



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de
l'environnement

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement



N° 14734*03

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

02/06/2022

Dossier complet le :

22/06/2022

N° d'enregistrement :

F-075-22-C-0081

1. Intitulé du projet

Remplacement d'un aqueduc en gare de Dax.

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

SNCF Réseau Agence projets Sud-Aquitaine

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Nicolas Nallet (pilote d'opération)

RCS / SIRET

4 1 2 2 8 0 7 3 7 2 0 3 7 5

Forme juridique

SA

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
Article R.122-2 du Code de l'environnement Catégorie 17.d)	Remplacement d'un aqueduc en gare de Dax et réaménagement des réseaux hydrauliques (commune située en ZRE) qui impliquent des actions temporaires de pompage des eaux de fouille en phase chantier.

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

SNCF Réseau prévoit le remplacement d'un aqueduc en gare de Dax. Le projet consiste à combler l'aqueduc actuel et à en créer un nouveau à proximité.

Par la même occasion, SNCF Réseau mettra en conformité son réseau hydraulique en gare de Dax (réseau unitaire remplacé par un réseau d'eaux pluviales et d'eaux usées).

4.2 Objectifs du projet

Des visites d'ouvrages ont révélé que l'aqueduc central en gare de Dax est en mauvais état et ne fonctionne que par surverse ce qui entraîne une mise en charge constante de l'ouvrage. Ce dernier présente un état de dégradation avancé qui ne permet plus ni sa visite en toute sécurité, ni son confortement. L'ouvrage se situant sous le plan de voie en gare, il a été choisi de le combler, pour s'éviter tout problème de portance des voies dans le futur, et d'en créer un nouveau.

Afin d'assurer la cohérence globale du site, SNCF réseau en profite également pour mettre aux normes les réseaux en gare de Dax en séparant les eaux pluviales des eaux usées. Ces travaux permettront de faire le lien avec les futurs aménagements prévus par le Grand Dax sur ses propres réseaux (séparation du réseau unitaire en réseau pluvial et réseau eaux usées).

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux se décomposent par zones (annexe I et II) :

- zone 1 et 2 : le comblement de l'aqueduc central existant et la création d'un nouvel ouvrage hydraulique à proximité pour faire transiter les eaux pluviales. Ces travaux seront réalisés lors de 2 Opérations Coup de Poing (OCP) de 53h et 24h (octobre - novembre). Ces OCP entraîneront l'arrêt des circulations en gare de Dax. Les travaux prévoient d'inverser le sens des écoulements sous les voies principales (actuellement du Nord vers le sud).

- zone 3 : suite à la création du nouvel ouvrage et de la modification du sens de l'écoulement, une canalisation enterrée DN600 est à réaliser pour raccorder le nouvel ouvrage avec le réseau unitaire du Grand Dax.

- zone 4 : les travaux prévoient la séparation des eaux pluviales et des eaux usées par la création d'un réseau spécifique eaux usées pour les bâtiments présents sur le site de la Gare (bureaux, résidences etc.) qui sera raccordé sur le réseau unitaire du Grand Dax au Sud de la gare.

Les travaux débiteront par les zones 3 et 4 (programmés entre S18 et S26 2023, de jour, en semaine ouvrable) puis les zones 2 et 1 (2 OCP en octobre et novembre 2023 de 53h et 24h, avec des travaux de jour et de nuit).

Une zone d'installation de chantier et de stockage sera mise sur l'aire de stationnement au sein de la gare.

L'approvisionnement du chantier en zone 1 et 2 se fera par train travaux tandis que l'acheminement pour les travaux en zone 3 et 4 se fera par moyen routier. Les principaux engins mobilisés seront des pelles mécaniques et une grue enraillée.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Dans sa phase d'exploitation, le projet permettra d'avoir des réseaux distincts pour l'évacuation des eaux usées et des eaux pluviales. Ce dernier réseau transitera par un nouvel aqueduc. Les volumes d'eaux pluviales ou d'eaux usées à gérer seront inchangés par rapport à la situation actuelle et l'exutoire final restera identique à la situation actuelle. Seuls les points de connexion du réseau de la gare vers le réseau unitaire du Grand Dax changent. Dans le futur, le Grand Dax prévoit lui aussi la séparation de son réseau unitaire en un réseau d'eaux pluviales et un réseau d'eaux usées.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

En application de la réglementation en vigueur et conformément à l'article L. 214-1 et suivants du Code de l'environnement et à ses décrets d'application, l'opération doit faire l'objet d'une autorisation temporaire au titre de la Loi sur l'eau pour la rubrique 1.3.1.0.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Fossé en terre à créer	150 m de long et 2 m de larg. en tête
Nouvel aqueduc	32 m de long avec diamètre 400
Dimension aqueduc à combler	32 m de long
Estimatif du volume pompage eaux fouilles	3 975 m ³ à des débits compris entre 4 à 15 m ³ /h

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Gare de Dax
Landes (40)
section AN n°60

Coordonnées géographiques¹

Long. 1 ° 2 ' 54 " W Lat. 43 ° 43 ' 16 " N

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. ___ ° ___ ' ___ " Lat. ___ ° ___ ' ___ "

Point d'arrivée :

Long. ___ ° ___ ' ___ " Lat. ___ ° ___ ' ___ "

Communes traversées :

DAX

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ? Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	- ZNIEFF de type II : L'Adour de la confluence avec la Midouse à la confluence avec la Nive, tronçon des barthes (environ 50 m à l'Est et 400 m à l'Ouest)
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) du réseau départemental des Landes (2018-2023) : la gare de Dax ne rentre pas dans le zonage défini par le PPBE.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site de la gare rentre partiellement (côté Ouest de la gare) dans le périmètre de protection au titre des abords d'un monuments historique (Eglise Saint Paul).
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Plan Prévention de Risque Inondation Adour (Approuvé 10/06/2015) : le site de la gare de Dax se situe en zones à la bleue et orange.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Zone de Répartition des Eaux des bassins de "l'Adour à l'amont de la confluence avec les Gaves" (arrêté préfectoral du 16 janvier 2014 (n°2013-1748). ZRE mixte qui concerne à la fois les eaux superficielles et les eaux souterraines.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le périmètre de protection de captage AEP le plus proche se situe à environ 1,4 km au Nord-Ouest. Aucun périmètre de protection de captage n'est concerné par ce projet.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	- Natura 2000 Directive Habitat : Barthes de l'Adour (environ 50 m à l'Est) - Natura 2000 Directive Habitat l'Adour (environ 140 m à l'Est) - Natura 200 Directive Oiseaux Barthes de l'Adour (environ 50 m à l'Est et 300 m à l'Est)
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lors des travaux de terrassement des actions de pompage en fond de fouille seront probablement nécessaires. On estime devoir évacuer environ 4 000 m3 d'eau pour un débit journalier de pompage variant entre 4 et 15 m3 selon le phasage travaux. La nappe souterraine concernée par les pompages temporaires correspond aux alluvions de l'Adour.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase d'exploitation, le projet n'aura pas d'effet sur les drainages et ne modifiera pas les masses d'eau souterraines. En phase chantier, les travaux entraineront un prélèvement temporaire des eaux de fouilles à des volumes très faibles.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les travaux prévus sont de faible emprises et se localisent sur le site de la gare qui est située en plein coeur urbain et qui correspond à une zone totalement artificialisée. Le passage d'écologue sur le site a mis en avant l'absence d'enjeux sur le site de la gare.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site de la gare étant complètement artificialisé, celui-ci ne présente pas d'espaces attractifs pour les espèces d'intérêt communautaire ou patrimoniale des sites Natura 2000 alentours. Aucune connexion directe n'a été constaté entre le site de la gare et les sites N2000. Du fait de la nature des travaux, de leur durée et de la sensibilité du site de la gare, l'impact du projet a été jugé très faible à négligeable.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site de la gare est situé en zone inondable (PPRI) : le projet n'a pas vocation à changer la situation, ni à l'aggraver ni à l'améliorer.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Dax est soumise au risque inondation, au risque sismique, Transport de Matières dangereuses et au risque mouvements de terrain.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase chantier, l'acheminement du matériel pour les travaux (pour la zone 3 et 4) se feront par moyens routiers en phase travaux. L'utilisation de train de travaux est prévue pour acheminer par voie ferrée les différents éléments nécessaires au comblement et à la création du nouvel aqueduc. (zone 2).
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	En phase travaux, le projet sera ponctuellement générateur de nuisances sonores. Celles-ci sont temporaires et localisées au zones de travaux. Le chantier respectera les directives du code de la santé publique et s'inscrira dans une démarche environnementale afin de limiter ses impacts. En phase exploitation, les travaux n'entraîneront aucune modification sonores (retour à l'état initial).

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La circulation des véhicules de chantiers et les travaux engendreront, lors de la phase travaux, des envols de poussières limitées dans le temps et localisés au niveau du site de la gare de Dax.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le rejet des eaux d'exhaure se fera au sein du réseau unitaire du Grand Dax en limite Sud de la gare (au niveau d'un exutoire existant), en accord avec la municipalité. Aucun rejet supplémentaire vers le réseau hydrographique superficiel ne sera effectué. Le rejet sera précédé d'un système de filtration.
	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La gare rentre partiellement dans le périmètre de protection au titre des abords d'un monument historique, toutefois le projet n'entraînera pas de modification du paysage.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

L'emprise travaux est circonscrite à des surfaces anthropisées, sur le site de la gare de Dax. La base travaux est située en gare de Dax et les accès se font par voies routières et ferroviaires. Tout est fait pour éviter la consommation d'espaces non anthropisés. Pour réaliser l'assèchement des eaux de fouille, un système de pompage sera équipé d'un moyen de mesure et d'un système de filtration permettant de débarasser les eaux pompées des matières flottantes, déposables ou précipitables. Des analyses des eaux de l'aqueduc et de la nappe seront réalisées pour s'assurer de l'absence de polluants.

Les travaux ont été planifiés en période de faible risque inondation toutefois une veille sera réalisée via l'application Vigi-Cruces. En cas d'inondation, le chantier sera sécurisé et les produits et matériaux qui pourraient être emportés par les eaux seront évacués.

Le ravitaillement des véhicules et le stockage des déchets seront réalisés au sein d'aires spécifiques au niveau de la base vie et des kits anti-pollution seront mis à disposition. La circulation des engins sera limitée dans le temps et strictement réduite aux emprises travaux.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le projet ferroviaire aura un impact limité sur son environnement grâce à une emprise travaux circonscrite à des surfaces anthropisées, et à une durée d'exécution réduite. Les activités humaines ne seront pas impactées et le projet n'a pas vocation à engendrer de nouvelles nuisances. Le milieu naturel ne sera pas impacté. L'enjeu principal concerne le prélèvement d'eau en ZRE mais celui-ci restera très limité dans le temps, dans son volume.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Annexe I : Zonage des travaux Annexe II : Présentation schématique du réseau d'assainissement en gare de Dax avant et après travaux.

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à

Bordeaux

le,

31/05/2022

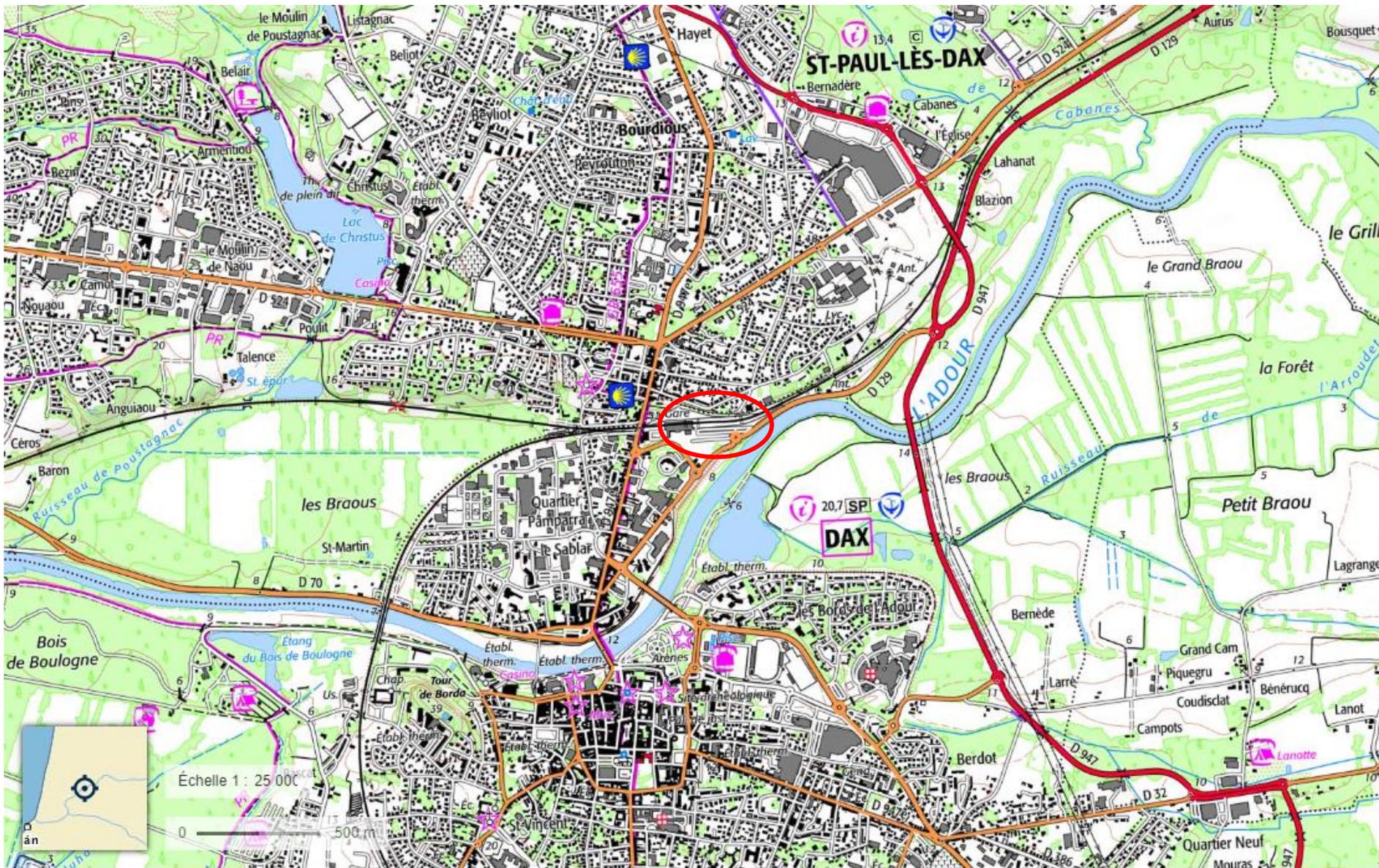
Signature

DocuSigned by:

MALLET Nicolas

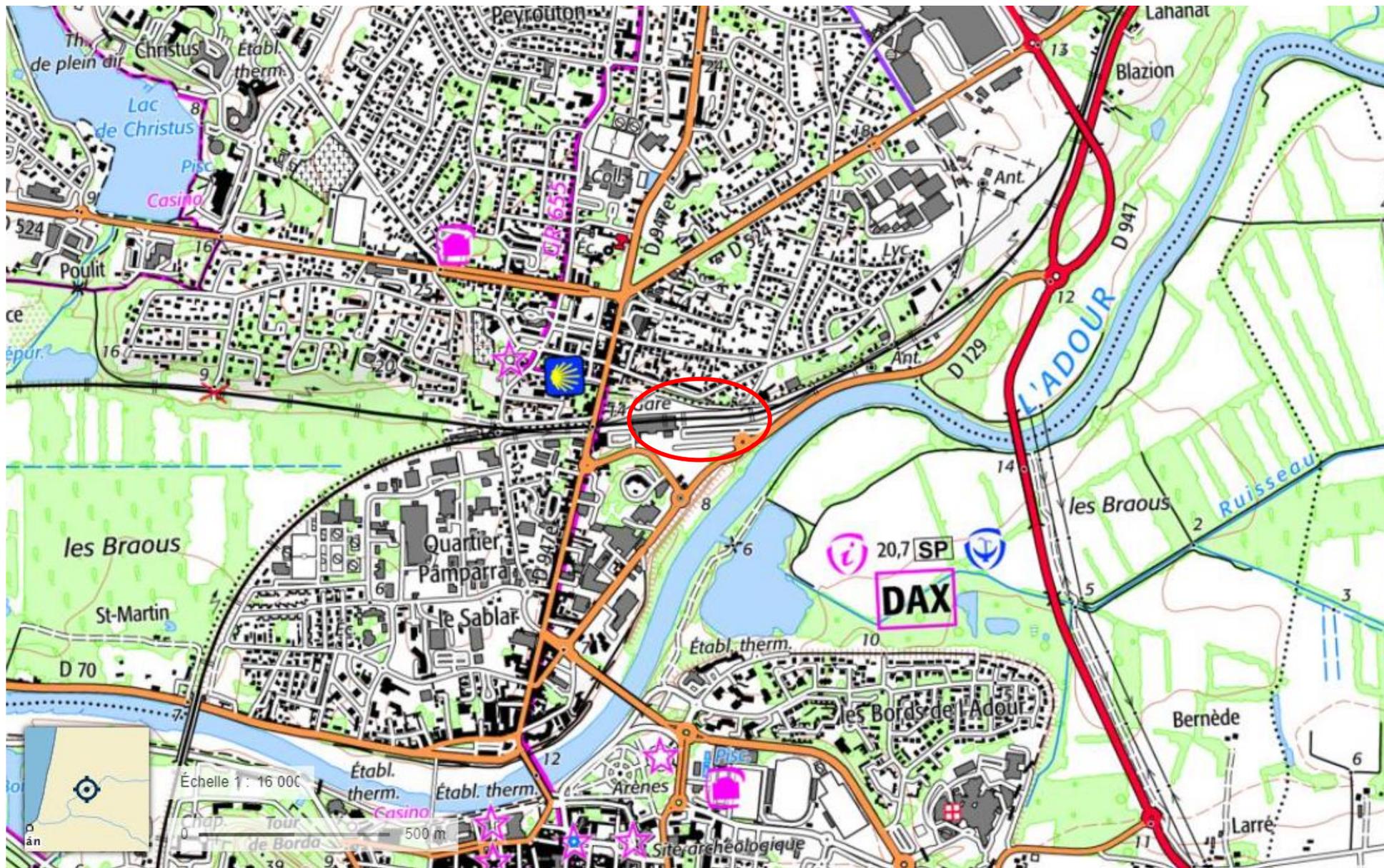
4029A835811E496...

Annexe 2a. Plan de situation au 1/25 000



 Zone de projet

Annexe 2b. Plan de situation au 1/16 000



 Zone de projet

Annexe 3 Prises de vue de la zone d'étude (visite du 02/02/2022)



Annexe 5. Plan des abords du projet



Géoportail, 2018



Zone de projet



Zone d'habitats



Zone d'activités industrielles et commerciales



Zone d'équipements publics ou de services publics



Adour



Zone agricole



Eglise Saint-Paul de Saint-Paul-lès-Dax

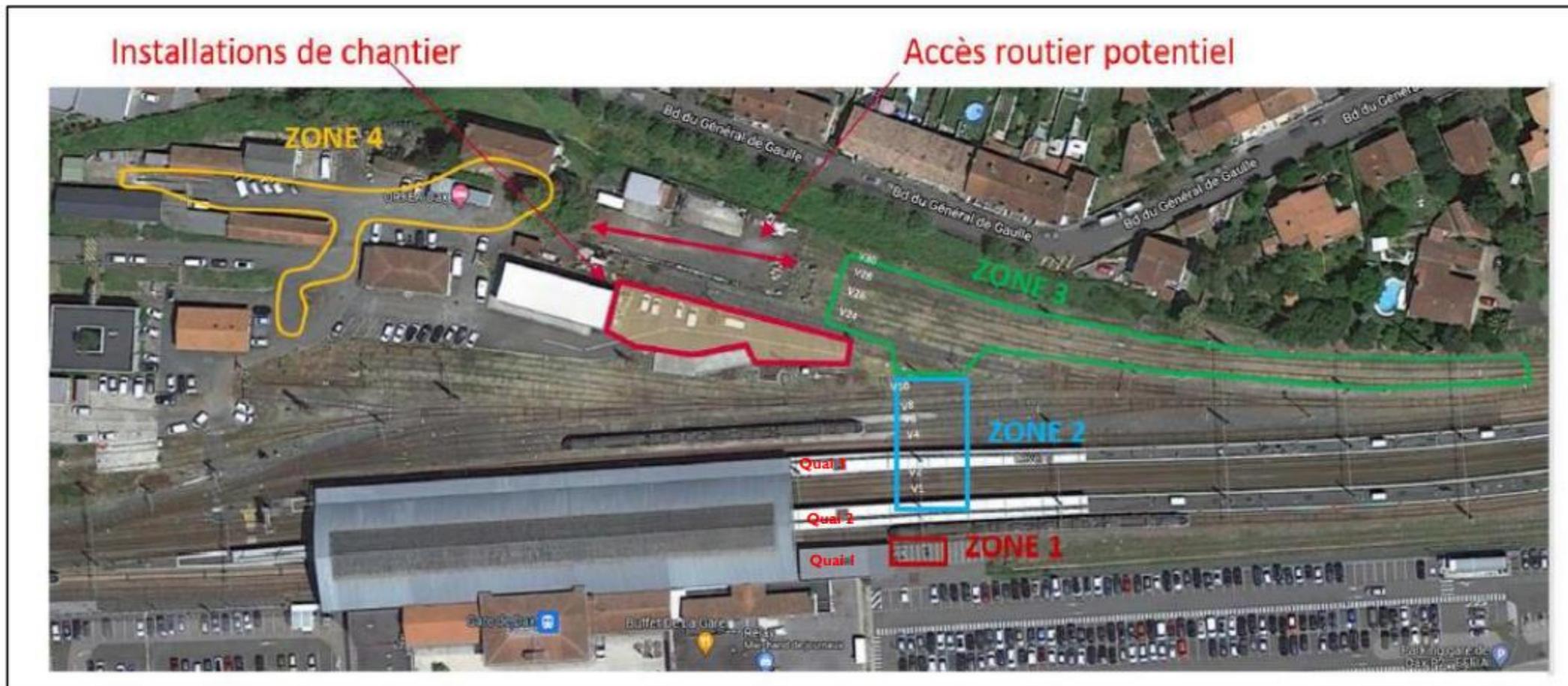


Zone naturelle et forestière

Annexe 6. Plan de situation du projet par rapport au site Natura 2000.



Annexe I. Zonage des travaux



Annexe II. Présentation schématique du réseau d'assainissement en gare de Dax avant (haut) et après travaux (bas)





MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Paris, le 15 juin 2022

Autorité environnementale

Nos réf. : AE/22/446

Vos réf. :

Affaire suivie par : Pierre-François Clerc

Port. : 06 62 19 50 50

Courriel : pierre-françois.clerc@developpement-durable.gouv.fr

Objet : Examen au « cas par cas » sur la nécessité de soumission à évaluation environnementale du remplacement d'un aqueduc en gare de Dax (40)

Par envoi reçu à l'Autorité environnementale (Ae) le 2 juin 2022, vous avez adressé, pour examen et décision au cas par cas, un dossier relatif au remplacement d'un aqueduc en gare de Dax (40).

L'examen des pièces transmises fait apparaître que des éléments complémentaires sont nécessaires pour permettre le traitement de votre demande.

Je vous remercie de bien vouloir transmettre les éléments suivants :

- des précisions concernant la qualité des eaux recueillies, notamment en matière de particules en suspension et autres pollution potentielles pouvant être induites par le lessivage de la plateforme ferroviaire ;
- des informations concernant les modalités de fonctionnement de l'ouvrage en cas de crue, le site étant en secteur d'inondation.

La date de réception de ces éléments complémentaires sera le point de départ du délai de 35 jours ouvert pour la décision de l'autorité environnementale.

Le rapporteur

Pierre-François Clerc

Monsieur Nicolas NALLET
SNCF Réseau Agence projets Nouvelle Aquitaine
Immeuble Le Spinnaker
13 Rue Cabanac
33081 BORDEAUX Cedex



Autorité environnementale

COMPLEMENT D'INFORMATIONS

Remplacement d'un aqueduc en gare de Dax

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation
éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du Code de l'environnement

Table des matières

1. Courrier de demande de complément d'informations émis par l'Autorité Environnement	1
2. Note de réponses aux questions posées	2
3. Annexes	6

1. Courrier de demande de complément d'informations émis par l'Autorité Environnementale



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Paris, le 15 juin 2022

Autorité environnementale

Nos réf. : AE/22/446

Vos réf. :

Affaire suivie par : Pierre-François Clerc

Port. : 06 62 19 50 50

Courriel : pierre-françois.clerc@developpement-durable.gouv.fr

Objet : Examen au « cas par cas » sur la nécessité de soumission à évaluation environnementale du remplacement d'un aqueduc en gare de Dax (40)

Par envoi reçu à l'Autorité environnementale (Ae) le 2 juin 2022, vous avez adressé, pour examen et décision au cas par cas, un dossier relatif au remplacement d'un aqueduc en gare de Dax (40).

L'examen des pièces transmises fait apparaître que des éléments complémentaires sont nécessaires pour permettre le traitement de votre demande.

Je vous remercie de bien vouloir transmettre les éléments suivants :

- des précisions concernant la qualité des eaux recueillies, notamment en matière de particules en suspension et autres pollution potentielles pouvant être induites par le lessivage de la plateforme ferroviaire ;
- des informations concernant les modalités de fonctionnement de l'ouvrage en cas de crue, le site étant en secteur d'inondation.

La date de réception de ces éléments complémentaires sera le point de départ du délai de 35 jours ouvert pour la décision de l'autorité environnementale.

Le rapporteur

Pierre-François Clerc

Monsieur Nicolas NALLET
SNCF Réseau Agence projets Nouvelle Aquitaine
Immeuble Le Spinnaker
13 Rue Cabanac
33081 BORDEAUX Cedex



Autorité environnementale

CGEDD / Ae – Tour Séquoia – 92055 La Défense cedex – tél. +33 (0) 1 40 81 23 14
www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/autorite-environnementale-r145.html

2. Note de réponses aux questions posées

- *Donner des précisions concernant la qualité des eaux recueillies, notamment en matière de particules en suspension et autres pollutions potentielles pouvant être induites par le lessivage de la plateforme ferroviaire.*

SNCF Réseau ne détient pas à ce jour de données opposables sur la qualité des eaux de drainage des plate-formes ferroviaires.

Toutefois, la qualité des eaux recueillies peut être indirectement appréciée au travers des caractérisations chimiques courantes du ballast (correspondant à la première couche réceptrice des éventuelles pollutions de l'activité ferroviaire en lien avec les produits d'usure issus des circulations des rames de train sur les voies) réalisées lors des opérations de régénération de voies. Cette caractérisation chimique est systématiquement réalisée dans l'optique de pouvoir revaloriser le matériau déposé. A l'échelon national, une synthèse des nombreuses données collectées dans ce cadre montre que le matériau est majoritairement inerte. C'est pourquoi SNCF Réseau considère que les eaux de drainage de la plateforme ferroviaire sont réputées propres.

A Dax, une caractérisation chimique du ballast du site de la gare a été réalisée le 14 décembre 2021 (cf. annexe I). Celle-ci conclut au fait que les échantillons analysés sont conformes vis-à-vis des valeurs de référence ISDI (Installation de Stockage de déchets inertes) et SETRA (Service d'Etudes sur les Transports, les Routes et leurs Aménagements) et que le gisement de ballast est chimiquement inerte. Si nous comparons les résultats de cette étude aux valeurs de référence à prendre en compte lors d'une analyse de rejet des eaux de surface¹ (ce qui n'est pas le cas du projet puisque nous rejetons dans le réseau unitaire du Grand Dax), les échantillons analysés sont là aussi conformes au seuil N1.

¹ Arrêté du 9 août 2006 relatif aux niveaux à prendre en compte lors d'une analyse de rejets dans les eaux de surface ou de sédiments marins, estuariens ou extraits de cours d'eau ou canaux relevant respectivement des rubriques 2.2.3.0, 4.1.3.0 et 3.2.1.0 de la nomenclature annexée à l'article R. 214-1 du code de l'environnement

ÉLÉMENTS TRACES	NIVEAU N1	NIVEAU N2
Arsenic	25	50
Cadmium	1,2	2,4
Chrome	90	180
Cuivre	45	90
Mercure	0,4	0,8
Nickel	37	74
Plomb	100	200
Zinc	276	552

Figure 1: Niveaux relatifs aux éléments traces (en mg/kg de sédiment sec analysé sur la fraction inférieure à 2 mm)

Les produits phytopharmaceutiques ne sont pas caractérisés dans le ballast lors des opérations de régénération de voies. Nécessaire pour l'exploitation des voies ferrées, le désherbage des voies ferrées et des pistes les bordant se fait une à deux fois par an, avec des produits possédants une AMM et dans les conditions prévues pour cet usage spécifique. A noter que SNCF RESEAU n'utilise plus de glyphosate depuis 2021. Son usage a été substitué par un mélange de produit de biocontrôle (acide pélargonique) et un herbicide préventif de synthèse.

Du fait de tous ces éléments, SNCF Réseau considère les eaux zénithales aboutissant dans le réseau d'eaux pluviales, après lessivage des infrastructures ferroviaires, comme réputées propres sur le site de la gare de Dax.

- **Donner des informations concernant les modalités de fonctionnement de l'ouvrage en cas de crue, le site étant en secteur d'inondation.**

Pour l'expliquer, il est nécessaire de replacer le contexte.

Selon le PLUi-H de l'Agglomération du Grand Dax (4.10 *Stratégies Locales de gestion des risques inondation (SLGPRI)*, 2019), le bassin de l'Adour moyen est composé d'un ensemble de sous-bassin d'importance variable. Les grandes crues se forment par rapport à un apport généralisé de tous les affluents. Les sous-bassins de rive gauche de l'Adour recouvrent une zone où les formations imperméables et semi-perméables prédominent largement. Les crues sont caractérisées par une montée rapide des eaux et une faible vitesse d'écoulement à l'origine d'un vaste débordement des cours d'eau. Inversement, le sous bassin de la Midouze recouvre des formations perméables ; la montée des eaux y est d'abord lente et progressive jusqu'à la saturation complète des terrains puis on assiste à une montée rapide des eaux. Les crues de l'Adour à Dax sont ainsi une combinaison des crues de ces deux principaux sous-bassins qui peuvent générer des inondations d'une durée importante (plusieurs jours). Par ailleurs, la marée influence le niveau de l'Adour jusqu'à Dax.

La morphologie de l'Adour sur ce périmètre peut se décrire de la façon suivante :

- A l'amont de Dax : des barthes (plaines alluviales) qui constituent un volume de stockage important des crues. Elles sont endiguées par endroits contre les crues fréquentes. Après un remplissage lent et progressif par les Esteys (ruisseaux), un plan d'eau calme s'établit avec des vitesses d'échange en général faibles et des hauteurs d'eau pouvant aller jusqu'à 5 m
- A la traversée de Dax : un « goulet d'étranglement » équipé de digues de protection. Le dispositif de protection est hétérogène et a été constitué au fil des ans, consolidé et rehaussé par plusieurs Maîtres d'Ouvrage. Le système est par ailleurs équipé d'ouvrages mobiles (porte étanche, batardeaux, poste de crue...), que la Ville de Dax met en œuvre pour chaque crue importante.

Toujours selon le PPRI du Grand Dax, le site de la gare se situe à la fois en zone bleue (zones urbanisées où l'aléa est faible ou centre urbain où l'aléa est fort) et en zone orange (zones urbanisées à l'abri des digues où l'aléa est fort).

La dernière inondation du site de la gare remonte à 1952 (l'Adour avait alors été mesurée à 6,52 m au-dessus des basses eaux), avant la mise en place des digues de protection par les collectivités. Le dernier phénomène constaté en gare de Dax, en période de crue, remonte à 2014 avec une inondation du passage souterrain pour piétons sans qu'il ait été expliqué à l'époque l'origine de cette eau (le réseau en gare fonctionnant normalement et le site de la gare étant bien hors d'eau). La dernière crue de 2021, une des plus hautes de l'histoire, mesurée à 5,89 m, n'a engendré aucun problème sur le site de la gare.

Il apparaît donc que le système de protection de digues protège efficacement le site de la gare. En cas de crue, l'ouvrage, au sens du nouvel aqueduc et du réseau d'eaux pluviales associé, ne sera pas affecté par la montée des eaux de l'Adour et continuera à jouer son rôle.

Dans l'éventualité où le réseau du Grand Dax, servant d'exutoire au réseau en gare, serait saturé à cause de la crue de l'Adour, le clapet anti-retour mis en place en exutoire du réseau SNCF empêcherait les eaux de remonter depuis le réseau du Grand Dax vers le réseau en gare et l'aqueduc. Par ailleurs,

un système de pompes de relevage (déjà aujourd'hui en place sur l'agglomération) serait activé et détournerait une partie des eaux vers un réseau secondaire « de secours ». Cela permettrait, là aussi, l'évacuation des eaux issues du réseau en gare.

Il n'existe a priori que 2 scénarii extrêmes, en cas de crue, pouvant remettre en cause le fonctionnement normal de l'ouvrage et provoquer sa saturation et des désordres majeurs :

- La combinaison d'un épisode de crue important, sans rupture des digues de protection, d'une saturation du réseau du Grand Dax et d'un épisode pluvieux d'importance dans son ampleur et sa durée (rappelons que l'aqueduc est dimensionné pour une pluie d'occurrence trentennale). Dans une telle situation, les eaux pluviales récupérées dans l'aqueduc et le réseau en gare ne seraient plus suffisamment évacuées. Cela conduirait à une mise en charge de l'ouvrage jusqu'à saturation. Des formations d'eaux en surface, sur le site de la gare, se formeraient, d'abord sur les points les plus bas, puis en s'étendant progressivement jusqu'à la fin de l'épisode pluvieux et/ou un rétablissement de la capacité d'évacuation des eaux dans le réseau du Grand Dax.
- Une crue majeure de l'Adour avec rupture de digues qui pourrait entraîner l'inondation de l'agglomération dont le site de la gare.

De fait, nous pouvons émettre l'hypothèse que dans ces 2 cas, les désordres seraient majeurs sur une grande partie du territoire de l'agglomération et nous pouvons penser que l'existence ou non d'un aqueduc en gare ne changerait rien à la situation de désordre sur le site ferroviaire. Bien évidemment, l'activité en gare serait interrompue.

Rappelons enfin que le projet n'est pas de nature à dégrader la situation actuelle par rapport au risque d'inondation ni de faire porter des risques nouveaux ou plus forts sur des riverains de la gare. Enfin, en phase chantier, une veille des potentiels épisodes d'inondation sera réalisée via l'application Vigie-Crués. Afin d'agir en conséquence, en cas d'alerte, pour sécuriser le chantier et évacuer les produits et matériaux qui pourraient être emportés par les eaux et/ou constituer un risque de pollution.

3. Annexes

Annexe I : Résultats des analyses du ballast en gare de Dax

Tableau des résultats 96 - F50068 Dax					
Echantillon	Unité	655-F50068-Aqueduc	655-F50068-V30	Valeurs de référence	
				Arrêté du 12/12/2014 (ISDI)	GUIDE SETRA (Technique routière)
Matière sèche	% mass MB	95.4	96.2	-	
Résultats d'analyses sur brut					
Carbone organique total (COT) (4)	% mass MB	1.2	0.65	3	6
Indice hydrocarbure C10-C40	mg/kg MS	130	20	500	500
Somme des HAP	mg/kg MS	8.2	19	50	50
Somme des BTEX	mg/kg MS	<0.25	<0.25	6	6
Somme des 7 PCB	mg/kg MS	0.039	0.19	1	1
Résultats d'analyses sur éluât					
Antimoine (Sb)	mg/kg MS	<0.02	<0.02	0.06	0.7
Arsenic (As)	mg/kg MS	<0.01	0.03	0.5	2
Baryum (Ba)	mg/kg MS	0.21	0.08	20	100
Cadmium (Cd)	mg/kg MS	<0.002	<0.002	0.04	1
Chrome (Cr)	mg/kg MS	<0.01	<0.01	0.5	10
Cuivre (Cu)	mg/kg MS	0.09	0.04	2	50
Mercurure (Hg)	mg/kg MS	<0.0005	<0.0005	0.01	0.02
Molybdène (Mo)	mg/kg MS	0.03	<0.02	0.5	10
Nickel (Ni)	mg/kg MS	<0.03	<0.03	0.4	10
Plomb (Pb)	mg/kg MS	<0.02	<0.02	0.5	10
Sélénium (Se)	mg/kg MS	<0.02	<0.02	0.1	0.5
Zinc (Zn)	mg/kg MS	<0.1	<0.1	4	50
Carbone organique total (COT) (3)	mg/kg MS	23	8.7	500	
Chlorures (1)	mg/kg MS	<10	<10	800	15 000
Fluorures	mg/kg MS	<2	<2	10	150
Fraction soluble (1)	mg/kg MS	700	<500	4 000	60 000
Indice phénol	mg/kg MS	<0.1	<0.1	1	
Sulfates (1) (2)	mg/kg MS	280	31	1 000	20 000

X (gras)	Paramètre quantifié
	Paramètre conforme vis-à-vis des valeurs de référence ISDI et SETRA
12	Paramètre non conforme vis-à-vis des valeurs de référence ISDI et à la valeur SETRA à respecter pour 80 % des échantillons
12	Paramètre non conforme vis-à-vis des valeurs de référence ISDI et non conforme à la valeur SETRA pour être candidat à une utilisation en technique routière