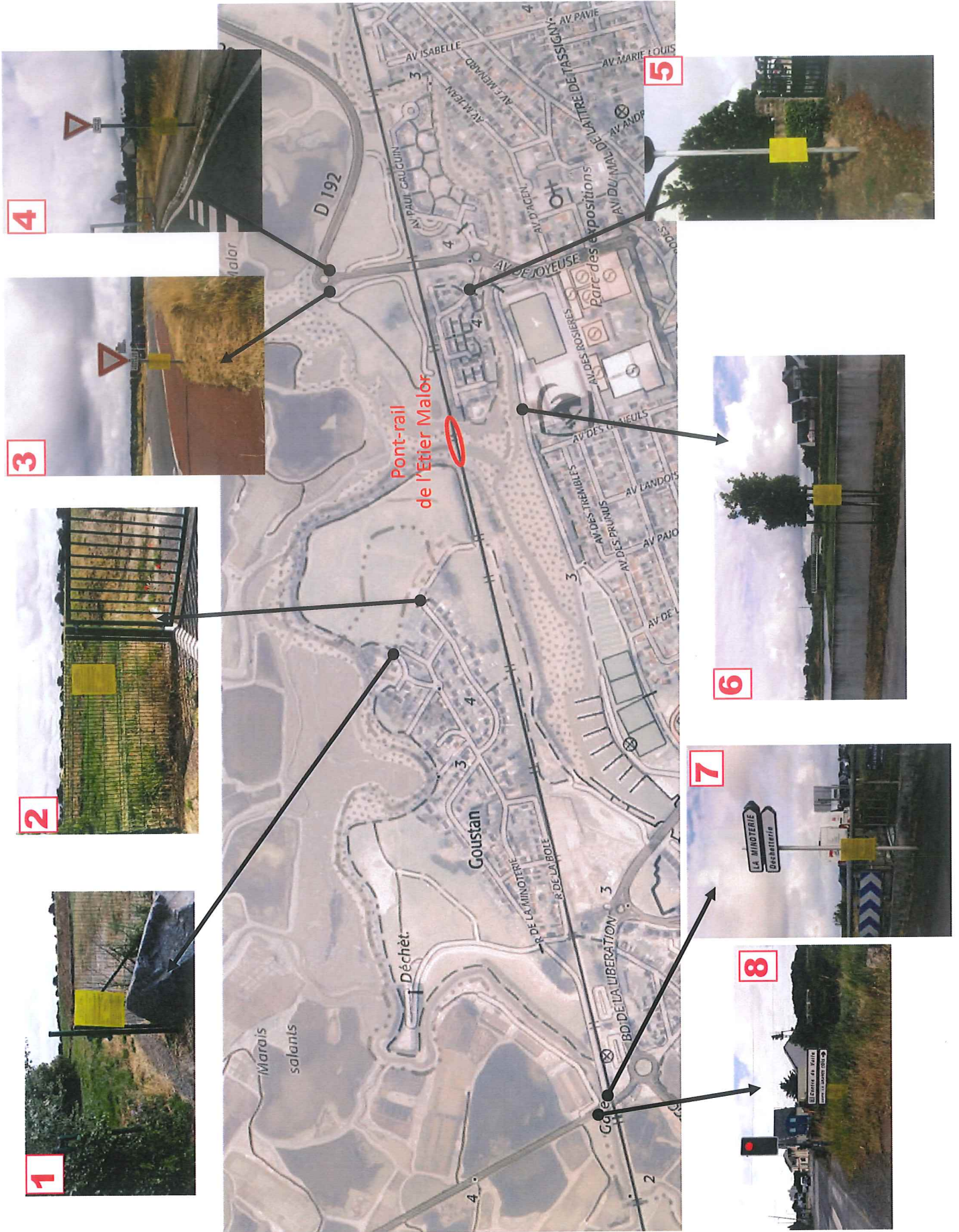
ENQUÊTE PUBLIQUE
relative au projet de travaux
sur le pont-rail de l'étier Malor
communes de GUÉRANDE, LA BAULE ESCOUBLAC
et LE POULIGUEN

ANNEXES

ANNEXES

- Annexe 1 - plan d'affichage
- Annexe 2 - procès-verbal de synthèse des observations du public
- Annexe 3 - mémoire en réponse de SNCF Réseau au procès-verbal de synthèse des observations

*
* *



DÉPARTEMENT DE LOIRE-ATLANTIQUE

Communes de GUÉRANDE, LA BAULE
ESCOUBLAC et LE POULIGUEN

ENQUÊTE PUBLIQUE

relative au projet de travaux
sur le pont-rail de l'étier Malor
communes de GUÉRANDE, LA BAULE ESCOUBLAC
et LE POULIGUEN

***PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE DES
OBSERVATIONS DU PUBLIC***

Françoise BELIN
Commissaire enquêteur

PROCÈS VERBAL DES OBSERVATIONS

Le lundi trois août deux mille vingt à 10h00,

Je soussignée,

Françoise BELIN, commissaire enquêteur

me suis rendue dans les locaux de la SNCF Réseaux, 1 boulevard Marcel Paul à NANTES – 44000 - où j'ai rencontré, en application de l'article R 123-18 du Code de l'Environnement :

Madame **Maéva LEBARBIER**, assistante du pilote d'opération,

consécutivement au projet **de travaux sur le pont-rail de l'étier Malor, communes de Guérande, La Baule Escoublac et Le Pouliguen** (enquête n° 20000054/44).

Je communique à Mme LEBARBIER **la nature et la synthèse des observations qui ont été faites par le public** sur les registres ouverts dans les mairies de Guérande, La Baule Escoublac et Le Pouliguen ainsi que sur l'adresse courriel dédiée enquete.pont.rail.malor@gmail.com.

pendant la durée de l'enquête publique qui s'est déroulée du 30 juin 2020 à 09h00 au 30 juillet 2020 à 17h00, soit pendant 31 jours consécutifs.

Il est rappelé que le présent procès-verbal n'a pour d'autre objet que de retranscrire de manière objective et neutre, les observations et propositions du public reçues pendant l'enquête publique.

*
* *

Ainsi, pendant la durée de l'enquête :

- un registre d'enquête dans chacune des communes de Guérande, La Baule Escoublac et Le Pouliguen,
- une adresse courriel dédiée

ont été ouverts.

J'ai reçu huit (8) personnes. Les registres ont enregistré :

- à Guérande – trois (3) observations
- à La Baule Escoublac – aucune observation
- à Le Pouliguen – aucune observation
- sur l'adresse courriel dédiée – aucune observation.

Travaux sur le pont-rail Malor

Observations du public

Les trois observations du public ont été déposées sur le registre de Guérande.

G/R-1 – M. Hervé LEHUEDE, représentant l'ASA des Paludiers Indépendants

S'inquiète de l'éventuelle fermeture de l'étier à un moment ou l'autre des travaux et que des déchets restent sur place.

Peut-il être assuré qu'aucune coupure complète de l'étier n'interviendra au cours des travaux, notamment pendant l'installation des pieux ?

G/R-2 – MM. Michel HUCHET, Pierre-Marie COMPARET, représentant l'Association pour la Défense Des Dignes

Demandent qu'une réunion d'information des riverains soit organisée pour présenter le dossier.

Qu'en pensez-vous ?

G/C-1 – M. Pierre-Marie COMPARET, Michel HUCHET, représentant l'Association pour la Défense Des Dignes M. Hervé LEHUEDE, paludier

Présentent divers commentaires sur le dossier de l'enquête publique :

1 – ce qui est pris en compte à la satisfaction de l'association Défense Des Dignes qui partage l'avis de la CNPN au sujet du fait accompli dans la position retenue par le SIVU pour les digues obligeant la SNCF Réseau à implanter la plateforme de chantier et son accès à l'Est de l'étier.

2 – ce qui est modifié par rapport au pont existant et qui va dans le mauvais sens
Considèrent que la réduction du tirant d'air sous le pont (environ 20 cm) rend le pont projeté plus vulnérable que l'ouvrage actuel face au risque de tempête avec surcote.
Constatent que le dessous du futur ouvrage serait plus bas que le dessus des digues et également plus bas que l'ancien pont.

Quelle est la justification de cette différence de hauteur ?

3 – les points qui posent question en phase travaux

- solution 3 bis : 20 pieux figurent sur les croquis, le descriptif mentionne 16 pieux à battre en phase préparatoire. **Comment, par où, à quelle phase de travaux seront battus les 4 pieux situés au Sud du pont ?**

- solutions 3 et 3 bis – remblais dans l'étier : le niveau de 4/4,20 m (occurrence centennale) engendrerait un écoulement avec une courbe de remous due à l'étranglement du flot au passage du pont, à l'encombrement par les pieux et au remblai provisoire. L'écoulement turbulent se déchargerait sur les 500 ha de marais salants et serait très préjudiciable à la tenue du remblai provisoire. **Des dispositions provisoires seront-elles détaillées et validées pour la tenue de ce remblai et la protection des marais salants avant la mise en œuvre ?** (étude hydraulique de l'écoulement et des protections du remblai)

- les battages des pieux dans l'étier et les injections dans les culées seront-ils liés aux cycles des marées pour limiter les matières en suspension ou fuite de coulis dans les flux des eaux à marée montante vers les marais salants ?

4 – les points qui n'apparaissent pas clairement ou pas du tout dans le dossier

- la position de la conduite d'eau potable PEHD Ø 400 (Cap Atlantique) n'apparaît pas précisément sur les plans et aucune prescription particulière n'est décrite.

Indiquent qu'il faut bien noter que toutes les solutions seront impactées par la présence de la conduite et des chambres béton sur chacune des rives.

- le projet de circulation douce Vélocéan devant longer la voie ferrée a été abandonnée en raison du coût élevé d'une passerelle.

Demandent s'il n'y aurait pas une opportunité pour reprendre ce projet en réutilisant les palées de pieux pour supporter une passerelle piétons / vélos ?

5 – ce qui aurait dû être présenté dans le dossier

Considèrent qu'une solution de remplacement du tablier avec retrait et lançage dans l'axe de la voie ferrée : intervention dans le lit de l'étier et impact environnement très réduits aurait dû être présentée.

La comparaison avec les autres solutions aurait été plus pertinente pour le choix à privilégier dans le cadre du projet au regard de l'impact environnemental, du délai d'interruption du trafic et du coût des travaux.

6 – autres points qui ne semblent pas repris à la hauteur des enjeux

- les contraintes de l'exploitation des marais salants par les paludiers
- le traitement du problème des herbes de la Pampa : travaux préliminaires pas réalisés selon les règles environnementales en vigueur

Ces observations techniques méritent, pour certaines, une réponse de la SNCF Réseau.

Avis divers

Le Conseil National de la Protection de la Nature

Emet un avis favorable sous conditions prises en compte et intégrées au dossier de l'enquête publique en Pièce D.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale des Pays de la Loire

Les recommandations émises par la MRAe ont été prises en compte et intégrées au dossier de l'enquête publique en Pièce D.

SNCF Réseau précise, dans ce document, que la solution 1 estacade a été retenue.

*
* *

Je rappelle à Mme LEBARBIER que la SNCF Réseaux à NANTES dispose d'un **délai de 15 jours à compter de ce jour** selon l'article R 123-18 du Code de l'Environnement précité **pour produire un mémoire en réponse** au contenu du procès-verbal que je viens de communiquer et à me transmettre ce document.

Dont procès-verbal que Mme LEBARBIER signe avec moi et à qui je délivre copie.

Pour la SNCF Réseaux,



Maéva LEBARBIER

Le commissaire enquêteur



Françoise BELIN

DÉPARTEMENT DE LOIRE-ATLANTIQUE

Communes de GUÉRANDE, LA BAULE
ESCOUBLAC et LE POULIGUEN

ENQUÊTE PUBLIQUE

relative au projet de travaux
sur le pont-rail de l'étier Malor
communes de GUÉRANDE, LA BAULE ESCOUBLAC
et LE POULIGUEN

MÉMOIRE EN RÉPONSE
AU PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE
DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

EN DATE DU 7 AOÛT 2020



PROCÈS VERBAL DES OBSERVATIONS

Le lundi trois août deux mille vingt à 10h00, **Françoise BELIN**, commissaire enquêteur s'est rendue dans les locaux de la SNCF Réseaux, 1 boulevard Marcel Paul à NANTES – 44000 - où elle a rencontré, en application de l'article R 123-18 du Code de l'Environnement, Madame **Maéva LEBARBIER**, assistante du pilote d'opération, consécutivement au projet **de travaux sur le pont-rail de l'étier Malor, communes de Guérande, La Baule Escoublac et Le Pouliguen** (enquête n° 20000054/44).

Elle a communiqué à Mme LEBARBIER **la nature et la synthèse des observations qui ont été faites par le public** sur les registres ouverts dans les mairies de Guérande, La Baule Escoublac et Le Pouliguen ainsi que sur l'adresse courriel dédiée enquete.pont.rail.malor@gmail.com, pendant la durée de l'enquête publique qui s'est déroulée du 30 juin 2020 à 09h00 au 30 juillet 2020 à 17h00, soit pendant 31 jours consécutifs.

Il est rappelé que le présent procès-verbal n'a pour d'autre objet que de retranscrire de manière objective et neutre, les observations et propositions du public reçues pendant l'enquête publique.

*
* *

Ainsi, pendant la durée de l'enquête :

- un registre d'enquête dans chacune des communes de Guérande, La Baule Escoublac et Le Pouliguen,
- une adresse courriel dédiée

ont été ouverts.

Elle a reçu huit (8) personnes. Les registres ont enregistré :

- à Guérande – trois (3) observations
- à La Baule Escoublac – aucune observation
- à Le Pouliguen – aucune observation
- sur l'adresse courriel dédiée – aucune observation.

*
* *

Mme BELIN rappelle à Mme LEBARBIER que la SNCF Réseaux à NANTES dispose d'un **délaï de 15 jours à compter de ce jour** selon l'article R 123-18 du Code de l'Environnement précité **pour produire un mémoire en réponse** au contenu du procès-verbal que je viens de communiquer et à me transmettre ce document.

Travaux sur le pont-rail Malor

Observations du public

Les trois observations du public ont été déposées sur le registre de Guérande.

G/R-1 – M. Hervé LEHUEDE, représentant l'ASA des Paludiers Indépendants

S'inquiète de l'éventuelle fermeture de l'étier à un moment ou l'autre des travaux et que des déchets restent sur place.

Peut-il être assuré qu'aucune coupure complète de l'étier n'interviendra au cours des travaux, notamment pendant l'installation des pieux ?

Réponse SNCF Réseau :

Aucune coupure hydraulique de l'étier ne sera réalisée pendant les travaux. Le marnage sera assuré pendant toute la durée du chantier. Cependant, avec la mise en place des mesures de protections environnementales, du type barrage flottant, la navigation ne sera plus possible.

Concernant les déchets, l'entreprise est soumise à une note de respect de l'environnement et une entreprise mandatée par SNCF Réseau aura en charge le suivi environnemental du chantier dont la gestion des déchets. De plus, un état des lieux de sortie du terrain sera réalisé en fin de chantier.

G/R-2 – MM. Michel HUCHET, Pierre-Marie COMPARET, représentant l'Association pour la Défense Des Dignes

Demandent qu'une réunion d'information des riverains soit organisée pour présenter le dossier.

Qu'en pensez-vous ?

Réponse SNCF Réseau :

Une réunion pourra être organisée avec les riverains fin septembre/début octobre avant le début des travaux pour les informer du chantier.



250220116150000170305

Présentent divers commentaires sur le dossier de l'enquête publique :

1 – ce qui est pris en compte à la satisfaction de l'association Défense Des Dignes qui partage l'avis de la CNPN au sujet du fait accompli dans la position retenue par le SIVU pour les digues obligeant la SNCF Réseau à implanter la plateforme de chantier et son accès à l'Est de l'étier.

2 – ce qui est modifié par rapport au pont existant et qui va dans le mauvais sens
Considèrent que la réduction du tirant d'air sous le pont (environ 20 cm) rend le pont projeté plus vulnérable que l'ouvrage actuel face au risque de tempête avec surcote.
Constatent que le dessous du futur ouvrage serait plus bas que le dessus des digues et également plus bas que l'ancien pont.

Quelle est la justification de cette différence de hauteur ?

Réponse SNCF Réseau :

Le projet prévoit le remplacement du tablier actuel, à pose de voie directe, par un tablier moderne à pose de voie ballastée. Le choix de la pose de voie ballastée résulte d'une analyse des facteurs du site avec entre autre le dimensionnement de l'ouvrage, le volume de trafic et la vitesse d'exploitation.

Il est vrai que ce futur ouvrage sera plus bas que l'actuel. Cependant, ce nouvel ouvrage à 4,63m NGF respecte la hauteur libre fixée par le gestionnaire du cours d'eau et les prescriptions du Plan de Prévention des Risques Littoraux (PPRL) à 4,60m NGF (prise en compte du niveau de l'étier durant une submersion échéance 2100 et un niveau Xynthia + 60 cm).

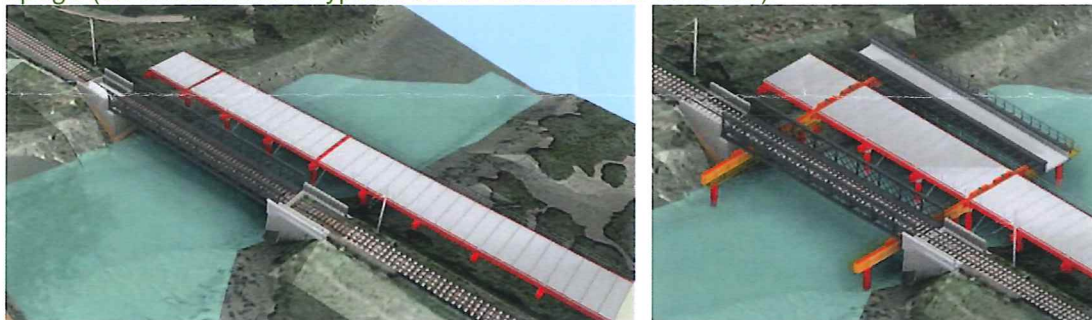
3 – les points qui posent question en phase travaux

- solution 3 bis : 20 pieux figurent sur les croquis, le descriptif mentionne 16 pieux à battre en phase préparatoire. **Comment, par où, à quelle phase de travaux seront battus les 4 pieux situés au Sud du pont ?**

Réponse SNCF Réseau :

La solution 3bis n'a pas été retenue.

La solution 1 retenue présente : 18 pieux pour l'estacade + 6 pieux pour les palées de ripage (cf. extrait note d'hypothèse de l'estacade ci-dessous).



A ce stade des études d'exécution, nous n'avons pas encore reçu la validation pour la méthodologie retenue pour ficher les 4 pieux encadrants l'ouvrage (battage ou vibrofonçage).

La construction de l'estacade est prévue du 02/11/2020 au 08/01/2021.

La mise en œuvre des 4 pieux encadrant l'ouvrage est prévue du 11/01/2021 au 15/01/2021.

- solutions 3 et 3 bis – remblais dans l'étier : le niveau de 4/4,20 m (occurrence centennale) engendrerait un écoulement avec une courbe de remous due à l'étranglement du flot au passage du pont, à l'encombrement par les pieux et au remblai provisoire. L'écoulement turbulent se déchargerait sur les 500 ha de marais salants et serait très préjudiciable à la tenue du remblai provisoire. **Des dispositions provisoires seront-elles détaillées et validées pour la tenue de ce remblai et la protection des marais salants avant la mise en œuvre ?** (étude hydraulique de l'écoulement et des protections du remblai)

Réponse SNCF Réseau :

Les solutions citées ci-dessus par remblai n'ont pas été retenues comme méthodologie de travaux.

- **les battages des pieux dans l'étier et les injections dans les culées seront-ils liés aux cycles des marées pour limiter les matières en suspension ou fuite de coulis dans les flux des eaux à marée montante vers les marais salants ?**

Réponse SNCF Réseau :

Le cycle des marées n'est pas pris en compte pour les travaux de battage des pieux et les injections dans les culées.

Les injections et épingleages sont prévus du 13/01/2021 au 10/02/2021.

La construction des pieux de l'estacade sont prévue entre le 02/11/2020 et le 08/01/2021. La mise en œuvre des 4 pieux encadrant l'ouvrage est prévue du 11/01/2021 au 15/01/2021.

Nous veillerons bien entendu, à ce que l'entreprise mette en œuvre l'exhaustivité des moyens nécessaires à la récupération des MES lors de ces phases délicates, ainsi que des coulis de béton lors des injections (goulottes, demies-gouttières PVC, barrage flottant). Enfin, des prélèvements seront effectués régulièrement afin de contrôler la qualité des eaux.

4 – les points qui n'apparaissent pas clairement ou pas du tout dans le dossier

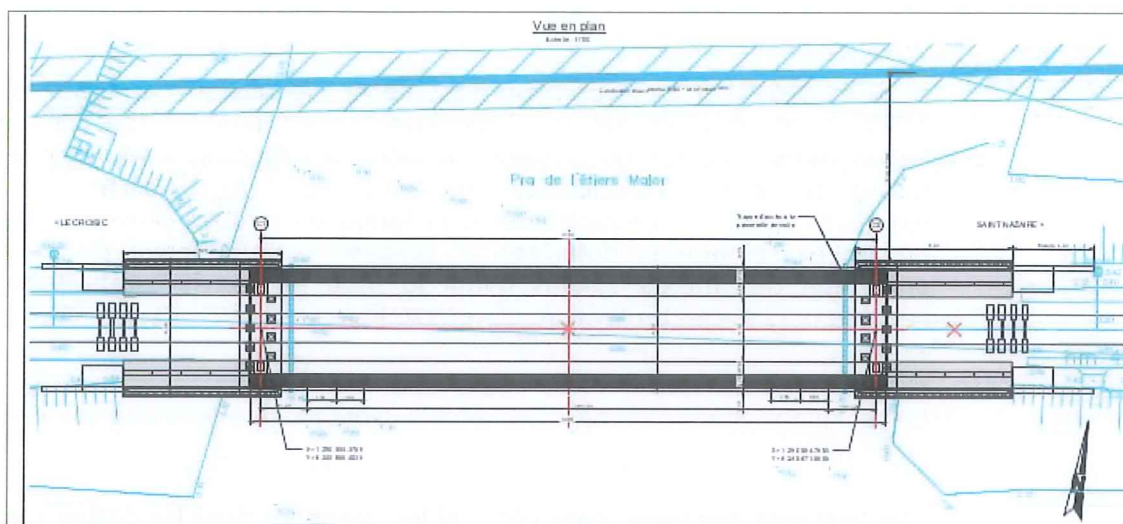
- la position de la conduite d'eau potable PEHD Ø 400 (Cap Atlantique) n'apparaît pas précisément sur les plans et aucune prescription particulière n'est décrite.

Indiquent qu'**il faut bien noter que toutes les solutions seront impactées par la présence de la conduite et des chambres béton sur chacune des rives.**

Réponse SNCF Réseau :

Cette canalisation a bien été prise en compte, elle apparaît sur les plans marchés (cf. plan DCE ci-dessous).

L'implantation de cette dernière a été fournie par la SAUR lors de la DICT. Il est prévu au projet, par sécurité, une aire d'imprécision de 3m le long de part et d'autre de cette canalisation.



- le projet de circulation douce Vélocéan devant longer la voie ferrée a été abandonné en raison du coût élevé d'une passerelle.

Demandent s'il n'y aurait pas une opportunité pour reprendre ce projet en réutilisant les palées de pieux pour supporter une passerelle piétons / vélos ?

Réponse SNCF Réseau :

N'est pas de notre ressort.

5 – ce qui aurait dû être présenté dans le dossier

Considèrent qu'une solution de remplacement du tablier avec retrait et lançage dans l'axe de la voie ferrée : intervention dans le lit de l'étier et impact environnemental très réduits aurait dû être présentée.

La comparaison avec les autres solutions aurait été plus pertinente pour le choix à privilégier dans le cadre du projet au regard de l'impact environnemental, du délai d'interruption du trafic et du coût des travaux.

Réponse SNCF Réseau :

La phase AVP a permis d'étudier et de réfléchir à plusieurs scénarios. Ces derniers, au nombre de 4 (1 à 3bis), étaient de loin les plus intéressants d'un point de vue global (faisabilité, coûts, délais, environnement et sécurité des personnes et des circulations ferroviaires).

Le scénario de délançage, de par l'ensemble de ses contraintes techniques et financières mais également environnementales n'a, pas été retenu.

6 – autres points qui ne semblent pas repris à la hauteur des enjeux

- les contraintes de l'exploitation des marais salants par les paludiers
- le traitement du problème des herbes de la Pampa : travaux préliminaires pas réalisés selon les règles environnementales en vigueur

Ces observations techniques méritent, pour certaines, une réponse de la SNCF Réseau.

Réponse SNCF Réseau :

Concernant les contraintes d'exploitation des marais salants par les paludiers, SNCF Réseau a pris en compte la présence des marais salants à proximité des travaux. Ainsi, il a été réfléchi à mettre en place les mesures environnementales nécessaires pour protéger le secteur (barrage flottant, interdiction de réaliser des travaux entraînant l'augmentation du taux de MES dans l'eau au moment des récoltes soit en juillet et août sachant que le chantier est arrêté de mars à juin inclus). Cependant, si les paludiers utilisent l'étier pour voie navigable, il sera lui coupé à la navigation pendant une partie du chantier afin de positionner les dispositifs de protection de l'environnement.

Concernant le traitement des herbes de la pampa, le protocole prévoyait un arrachage puis brulage sur place. Hors, au moment de l'arrachage en début d'année 2020, celles-ci étaient très vertes et ne prenaient pas feu malgré l'ajout de bois pour stimuler les feux. L'arrêté préfectoral d'autorisation de brulage n'étant valide que jusqu'à fin mars 2020, il a été décidé conjointement avec le propriétaire du terrain et le bureau d'étude spécialisé en génie écologique, de les laisser sécher sur place tout en enlevant les têtes de graines afin de ne pas disséminer celles-ci sur place. Les brulages reprendront en octobre, une fois que le nouvel arrêté entrera en vigueur.

Avis divers

Le Conseil National de la Protection de la Nature

Emet un avis favorable sous conditions prises en compte et intégrées au dossier de l'enquête publique en Pièce D.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale des Pays de la Loire

Les recommandations émises par la MRAe ont été prises en compte et intégrées au dossier de l'enquête publique en Pièce D.

SNCF Réseau précise, dans ce document, que la solution 1 estacade a été retenue.