



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

Article R. 122-3-1 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas.
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative.

Ce document est émis par le ministère en charge de l'écologie.

Ce formulaire peut se remplir facilement sur ordinateur. Si vous ne disposez pas du logiciel adapté, vous pouvez télécharger Adobe Acrobat Reader gratuitement [via ce lien](#) 

Cadre réservé à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas

Date de réception : / /

Dossier complet le : / /

N° d'enregistrement :

1 Intitulé du projet

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

2.1 Personne physique

Nom

Prénom(s)

2.2 Personne morale

Dénomination

Raison sociale

N° SIRET

Type de société (SA, SCI...)

Représentant de la personne morale : Madame

Monsieur

Nom

Prénom(s)

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire.

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.)

3.1 Le projet a-t-il fait l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement (clause filet) ?

Oui Non

3.2 Le projet a-t-il fait l'objet d'une soumission volontaire à examen au cas par cas au titre de l'article R.122-2-1 ?

Oui Non

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

4.2 Objectifs du projet

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 Dans sa phase travaux



4.3.2 Dans sa phase d'exploitation et de démantèlement



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

① La décision de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).



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

Grandeurs caractéristiques du projet	Valeurs

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune d'implantation

Numéro : Voie :

Lieu-dit :

Localité :

Code postal : BP : Cedex :

Coordonnées géographiques^[1]

Long. : ° ' " Lat. : ° ' "

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°,11°a) b),12°,13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38°, 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement

Point de départ : Long. : ° ' " Lat. : ° ' "

Point de d'arrivée : Long. : ° ' " Lat. : ° ' "

Communes traversées :

Précisez le document d'urbanisme en vigueur et les zonages auxquels le projet est soumis :

 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 avait-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui Non

[1] Pour l'outre-mer, voir notice explicative.

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ? En cas de modification du projet, préciser les caractéristiques du projet « avant /après ».

5 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

① 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 Géo-IDE, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère 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 type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input 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 type="checkbox"/>	

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input 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 type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
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 type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input 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 est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentiels		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages/ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input 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 type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Milieu naturel	Est-il en adéquation avec les ressources disponibles, les équipements d'alimentation en eau potable/ assainissement ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	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 type="checkbox"/>	
	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 type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Risques	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des déplacements/des trafics ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Nuisances	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Emmissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Emissions	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Patrimoine/Cadre de vie/Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input 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 lesquelles :

6.3 bis Description des principaux résultats issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et caractéristiques du projet susceptibles d'être retenues ou mises en œuvre pour éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (en y incluant les scénarios alternatifs éventuellement étudiés) et permettant de s'assurer de l'absence d'impacts résiduels notables. Il convient de préciser et de détailler ces mesures (type de mesures, contenu, mise en œuvre, suivi, durée).

7 Auto-évaluation (facultatif)

① 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.

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 type="checkbox"/>
2	Si le projet fait l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement (clause filet), la décision administrative soumettant le projet au cas par cas.	<input type="checkbox"/>
3	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 type="checkbox"/>
4	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 type="checkbox"/>
5	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 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"/>
6	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°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 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 type="checkbox"/>
7	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 type="checkbox"/>

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

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

Objet		
1		<input type="checkbox"/>
2		<input type="checkbox"/>
3		<input type="checkbox"/>
4		<input type="checkbox"/>
5		<input type="checkbox"/>

9 Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur avoir pris en compte les principaux résultats issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

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

Nom

Prénom

Qualité du signataire

À

Fait le / /



Signature du (des) demandeur(s)

Réouverture de la ligne Rodez-Sévérac

EXAMEN AU CAS PAR CAS (ARTICLE R.122-2 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT)

Note d'accompagnement & annexes au formulaire CERFA 14734*03



Informations relatives au document

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Auteur(s)	IMHOFF Frédérique
Fonction	Chef de projet environnement
Version	V2
Référence ESE	E4576
Numéro CRM	RASG00202
Chrono	ROD-AVP-EGI-ENV-CFA-B0-Note_CERFA_vf.docx

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Vérfié par	Fonction	Société
V0	30/11/2022	Nom		
V1	12/01/2023	Frédérique IMHOFF	Chef de Projet	
V2	06/02/2023	Frédérique IMHOFF	Chef de Projet	

MODIFICATIONS

V0	Elaboration
V1	Prise en compte des remarques SNCF Réseau et SETEC
V2V2	Retours SNCF Réseau et SETEC

Sommaire

1	PREAMBULE	5
2	PRESENTATION DES TRAVAUX	5
2.1	Présentation générale de la ligne	5
2.2	Contexte et objectifs du projet	5
2.3	Plan de situation géographique	5
2.4	Présentation des travaux et effets associés	7
2.5	Stratégie de chantier et bases travaux	10
2.5.1	Les bases travaux	10
2.5.2	Mesures d'organisations générales en phase travaux	11
2.6	Les procédures réglementaires prévues	11
2.7	Planning prévisionnel des procédures et des travaux	12
3	SYNTHESE DES SENSIBILITES, CONTRAINTES ET HIERARCHISATION DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	13
4	ANALYSE SIMPLIFIEE DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ASSOCIEES	15
4.1	Pistes d'éco-conception	15
4.2	Les effets positifs du projet	15
4.3	Les effets du projet en phase travaux et mesures envisagées	16
4.4	Les effets du projet en phase exploitation et mesures envisagées	18
4.5	Spécificités par catégorie de travaux	20
4.5.1	Thématique travaux de renouvellement de la voie	20
4.5.2	Thématique ouvrages d'art	20
4.5.3	Thématique ouvrages hydrauliques	20
4.5.4	Thématique Passages à niveau	20
4.5.5	Thématique ouvrages en terre	21
4.5.6	Thématique gares et haltes	21
5	ANNEXES AU FORMULAIRE CERFA N° 14734*03	22
5.1	Annexe 1 au formulaire CERFA n°14734 : Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire	22
5.2	Annexe 2 : Plan de situation au 1/60 000° sur extrait IGN	23
5.3	Annexe 3 : Reportage photographique	26
5.4	Annexe 4 : Plan du projet avec localisation des travaux	29
5.5	Annexe 6 : Carte de localisation du projet par rapport aux sites Natura 2000	34
5.6	Annexe supplémentaire : atlas cartographique des enjeux environnementaux	36

Glossaire et définition

BT : Base travaux

ICPE : Installation classée pour la protection de l'environnement

ITE : Installation Terminale Embranchée. Permet la desserte d'une zone d'activité par voie ferroviaire

OA : Ouvrage d'art.

Un ouvrage d'art est une construction de relative importance appartenant à l'une au moins de ces catégories :

- ouvrage permettant de franchir un obstacle sur une voie de communication routière, ferroviaire ou fluviale (ponts, tunnels) ;
- dispositif de protection contre l'action de la terre ou de l'eau (murs, tranchée couverte, digue).

Dans le cadre du projet, les OA concernés sont des ponts (PRO ou PRA) et des murs.

OH : Ouvrage hydraulique

OT : Ouvrages en terre (= ouvrage résultant de la modification d'un site par terrassement pour implanter la plateforme ferroviaire). Dans le cadre du projet, il y aura un remblai et plusieurs tranchées (ou passage en fort déblai)

PK : Point kilométrique

PN : Passage à niveau

PRA : Pont rail (= pont ferroviaire)

PRO : Pont route (la route passe alors au-dessus de la voie ferrée)

RVB : Renouvellement voie ballast

Le tablier d'un pont est une structure porteuse qui supporte les charges de trafic et les transmet aux appuis ou aux éléments de suspension

1 PREAMBULE

La présente note accompagne la demande d'examen au cas par cas du projet de remise en circulation de la ligne ferroviaire Rodez – Sévérac d'Aveyron porté par SNCF Réseau.

Elle vise à éclairer l'Autorité environnementale du IGEDD sur la nature exacte des travaux à réaliser, leurs effets prévisibles sur l'environnement et les mesures prévues par SNCF Réseau visant à les éviter ou les réduire compte tenu des enjeux environnementaux en présence.

Afin d'identifier les enjeux environnementaux en présence, un état initial environnemental a été réalisé sur la base des données bibliographiques disponibles, ainsi qu'une analyse des enjeux, sur les thématiques suivantes : milieu physique, milieu naturel, milieu humain, paysage et patrimoine. Des inventaires faunistiques et floristiques de terrain sont en cours sur un cycle biologique complet, mais dont les résultats ne sont pas disponibles à ce stade des études.

Par soucis de synthèse, dans la présente note d'accompagnement, seules les conclusions et enjeux principaux identifiés au diagnostic sont présentés.

Le présent dossier de demande d'examen au cas par cas au titre de l'article R.122-2 du code de l'environnement a été établi par la société EGIS Structures et Environnement :

- F. IMHOFF (chef de projet généraliste environnement) : rédaction du document et pilotage de la mission ;
- L. LEGENDRE (Ingénieur environnement) : pour la collecte et la mise à jour des données bibliographiques, & participation à la rédaction du document.

Cette note est produite sur la base :

- des études techniques préliminaires conduites par le bureau d'études INGEROP en 2020,
- du programme de travaux établi par SNCF Réseau et mis à jour pour les études d'avant – projet (AVP), celles-ci étant confiées au bureau d'étude SETEC et prévues sur 2022-2023.

2 PRESENTATION DES TRAVAUX

2.1 Présentation générale de la ligne

Le projet consiste à la remise en circulation de la ligne n°725 000 entre Rodez (au pk 624+277) et Sévérac-d'Aveyron (au pk 579+222), d'une longueur de 45 km.

Le trafic prévisionnel sera de 8 trains TER par jour, soit 4 allers-retours entre Rodez et Sévérac, pour une vitesse cible de 75 km/h. Cette fréquence est identique à celle observée avant la suspension des circulations. La ligne sera par ailleurs compatible avec le trafic FRET.

Cette ligne est en voie unique non électrifiée et exploitée selon les modalités de la Voie Unique à Signalisation Simplifiée (VUSS).

2.2 Contexte et objectifs du projet

La Région Occitanie a organisé des États Généraux du Rail et de l'Intermodalité (EGRIM) qui se sont déroulés en décembre 2016 et qui ont eu pour objectif, à travers une consultation citoyenne, de bâtir une vision concertée pour la mobilité à l'échelle du territoire régional. Les conclusions des EGRIM (Etat généraux du Rail et de l'Intermodalité) identifie **la ligne Rodez-Sévérac** comme étant **prioritaire dans le cadre du plan d'action défini par la Région intitulé « la sauvegarde des lignes ferroviaires et l'adaptation de l'offre TER »**.

L'objectif principal du projet est donc de répondre aux enjeux de ce plan d'action.

Par ailleurs, le projet s'inscrit dans le cadre des grandes orientations des politiques publiques, aux échelles locales, nationales et européennes, touchant notamment aux 2 grandes thématiques suivantes :

- Une thématique environnementale avec des objectifs de réduction de la consommation d'énergies fossiles ainsi que la préservation et l'amélioration de la santé publique (lutte contre le bruit, qualité de l'air...) ;
- Une thématique sur la mobilité avec la réduction des temps de parcours nominaux ainsi que l'amélioration de l'efficacité, de la sécurité et de la cohérence des systèmes de transport.

Adoptée en 2015, la **Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC)** est la feuille de route des décideurs publics afin de lutter contre le changement climatique. Elle donne des orientations pour mettre en œuvre, dans tous les secteurs d'activité, la transition vers une économie bas-carbone, circulaire et durable avec une volonté de réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu'à 2050. Son application concerne à la fois l'échelle nationale comme territoriale pour de nombreux domaines, et notamment celui des transports où l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre est de -28% à l'horizon 2030. Un des moyens mis en œuvre est de favoriser le report vers des modes de transport moins émetteurs comme les transports en commun.

La Loi d'Orientation des Mobilités, dite « LOM », votée en décembre 2019 a fixé pour objectif d'améliorer concrètement les déplacements du quotidien pour tous les citoyens, dans tous les territoires grâce à la mise en place de transports plus faciles, moins coûteux et plus propres. Ses trois grands objectifs sont :

- Favoriser les transports du quotidien plutôt que de nouveaux grands projets (entretien des réseaux existants, désenclavement des territoires isolés...);
- Faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer en proposant des solutions alternatives à la voiture ;
- Engager la transition vers une mobilité plus propre.

Pour des raisons de sécurité, SNCF Réseau a été conduite à suspendre les circulations ferroviaires entre Rodez et Sévérac depuis décembre 2017. Le service voyageur entre Rodez et Sévérac est aujourd'hui assuré par autocars.

L'objectif du projet est de ré-ouvrir la ligne à la circulation. Toutefois la remise en service nécessite des travaux de réhabilitation au regard de la vétusté de certains ouvrages.

Il est également prévu l'amélioration de la desserte de proximité avec le réaménagement et la réouverture d'un point d'arrêt entre Rodez et Sévérac (la halte de Bertholène). Les points d'arrêts prévus sur la ligne Rodez-Sévérac à la réouverture seront les suivants : Rodez, Bertholène, Laissac, Sévérac-d'Aveyron.

Enfin, il est envisagé la suppression de 13 passages à niveau, dont 4 en relation" avec la RN88 qui feront l'objet d'un rétablissement via des ouvrages dénivelés.

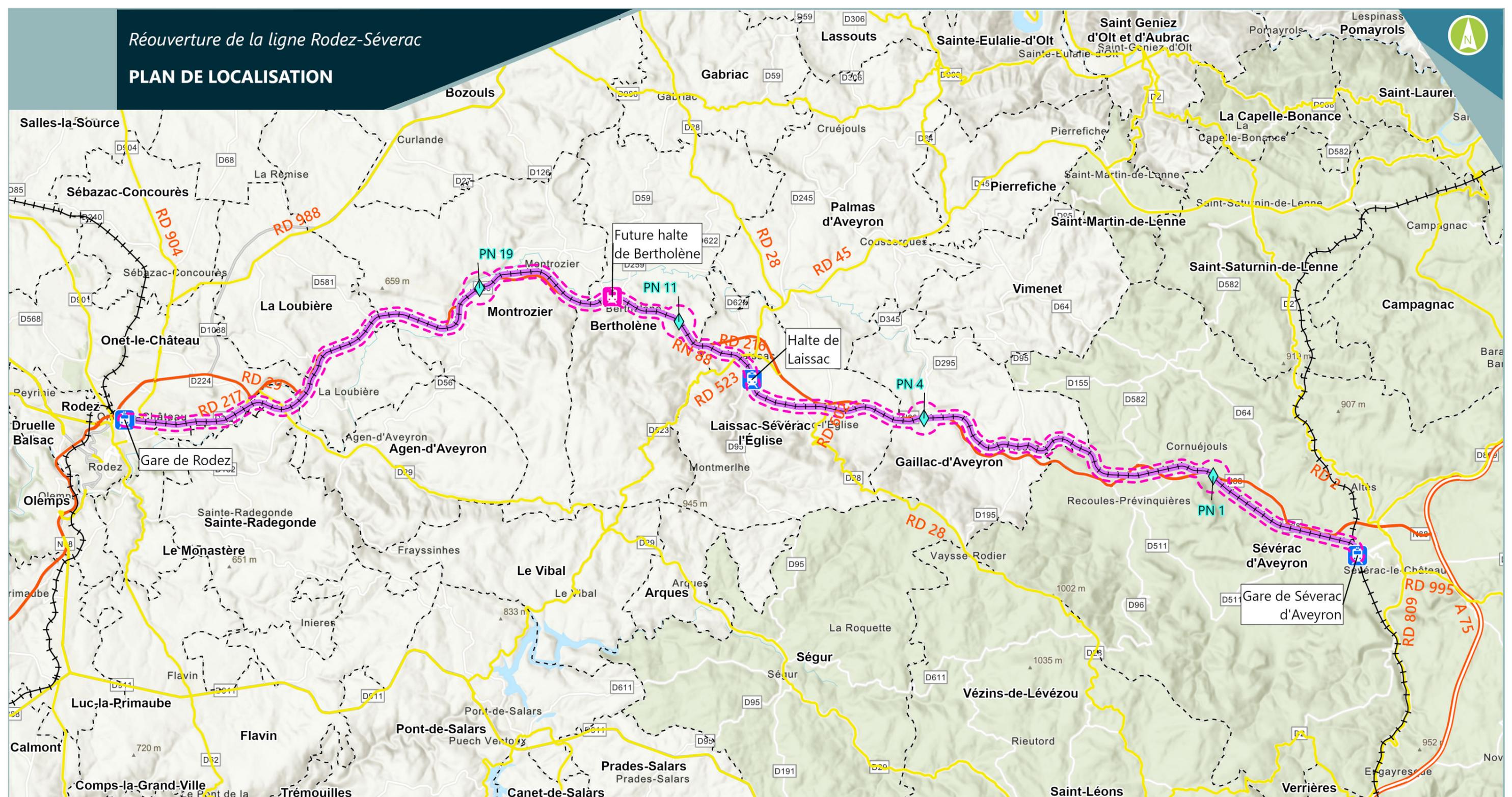
2.3 Plan de situation géographique

Le projet de remise en circulation s'établit entre la gare de Rodez et la gare de Sévérac-d'Aveyron, soit 45 km de voie, dans le département de l'Aveyron.

Il traverse 11 communes : Rodez, Onet le Château, Sainte Radegonde, La Loubière, Montrozier, Bertholène, Laissac, Sévérac l'Eglise, Gaillac d'Aveyron, Lapanouse et Sévérac-d'Aveyron.

Un plan de localisation géographique est présenté en page suivante.

PLAN DE LOCALISATION



Légende

- | | | |
|---------------------|----------------------------|-----------------------|
| Ligne Rodez-Séverac | Future halte de Bertholène | Réseau routier |
| Réseau ferré | Gares/haltes existantes | Autoroute |
| Limite communale | | Nationale |
| | | Départemental |



Date : 30/01/2023 0 1 2 4 Km

Fond de plan : ©ESRI
Sources : IGN

2.4 Présentation des travaux et effets associés

Les installations composant la ligne existante sont les suivantes :

- 45 km de voie ferrée de Rodez à Sévérac-d'Aveyron,
- Deux Installations Terminales Embranchées (ITE) désormais abandonnées (ITE ZI de Rodez Engrais (Pk 619+600) et d'Onet-le-Château (Pk 622+500))
- 109 ouvrages d'art dont :
 - 48 ponts-rails (PRA),
 - 18 ponts-routes (PRO),
 - 43 murs de soutènement,
- 11 ouvrages en terre,
- Une centaine d'ouvrages hydrauliques/petits ouvrages sous voie,
- 25 passages à niveau,
- 2 Haltes et 2 Gares :
 - Gare de Rodez
 - Halte de Bertholène
 - Halte de Laissac
 - Gare de Sévérac-d'Aveyron

Le projet de remise en service la ligne ferroviaire Rodez-Sévérac nécessite de réaliser des travaux de réhabilitation. Les travaux consistent notamment en :

- La régénération de l'ensemble des constituants de la voie sur 34km (rails, traverses, ballast) et relevage de la voie avec remplacement des rails et traverses sur 11 km ;
- La mise aux normes des 3 gares / haltes de Sévérac-d'Aveyron, de Rodez et de Laissac, et le déplacement de la halte de Bertholène ;
- La suppression de 13 passages à niveau (PN), dont 4 feront l'objet d'un rétablissement par passage en dénivelé et 8 par déviation des circulations. Douze PN sont maintenus et font l'objet le cas échéant de travaux de mise en sécurité ;
- La réfection de l'assainissement pluvial de la plateforme ;
- La restauration des fonctionnalités des ouvrages hydrauliques sous la voie ferrée ;
- Des travaux de réfection sur les ouvrages existants (ouvrages d'art et ouvrages en terre) ;
- Des déposes de voies (voies de service en gare de Rodez et de deux Itinéraires Terminaux Embranchés (ITE)) ;
- Des travaux de signalisation et télécom (remplacement des câbles/artères manquants et défectueux et régénération de la signalisation au niveau des PN).

Ainsi, le projet consiste à réaliser en lieu et place dans sa grande majorité, les travaux et aménagements nécessaires à la remise en service de la ligne Rodez-Sévérac existante.

A noter que tous les travaux ne seront pas engagés pour la réouverture de la ligne, mais seront échelonnés dans le temps. Une détermination de la criticité et des risques induits est au préalable réalisée pour chacune des différentes catégories de travaux et par ouvrage. Trois niveaux de criticité sont ainsi définis :

- U1 – Travaux prioritaires (avant réouverture de la ligne) ;
- U2 - Travaux à court ou moyen terme dans les 10 ans après ouverture de la ligne (soit entre 2027 et 2037)
- U3 - Travaux non nécessaire pour la réouverture de la ligne (à programmer au-delà des 10 ans d'ouverture de la ligne, soit après 2037)

Sont présentés ci-après les grandes catégories de travaux.

Le plan en annexe 4 du présent rapport permet de localiser les principaux travaux prévus dans le cadre de la remise en service de la ligne Rodez-Sévérac.

TRAVAUX SUR VOIE	
Localisation	Totalité de la ligne n°725 000 entre Rodez (au pk 624+277) et Sévérac-d'Aveyron (au pk 579+222).
Description des travaux	<p>La remise en circulation nécessite en premier lieu de renouveler les matériaux de la voie (rails, ballast et traverses), avec un rehaussement du ballast sur certains secteurs. Soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Renouvellement complet Voie Ballast (RVB) sur 34 km, • Rehausse du ballast et remplacement rails & traverses sur 11 km <p>Le relevage consiste à rajouter une couche de ballast sain sur la couche actuelle de ballast. Ce rehaussement peut amener à surélever la voie de 15 cm environ.</p> <p>Ces travaux nécessiteront au préalable un débroussaillage de la plateforme, la végétation s'étant développée sur la voie depuis son arrêt en 2017.</p> <p>Les travaux s'accompagnent également d'une réfection des ouvrages de collecte des eaux de ruissellement de la plateforme ferroviaire. D'autre part, sur certains secteurs, la voie s'est « enfoncée » et la piste latérale se retrouve en sur-hauteur ce qui a pour conséquences d'empêcher l'écoulement des eaux. Soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réparation, curage, reprofilage de 35km de fossés longitudinaux en terre ou maçonnés • Abaissement de la piste latérale sur 11 km pour rétablir l'écoulement des eaux en direction des fossés de collecte <p>Les travaux visent donc à rétablir les modalités d'assainissement pluvial initial de la ligne qui s'effectue à l'aide des fossés longitudinaux ou de collecteurs maçonnés, puis rejet diffus au milieu naturel.</p> <p>Enfin, certains tronçons de voies seront enlevés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dépose de voie de service en gare de Rodez et appareils de voie associés (faisceau pair au sud des voies principales n° 8 à 16) • Dépose des deux Itinéraires Terminaux Embranchés se raccordant au réseau au PK 622+500 (ITE ZI d'Onet-le-Château) et au PK 619+600 (ITE Rodez Engrais), soit 1,8 km de voie et appareils de voie associés <p>Ces secteurs feront l'objet d'une remise en état.</p>
Effets potentiels du projet	<p><u>Phase travaux</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Le renouvellement des constituants de la voie va générer des déchets, qui seront à recycler (rails, traverses et ballast) ou à envoyer en traitement spécialisé en cas de pollution (traverses créosotées) - Le débroussaillage préalable pourrait avoir un impact (dérangement et/ou destruction d'espèces protégées). Les investigations écologiques prévues permettront d'en conclure. A noter toutefois que l'arrêt de la circulation est

TRAVAUX SUR VOIE	
	<p>récent (5 ans environ) et que la plateforme (voie+3m de part et d'autre de chaque rail) fait l'objet d'un entretien annuel. La reprise de la végétation reste donc limitée. Les abords, eux, feront l'objet d'opération de maîtrise de la végétation.</p> <p><u>Phase exploitation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - La réhausse par rajout de ballast sera mineure (de l'ordre d'une quinzaine de cm), - Risque de pollution par déversement accidentel en cas d'un accident survenant sur un train fret ou voyageur - Gêne sonore pour les riverains en raison de la reprise des circulations (trafic prévisionnel de 8 trains TER par jour, soit quatre allers-retours)

GARES ET HALTES	
Localisation	<ul style="list-style-type: none"> • Gare de Rodez (PK624+277) • Halte de Bertholène (actuel : PK606+364, future : localisation définie au stade AVP) • Halte de Laissac (PK601+062) • Gare de Sévérac-d'Aveyron (PK579+559)
Description des travaux	<p>Les travaux concernent 2 gares en activité en extrémité de ligne, et deux haltes intermédiaires à réouvrir à la desserte.</p> <p>Les gares de Rodez, Sévérac et la halte existante de Laissac seront aménagées afin de répondre aux normes pour les personnes à mobilité réduite (PMR) en vigueur. Des clôtures et des portillons seront mis en place pour sécuriser l'accès aux voies.</p> <p>La mise en accessibilité nécessite également un rehaussement des quais à + 55 cm et 3 m de largeur en gares / halte de Laissac, Bertholène, Sévérac, auxquels s'ajoutent des travaux de moindre envergure (rampe PMR, signalétique, éclairage...)</p> <p>La halte de Bertholène avait déjà fait l'objet d'une fermeture avant la fermeture de la ligne elle-même. Le bâtiment voyageur a été vendu à un tiers et le cheminement entre l'ancien parvis et le quai n'est plus possible.</p> <p>La halte de Bertholène est donc déplacée, la localisation du site définitif étant prévu à l'issue des études AVP. A ce stade 3 sites sont potentiellement envisagés : du PK 606+287 au pk 606+412 / du pk 605+837 au pk 606+287 ou du pk 605+672 au pk 605+837, avec dans tous les cas un aménagement de quai et d'accessibilité sécurisé aux trains et aux normes PMR.</p>
Effets potentiels du projet	<p>Les effets potentiels des travaux au droit des gares / haltes sont les suivants :</p> <p><u>Phase travaux</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Risque de nuisances des riverains, toutefois les travaux prévus dans les gares et haltes restent de faibles intensités compte-tenu des travaux prévus (cf description ci-dessus). - Déplacement de la halte de Bertholène : emprise sur des espaces végétalisés pouvant accueillir des espèces protégées, les secteurs d'accueil pressentis étant toutefois des milieux fortement anthropisés. <p><u>Phase exploitation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Pas d'impact notable identifié

PASSAGES A NIVEAUX (PN)	
Localisation	<p>La ligne ferroviaire comprend 25 PN (visibles sur le plan des travaux en annexe 4) dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 20 PN de type SAL 2 (Signalisation Automatique Lumineuse à 2 demi-barrières) : PN Obis, 1, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 19, 20, 22, 24, 25, et 26 • 4 PN avec Croix de Saint-André (signalisation simple sans barrière de sécurité) : PN 6, 15, 16 et 23 • 1 PN piéton : PN 2
Description des travaux	<p>Pour des raisons de sécurité, les franchissements aux passages à niveaux nécessitent d'être reconfigurés. A noter que les PN1 et PN19 sont inscrits comme prioritaires au PSN (programme de sécurisation national). Le choix de la solution a été opéré au regard des trafics supportés par la voie, du niveau de risque engendré par le PN, et des effets sur les conditions de circulation en cas de suppression.</p> <p>Il est prévu la suppression de 13 PN avec destruction de tous les éléments béton (fondation, massif...), dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 en suppression totale (PN2 car fortement accidentogène en raison du manque de visibilité) • 8 avec déviation des circulations (PN 3, PN6, PN 7, PN 15, PN 18, PN 23, PN 24 et PN 25) en utilisant le réseau routier existant • 4 avec rétablissement par passages dénivelés (PRO ou PRA) pour la RN88 (PN 1, PN 4, PN 11, PN 19) <p>La fermeture sera réalisée avec mise en place d'un merlon et de clôtures de part et d'autre pour empêcher l'accès.</p> <p>12 PN sont maintenus, dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 9 nécessitant des travaux de mise en sécurité (PN 8, PN 10, PN12, PN 13, PN 14, PN 16, PN 17, PN 20 et PN 22), • et 3 n'ayant aucun aménagement nécessaire vis-à-vis de leur risque (PN Obis, PN 9, et PN 26) <p>Les travaux de mise en sécurité des PN maintenus consistent selon les cas en des reprises de clôture, remplacement du platelage, amélioration de la signalisation, limitation des vitesses routières à 30 km/h ou 50 km/h, réfection de l'assainissement pluvial...</p>
Effets potentiels du projet	<p><u>Phase travaux</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Perturbation des conditions de circulation - Pour la réalisation des passages en dénivelés : <ul style="list-style-type: none"> o emprise sur des espaces végétalisés pouvant accueillir des espèces protégées, o Impact foncier sur des parcelles privées <p><u>Phase exploitation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour les PN fermés, un rallongement des temps de parcours routiers est possible (évalué entre 3 et 6 min en moyenne)

REGENERATION D'OUVRAGES D'ART (OA)	
Localisation	<p>La ligne comprend 109 ouvrages d'art (48 PRA, 18 PRO et 43 murs). Tous les ouvrages sont concernés par des travaux, à minima de dévégétalisation.</p> <p>Cependant, les plus gros travaux ne concerneront qu'une vingtaine de pont :</p> <p>PRA 580+682 ; PRA 581+275 ; PRA 581+921 ; PRA 588+486 ; PRO 591+815 ; PRA 594+405 ; PRA 599+387 ; PRA 600+571 ; PRA 600+740 ; PRA 602+378 ; PRA 605+106 ; PRA 605+442 ; PRA 605+531 ; PRA 607+476 ; PRA 609+920 ; PRA 614+904 ; PRA 620+251 ; PRA 621+315</p> <p>Et une douzaine de murs aux PK 579+853 ; PK 581+465 ; PK 581+500 ; PK 585+040 ; PK 585+886 ; PK 587+450 ; PK 587+490 ; PK 587+540 ; PK 595+667 ; PK605+535 ; PK 623+495 ; PK 623+520</p>
Description des travaux	<p>L'état des ouvrages implique des travaux de régénération / confortement dont l'ampleur est très variable selon les ouvrages.</p> <p>Pour les ponts, les travaux peuvent ainsi impliquer :</p> <p>Des interventions simples de type :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Curage sous l'ouvrage, • Réfection de l'étanchéité/assainissement, pour limiter les infiltrations d'eau • Reprise de maçonnerie, résorption des fissures, rejointoiement en façade, • Remplacement de garde-corps, <p>Des éléments structurels de l'ouvrage, comme le changement du tablier qui constitue la structure porteuse de l'ouvrage. 20 ouvrages sont concernés par le remplacement de tablier. Lors du changement du tablier, la reprise des appuis pourra aussi s'avérer nécessaire en cas d'augmentation du poids et selon l'état actuel de l'ouvrage. Ces derniers travaux (changement de tablier, reprise des sommiers, ou renforcement des appuis) constituent les travaux les plus importants.</p> <p>Certains travaux nécessiteront une intervention dans le lit mineur du cours d'eau, avec mise en assec partiel ou total (et mise en œuvre de batardeaux), notamment lors de travaux de reprise d'appuis.</p> <p>Pour les murs, les travaux consistent essentiellement à reconstruire la partie effondrée (en raison de la poussée exercée par les terres) à l'identique du reste. Dans certains cas il pourra également :</p> <ul style="list-style-type: none"> - être mis en œuvre localement des parois clouées pour conforter des parties effondrées ; - remplacer le mur par un talutage <p>D'une manière générale, les travaux nécessiteront au préalable un débroussaillage, la végétation s'étant développée depuis l'arrêt des circulations en 2017.</p>
Effets potentiels du projet	<p><u>Phase travaux</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Les ouvrages sont susceptibles d'accueillir des espèces protégées, en particulier des chiroptères sous les ouvrages, des espèces des milieux aquatiques en fond de lit mineur ou semi-aquatiques en berge. Le

REGENERATION D'OUVRAGES D'ART (OA)	
	<p>débroussaillage préalable mais aussi les travaux peuvent générer le dérangement / la destruction d'espèces protégées, mais aussi un impact sur leurs habitats.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La mise en assec partiel ou total peut avoir une incidence sur le maintien des écoulements et les espèces en présence. - Dans les secteurs soumis à un risque inondation ⇒ risque de gêne à l'écoulement des crues ou d'emportement des matériaux et matériels - Les travaux peuvent générer un risque de pollution accidentelle au niveau des cours d'eau <p><u>Phase exploitation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour ce qui concerne les ouvrages de franchissement de cours d'eau, la conservation du gabarit hydraulique des ouvrages permettra d'éviter tout aggravation du risque inondation par rapport à la situation actuelle et de maintenir les fonctionnalités hydrauliques. Dès lors que ce maintien n'est pas possible, une analyse hydraulique déterminera l'incidence des travaux

OUVRAGES EN TERRE (OT)	
Localisation	<p>La ligne comprend 11 ouvrages en terre. Si des travaux d'entretien courant concerneront tous les ouvrages, les OT objets des travaux les plus importants seront les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Remblai Bessodes, d'un linéaire de 180 m, à partir du PK 585+660 • Tranchée rocheuse Recoules 1, d'un linéaire de 420 m, à partir du PK 586+120 • Tranchée rocheuse Recoules 2, d'un linéaire de 220 m, à partir du PK 587+480 • Tranchée rocheuse Vares, d'un linéaire de 180 m, à partir du PK 589+030 • Tranchée rocheuse du PN4, d'un linéaire de 90 m, à partir du PK 595+180 • Tranchée rocheuse de Lugans, d'un linéaire de 270 m, à partir du PK 595+300 • Déblai du Cayroule, d'un linéaire de 700 m, à partir du PK 596+100 • Tranchée rocheuse de Gages, d'un linéaire de 210 m, à partir du PK 611+700
Description des travaux	<p>De manière générale, les tranchées nécessitent des travaux d'entretien et notamment de purge des éléments instables en vue d'éviter la chute de blocs, parfois associés à des opérations de confortement ou de stabilisation (notamment sur les deux ouvrages de Recoules et Vares).</p> <p>Les travaux pourront impliquer pour les parois rocheuses :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des purges, visant à l'enlèvement des blocs instables • La mise en place de grillage plaqué ancré, pour éviter la chute de blocs • La mise en œuvre de mesures de confortement <ul style="list-style-type: none"> ○ en maçonnerie (comblement de cavités), utilisation de béton projeté, ○ ou encore enracinement à l'aide de plaques métalliques de répartition <p>Le confortement du remblai de Bessodes sera réalisé par clouage et pieux forés,</p> <p>Ces travaux nécessiteront au préalable un débroussaillage, la végétation s'étant développée depuis l'arrêt des circulations en 2017.</p>

OUVRAGES EN TERRE (OT)	
Effets potentiels du projet	<p><u>Phase travaux</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Les parois rocheuses sont susceptibles d'accueillir des espèces protégées (chiroptères, avifaune nicheuse). Les travaux peuvent générer le dérangement / la destruction d'espèces protégées. <p><u>Phase exploitation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Aucune incidence notable n'est attendu en phase exploitation. Ces travaux auront au contraire un effet bénéfique sur la sécurisation de la voie.

TRAVAUX SUR OUVRAGES HYDRAULIQUES (OH)	
Localisation	Ces travaux concerneront l'ensemble des ouvrages hydrauliques/petits ouvrages recensés sur la ligne
Description des travaux	<p>Les ouvrages hydrauliques sous la voie ferrée peuvent être de type voutes, dalots, buses béton ou métalliques, dalle en béton armés.</p> <p>Les travaux envisagés peuvent simplement impliquer une dévégétalisation et un curage sous voie, le remplacement de garde-corps ou des travaux de confortement en cas de dégradation structurelle.</p> <p>Certains travaux pourront nécessiter une intervention en lit mineur du cours d'eau, avec mise en assec partiel ou total : sur les 20 ouvrages concernés par des études de remplacement de tablier, 9 passent au-dessus d'un cours d'eau (ruisseau ou Aveyron)</p>
Effets potentiels du projet	<p><u>Phase travaux</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Les ouvrages sont susceptibles d'accueillir des espèces protégées, en particulier des chiroptères sous les ouvrages, des espèces des milieux aquatiques en fond de lit mineur ou semi-aquatiques en berge. Les travaux peuvent générer le dérangement / la destruction d'espèces protégées, mais aussi un impact sur leurs habitats. - La mise en assec partiel ou total peut également avoir une incidence sur le maintien des écoulements et les espèces en présence. - Les travaux peuvent générer un risque de pollution accidentelle au niveau des cours d'eau - Dans les secteurs soumis à un risque inondation ⇒ risque de gêne à l'écoulement des crues ou d'emportement des matériaux et matériels <p><u>Phase exploitation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - La conservation du gabarit hydraulique des ouvrages permettra d'éviter tout aggravation du risque inondation par rapport à la situation actuelle et de maintenir les fonctionnalités hydrauliques. Dès lors que ce maintien n'est pas possible, une analyse hydraulique déterminera l'incidence des travaux

2.5 Stratégie de chantier et bases travaux

2.5.1 Les bases travaux

LES BASES TRAVAUX (BT)	
Localisation	<p>Deux bases travaux ou installations de chantiers principales sont prévues :</p> <ul style="list-style-type: none"> • En gare de Séverac dans les emprises ferroviaires, sur la zone des voies de services et sur un terrain adjacent ouest, au PK 579+560 (PK indicatif) • En gare de Rodez, au niveau des voies de service du faisceau pair (prévues à la dépose) et du parking, au PK624 (PK indicatif) <p>Ces bases travaux principales sont complétées par des zones de stockage complémentaires le long de la voie.</p> <p>En remplacement de la gare de Rodez, il est également possible de prévoir une base travaux au niveau de l'Itinéraire Terminal Embranché de la ZI d'Onet le Château, sur un terrain en friche disponible, au PK 622+500</p>
Description des travaux	<p>La réalisation des travaux nécessite des zones de base travaux, d'accès et d'aires de stockage.</p> <p>Les bases travaux comprendront</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une base vie composée de bureaux, vestiaires et sanitaires • Une zone de parking VL et un accès PL • Une zone de stockage des matériaux, matériels et engins de chantier • Un raccordement à la voie ferrée <p>D'autres installations de chantier pourront être utilisées pour du stockage de matériaux.</p> <p>Il a été recherché des sites raccordés au réseau routier et avec une possibilité d'accès par la voie ferrée pour, le cas échéant, permettre un approvisionnement des zones de chantiers par des trains travaux.</p> <p>Ces bases-travaux qui accueilleront des engins de chantier, le matériel nécessaire tel que rails, traverses et ballasts neufs, probablement des petits stockages de carburant, et enfin des cantonnements provisoires, pourront relever, en fonction notamment des volumes stockés, de la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). Il est toutefois difficile, à ce stade de préciser la nature et les quantités de matériaux et produits utilisés, mais à priori les seuils pressentis sont ceux de la déclaration ou de l'enregistrement ICPE.</p> <p>L'acheminement des matériaux tels que rails, traverses, ballasts, par voie ferroviaire plutôt que par voie routière, est en cours d'étude.</p> <p>Il est nécessaire également d'organiser les modalités d'accès aux zones de travaux ponctuels (PRO, PRA, OT...). L'accès pourra s'opérer :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ A partir des passages à niveaux et la possibilité de remonter le long de la voie ▪ Depuis les accès routiers existants ▪ A défaut par des pistes temporaires de chantier à créer et remises en état à l'issue des opérations.
Effets potentiels du projet	<p><u>Phase travaux</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Certains sites impliquent des occupations temporaires hors emprise ferroviaire et donc un impact foncier sur des parcelles privées. Dans ce cas, une convention d'occupation temporaire sera établie avec les propriétaires. - Certains sites sont susceptibles d'accueillir des espèces protégées, en raison de leur caractère actuel en friche ou végétalisé. Il s'agit notamment du secteur

LES BASES TRAVAUX (BT)	
	<p>de l'ITE de la ZI d'Onet le Château et des sites pressentis à proximité des gares de Sévérac, Gages, Laissac et Bertholène.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les activités envisagées sur les bases travaux principales (stockage de carburant, opération de maintenance légère sur matériels et engins) peuvent générer des risques de pollution accidentelle des sols et de la ressource en eaux souterraines - Les activités peuvent générer des nuisances sonores pour les riverains lors du chargement / déchargement des matériaux, la circulation des camions..., les gares étant en générale localisée à proximité d'habitations. <p><u>Phase exploitation</u> Aucune incidence notable n'est attendue. Il s'agit d'installations temporaires qui feront l'objet d'une remise en état à l'issue des travaux.</p>

Le plan en annexe 4 du présent rapport permet de localiser les sites envisagés pour l'implantation des bases travaux et installations de chantiers principales.

2.5.2 Mesures d'organisations générales en phase travaux

De manière générale, le maître d'ouvrage élaborera un cahier des charges renfermant les prescriptions relatives à l'environnement que devront respecter les entreprises pendant le chantier. Ce cahier des charges constituera un document du Dossier de Consultation des Entreprises (DCE). Des pénalités pourront être appliquées aux entreprises en cas de non-respect du cahier des charges.

Les entreprises de travaux devront mettre en place un système de management environnemental de chantier qui sera défini dans leur PRE (Plan de Respect de l'Environnement). Ce SME définira les responsabilités et les dispositions en matière de gestion et de suivi de l'environnement en phase travaux.

Des visites de contrôle seront réalisées en phase chantier de façon à vérifier :

- la bonne mise en œuvre et l'efficacité des mesures d'évitement et de réduction (balisage, assainissement provisoire, respect des aires de stockage et de stationnement, conformité des engins de chantier, etc.) ;
- la bonne mise en œuvre de la politique de gestion et d'élimination des déchets.

Un plan de secours en cas de pollutions accidentelles ou d'incidents sera mis en place avant le démarrage des travaux, en concertation avec les Services Départementaux d'Incendie et de Secours. Il précisera, en fonction du type de pollution ou d'incident, la procédure de traitement à suivre (personnes et organismes à alerter, moyens disponibles sur le chantier pour le traitement) et indiquant les informations de gestion de la crise avant, pendant et après.

2.6 Les procédures règlementaires prévues

Le projet sera soumis à :

- **Déclaration d'utilité publique (DUP)** et dossier d'enquête parcellaire. Les travaux seront réalisés majoritairement dans les emprises foncières ferroviaires. Toutefois des expropriations localisées ne sont pas exclues notamment pour permettre la réalisation des passages en dénivelé.
- **Demande d'autorisation environnementale (DAE)** comprenant :
 - Un dossier d'autorisation au titre de la Police de l'eau, et incluant une évaluation des incidences Natura 2000, pour les rubriques potentielles suivantes :

CATEGORIE DE TRAVAUX	RUBRIQUES
REGENERATION D'ART (OA) TRAVAUX SUR OUVRAGES HYDRAULIQUES (OH) <i>dès lors que ceux-ci comprennent des interventions dans le lit mineur</i>	<p>Travaux en rivières (impact temporaire), autorisation préfectorale :</p> <p>3.1.1.0. Installations, ouvrages, remblais et épis, dans le lit mineur d'un cours d'eau, constituant :</p> <p>1° Un obstacle à l'écoulement des crues (A)</p> <p>2° Un obstacle à la continuité écologique :</p> <p>a) Entraînant une différence de niveau supérieure ou égale à 50 cm, pour le débit moyen annuel de la ligne d'eau entre l'amont et l'aval de l'ouvrage ou de l'installation (A) ;</p> <p>b) Entraînant une différence de niveau supérieure à 20 cm mais inférieure à 50 cm pour le débit moyen annuel de la ligne d'eau entre l'amont et l'aval de l'ouvrage ou de l'installation (D).</p> <p>Rubriques à déclaration ou autorisation (selon études techniques)</p> <p>Travaux de reprise des appuis sur OA, reprise d'OH, déviation temporaire de cours d'eau...</p> <p>3.1.2.0. Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3. 1. 4. 0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau :</p> <p>1° Sur une longueur de cours d'eau supérieure ou égale à 100 m (A) ;</p> <p>2° Sur une longueur de cours d'eau inférieure à 100 m (D).</p> <p>3.1.5.0. Installations, ouvrages, travaux ou activités, dans le lit mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens, ou dans le lit majeur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères de brochet</p> <p>1° Destruction de plus de 200 m² de frayères (A) ;</p> <p>2° Dans les autres cas (D).</p>
GARES ET HALTES LES BASES TRAVAUX (BT) DENIVELLATIONS DE PN	<p>Surfaces imperméabilisées complémentaires :</p> <p>Nouvelle halte de Bertholène, création ou réhausse de quais sur les autres haltes et gares, parkings</p> <p>Voie d'accès, parkings... (Déclaration)</p> <p>2.1.5.0. Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant :</p> <p>1° Supérieure ou égale à 20 ha (Autorisation) ;</p> <p>2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (Déclaration)</p> <p>Nota : Les modalités d'assainissement pluviales de la plateforme ferroviaire ne sont pas modifiées par rapport à la situation actuelle</p>

CATEGORIE DE TRAVAUX	RUBRIQUES
	<p>Remblais en zone inondable</p> <p>3. 2. 2. 0. Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau :</p> <p>1° Surface soustraite supérieure ou égale à 10 000 m2 : (Autorisation)</p> <p>2° Surface soustraite supérieure ou égale à 400 m2 et inférieure à 10 000 m2 : (Déclaration))</p> <p>Nota 1 : Les gares / haltes de Rodez, Laissac, Sévérac d'Aveyron sont hors zone inondable. La localisation de la Halte de Bertholène n'étant pas encore actée, il sera recherché dans la mesure du possible une localisation en dehors de la zone inondable</p> <p>Nota 2 : Lors de la recherche de site pour l'implantation des bases travaux, un positionnement hors zone inondable sera recherché</p>

- Des dossiers de déclaration ou enregistrement ou autorisation ICPE

SNCF Réseau a d'ores et déjà missionné un bureau d'études spécialisé en écologie pour réaliser des inventaires faunistiques et floristiques. En fonction des conclusions de cette expertise, une demande de dérogation pour destruction exceptionnelle d'espèces protégées pourrait être réalisée.

Une enquête publique spécifique sera également réalisée pour les suppressions des passages à niveau.

Enfin, la présente demande d'examen au cas par cas permettra de déterminer si les procédures de DUP et de DAE doivent être accompagnées (ou non) d'une évaluation environnementale au titre de l'article L.122-1 du code de l'environnement.

2.7 Planning prévisionnel des procédures et des travaux

Le planning prévisionnel est le suivant :

- Réalisation des études détaillées du projet niveau AVP et élaboration des dossiers réglementaires : 2022 – 2023
- Réalisation des études détaillées du projet niveau PRO et élaboration des dossiers réglementaires : 2023 – 2024
- Réalisation des travaux : 2025 – 2026
- Réouverture de la ligne : début 2027

3 SYNTHÈSE DES SENSIBILITÉS, CONTRAINTES ET HIÉRARCHISATION DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

À partir de l'état initial du site, les principaux enjeux ont été identifiés et hiérarchisés suivant leur sensibilité ou niveau de contrainte au regard des caractéristiques du projet.

NIVEAU D'ENJEU	CODE COULEUR
Fort	
Moyen	
Faible	
Nul	

THEMATIQUE DE L'ETAT INITIAL		NIVEAU D'ENJEU	SYNTHESE DES ENJEUX INTERCEPTES PAR LA LIGNE RODEZ – SEVERAC ET DES TRAVAUX ENVISAGES
Milieu physique	Contexte géologique et topographique	 	La ligne sillonne de part et d'autre la vallée de l'Aveyron, traversant ainsi des formations alluvionnaires et des terrains sédimentaires. Du côté de Rodez les formations correspondent à des grès et conglomérats, puis de Laissac à Sévérac on rencontre des calcaires, dolomies, marnes.... Les calcaires sont de nature karstifiée, avec des alternances marneuses. Le secteur est également traversé par plusieurs failles géologiques. Les principales contraintes géotechniques sont liées à l'existence d'un contexte karstique avec la présence possible de cavités (avens) pouvant engendrer un risque d'effondrement.
	Eaux superficielles	 	La ligne ferroviaire Rodez - Sévérac intercepte le cours d'eau de l'Aveyron à plusieurs reprises : à la limite communale entre Onet-le-Château et Sainte-Radegonde au PK620+390, entre les communes de Sainte-Radegonde et La Loubière au PK618+700, sur la commune de Montrozier au PK612+660, sur la commune de Gaillac d'Aveyron au PK594+435 et sur la commune de Sévérac d'Aveyron au PK589+420 et au PK 580+420. La ligne traverse également de nombreux autres cours d'eau (une vingtaine) ce qui nécessitera la mise en œuvre de mesures de prévention adaptées en phase travaux pour éviter les risques de pollution accidentelle et prendre en compte l'éventuel risque inondation.
	Eaux souterraines	 	Aucun captage et aucun périmètre de protection n'est intercepté par la ligne ferroviaire Rodez - Sévérac. La ressource en eau souterraine peut être qualifiée de vulnérable aux risques de pollution accidentelle, en particulier dans les formations calcaires donnant lieu à un contexte karstique. La ressource en eau souterraine est rencontrée à faible profondeur au sein des formations alluvionnaires, ce qui peut induire des incidences en cas de travaux en profondeur ou la rendre vulnérable aux risques de pollutions accidentelles.
	Risques naturels	Inondation Mouvements de terrain Feu de forêt Remontée de nappe	La ligne ferroviaire intercepte sur plusieurs secteurs la zone inondable de l'Aveyron ou de ses affluents. Elle est également en limite de zone inondable sur d'important linéaires. Les autres risques présentent un niveau de sensibilité moindre : - Sismicité de niveau 2 (faible) - Aléa faible à moyen pour le risque retrait / gonflement des argiles - Sensibilité faible à forte pour le risque de feu de forêt, avec un Plan Départemental de Protection des Forêts Contre les Incendies (PDPFCI) pour la période 2017-2026 - La nappe est sub-affleurante dans les formations alluvionnaires fluviatiles de l'Aveyron et de ses affluents
Milieu naturel	Zones naturelles réglementaires et protégées	 	La ligne ferroviaire n'intercepte aucun site Natura 2000, aucun arrêté de protection de biotope, ni d'une manière générale aucun zonage de protection. Le site Natura 2000 le plus proche est localisé à 150 m de la ligne (Zone Spéciale de Conservation du « Causse Comtal »).
	Zones d'inventaires patrimoniaux	 	La ligne ferroviaire intercepte plusieurs ZNIEFF (Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique) de type I et II, et en particulier : - les Znieff accompagnant l'Aveyron (Znieff I « Rivière Aveyron » et Znieff II « Vallée de l'Aveyron ») - et la Znieff I « Prairies de Cornuéjols ». Le classement en Znieff de l'Aveyron montre le fort intérêt écologique que représente le cours d'eau et les milieux associés

THEMATIQUE DE L'ETAT INITIAL		NIVEAU D'ENJEU	SYNTHESE DES ENJEUX INTERCEPTES PAR LA LIGNE RODEZ – SEVERAC ET DES TRAVAUX ENVISAGES
	Autres zones naturelles protégées		La ligne traverse le périmètre du PNR (Parc Naturel Régional) des Grands Causses à partir du PK 589+500 jusqu'à l'extrémité Est du périmètre d'étude, soit sur les 10 derniers km Est du tracé Le projet est également concerné par plusieurs PNA (Plan Nationaux d'Action) relatifs à des espèces faunistiques protégées.
	Zones humides	Fort (pour les zones humides inventoriées)	Les formations alluviales de l'Aveyron et ses affluents constituent des secteurs potentiellement humides. La ligne ferroviaire Rodez – Sévérac d'Aveyron traverse une zone humide inventoriée dans la commune de La Loubière, au niveau du ruisseau de Pailhorez au droit du PK 615+840.
	Continuités écologiques		Le tracé de la ligne traverse alternativement des zones urbanisées (secteurs des bourgs) et des espaces naturels et agricoles plus intéressantes pour la biodiversité. Plusieurs corridors écologiques, trame bleue et réservoirs de biodiversité sont traversés.
Paysage et patrimoine	Contexte paysager		La ligne ferroviaire Rodez - Sévérac d'Aveyron traverse un territoire pourvu de forts enjeux paysagers, compte tenu notamment de la topographie et de la vallée de l'Aveyron.
	Sites classés et inscrits	Nul	Aucun site inscrit ou classé concerné
	Patrimoines protégés : Monuments historiques / SPR et autres		La ligne ferroviaire Rodez - Sévérac d'Aveyron est concernée par plusieurs périmètres de protection de monuments historique, en particulier en traversée de bourgs / zones urbanisées La ligne ferroviaire est concernée par le site patrimonial remarquable (SPR) de Rodez, le site patrimonial remarquable d'Onet-le-Château, et le site patrimonial de Sainte-Radegonde, en extrémité ouest de la ligne. A son extrémité Est, le périmètre d'étude intercepte la zone tampon (zone tampon délimitée autour du bien, incluant notamment son environnement immédiat et les perspectives visuelles importantes) du bien UNESCO des « Causses et Cévennes »
	Contexte archéologique	Nul	Aucune zone de présomption de prescriptions archéologiques (ZPPA) recensée
Milieu humain et contraintes foncières	Occupation des sols / agriculture / présence d'établissements sensibles recevant du public	Moyen pour les zones urbanisées	L'occupation des sols est variée : la ligne traverse successivement des zones naturelles et agricoles, zones urbaines (traversée de bourgs), des zones d'équipements et d'activités. Toutefois, on constate une forte prédominance de l'activité agricole sur le territoire traversé.
		Faible pour les autres occupations du sol	Les zones urbanisées (Rodez / Onet le Château / Sévérac d'Aveyron, mais aussi les autres bourgs traversés accueillent un certain nombre d'équipements. Toutefois, il n'y a pas d'établissement sensible (type écoles, EPHAD, Hôpital, établissement de soin) à proximité immédiate de la voie ferrée. Présence néanmoins de zones d'habitats
	Documents d'urbanisme	Moyen (au droit des ER et EBC)	Territoire couvert par plusieurs documents d'urbanisme : PLUI, PLU, RNU. Présence d'ER (Emplacements réservés) et d'EBC (Espaces Boisés Classés)
	Risques technologiques	Nul	Aucun risque industriel ou technologique n'est recensé à proximité en dehors du risque relatif au transport de matières dangereuses qui peut avoir lieu sur la RN88

L'atlas cartographique présenté en annexe 6 de la présente note permet de localiser les différents enjeux rencontrés le long de la ligne Rodez – Sévérac.

4 ANALYSE SIMPLIFIEE DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ASSOCIEES

4.1 Pistes d'éco-conception

✓ Economie circulaire et locale

Afin de limiter la consommation de matériaux, le réemploi de matériaux issus des travaux ou des chantiers situés à proximité sera privilégié autant que possible ; tel que le réemploi de rails issus d'autres chantiers ferroviaires, et le réemploi partiel de ballast par criblage...

Néanmoins, la généralisation du réemploi ne peut être envisagée en raison des normes de qualité auxquels doivent répondre les matériaux constituant la ligne. De plus, il sera mis en place des analyses multicritères des opérations récupération de rails si celles-ci sont possibles (bilan carbone) afin d'en vérifier le bénéfice environnemental.

En matière de gestion des déchets, le choix sera systématiquement de privilégier les filières de recyclage et de réemploi. En effet, le matériel déposé et non réemployé lors du projet sera mis à disposition du pôle Valora pour réutilisation sur d'autres projets ferroviaires.

✓ Démarche d'éco-conception

Les pistes d'éco-conception étudiées à ce stade sont :

- La réduction de quantité de matériaux utilisés pour les travaux (espacement des traverses, réduction de l'épaisseur de ballast, etc.)
- La réduction du bilan carbone du projet
- La réversibilité de certains aménagements (notamment des bases travaux et des sites de stockage temporaire)

Ces pistes seront confirmées lors des études d'avant-projet.

4.2 Les effets positifs du projet

La remise en service de la ligne Rodez – Sévérac d'Aveyron sera à l'origine d'effets positifs directs et indirects, qui peuvent être temporaires et permanents.

- Effets positifs directs et indirects temporaires liés aux travaux

Le chantier aura des retombées sur l'économie locale du fait du développement des activités durant la période de travaux :

- effets directs pour les entreprises de BTP en charge des travaux (entreprises de génie civil, voie, signalisation, voirie, réseaux divers, génie écologique, etc) et nécessitera la passation de plusieurs importants marchés de travaux ;
- effets indirects pour les fournisseurs, les commerces et les services aux abords de la zone de chantier (approvisionnement des matières, restauration des ouvriers durant les travaux, etc.)

- Effets positifs directs et indirects permanents liés à la reprise des circulations

Le projet permettra de :

- Contribuer au désenclavement du territoire

Le projet permettra de soutenir l'activité économique en facilitant les échanges avec les territoires voisins.

Elle permettra également aux habitants non motorisés des communes de La Loubière, Montrozier, Bertholène, Laissac, Sévérac l'Eglise, Gaillac d'Aveyron, et Sévérac d'Aveyron, d'accéder plus facilement aux équipements et infrastructures de Rodez Agglomération.

- Répondre aux besoins de mobilité du territoire

La réouverture de la ligne Rodez – Sévérac d'Aveyron ré-offrira aux habitants du territoire la possibilité de déplacements facilités, plus attractifs et confortables. Le projet permettra également d'enrayer le déclin de l'offre en transports en commun, à l'œuvre depuis plusieurs années et souligné par les EGRIM.

Au-delà du temps de parcours, le train offre des conditions de voyage plus confortables que le car ou la voiture, pour y travailler ou se reposer par exemple.

Pour les usagers ayant des difficultés à se déplacer (personnes avec poussettes, avec enfants en bas-âge, en situation de handicap), le mode ferroviaire, par ses aménagements en gare et son matériel roulant, offre des conditions plus optimales de déplacements.

Cet accès facilité pour tous à une mobilité alternative à la voiture répond aux enjeux soulignés dans les EGRIM ainsi que les orientations des grandes politiques publiques et de la loi LOM souhaitant favoriser les alternatives efficaces à la voiture pour les déplacements du quotidien.

4.3 Les effets du projet en phase travaux et mesures envisagées

Le tableau ci-après présente les effets et mesures génériques à l'ensemble des travaux et ouvrages :

THEME	PRINCIPAUX ENJEUX	EFFETS POTENTIELS DU PROJET	MESURES
Milieu physique	<ul style="list-style-type: none"> Grande vulnérabilité des masses d'eaux souterraines au risque de pollution en raison des formations géologiques (présence d'un réseau karstique dans les formations calcaires et nappe sub-affleurante dans les formations fluviatiles) Réseau hydrographique (interception à plusieurs reprises de l'Aveyron et d'autres cours d'eau) Risque inondation au niveau de l'Aveyron et ses principaux affluents 	<ul style="list-style-type: none"> Prélèvements et consommation d'eau en phase travaux Risque de pollution par déversement accidentel sur la ressource en eau souterraine et superficielle Risque d'atteinte du milieu aquatique en cas de travaux en lit mineur Création d'obstacle temporaire à l'écoulement des crues lors de travaux impliquant un franchissement de cours d'eau ou en zones inondables Création de surfaces imperméabilisées temporaires au niveau des BT principales (zone de stockage des produits et engins potentiellement polluants, zone de ravitaillement et de maintenance des engins) 	<p><u>Prélèvement et consommation d'eau</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Pour couvrir les besoins du chantier, aucun prélèvement direct ne sera autorisé tant dans la ressource en eaux souterraines que superficielles. Les besoins en eau sur le chantier et les bases travaux seront couverts soit par une citerne, soit par un raccordement au réseau collectif d'alimentation en eau potable. <p><u>Mesures générales relatives à la protection de la ressource en eau</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Emprises limitées au strict nécessaire et respect des emprises ; Stockage du matériel, engins, produits liquides ou solides, et implantation des installations de chantier secondaires à plus de 50 m des zones sensibles (cours d'eau, zones humides, zones inondables) ; Au niveau des bases travaux : <ul style="list-style-type: none"> aménagement d'aires spécifiques imperméabilisées pour l'entretien des engins et du matériel, stockage des produits polluants sur des bacs de rétention étanches et abrités de la pluie, et élimination dans des filières agréées notamment pour les huiles et liquides de vidange des engins de chantier ; Mise en place des dispositifs de traitement des eaux de ruissellement issues des zones de chantier (fossés de collecte, bassins provisoires, filtres à pailles, ...) limitant le risque de dispersion de produits polluants mais aussi des matières en suspension en direction des milieux naturels ; Présence de kit de dépollution au niveau des bases travaux et des zones de travaux ; Entretien régulier des véhicules et engins de chantier pour éviter les fuites ou rupture de flexibles ; En fin de chantier, enlèvement de tous les déchets et remise en l'état initial. <p><u>Mesures spécifiques en cas d'intervention en lit mineur de cours d'eau</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Adaptation du planning pour travailler en période favorable (période d'étiage) ; Si réalisation de batardeaux pour mise à sec des zones de travaux, mise en œuvre de systèmes de maintien de l'écoulement hydraulique des eaux de l'amont vers l'aval (gaine, pompe...) Réalisation de pêches de sauvegarde (avec sollicitation au préalable d'une autorisation exceptionnelle de capture et de transport du poisson) avant la mise en place de batardeaux et/ou mesure d'assèchement. <p><u>Mesures en zones inondables</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Conservation / restauration de la capacité de transit des ouvrages actuels et curage des ouvrages hydrauliques sous la voie ferrée ; Pas d'installation de chantier principale ni de bases travaux en zone inondable ; Adaptation du planning des travaux lorsque ceux-ci nécessitent des interventions dans le cours d'eau (période d'étiage) ; Suivi des risques de crue via le site Vigicrues. En cas de crue annoncée, les zones de travaux seront mises en sécurité : évacuation ou ancrage des matériels et matériaux susceptibles d'être emportés, éloignement des engins de chantier (mise en stationnement si possible sur une zone non inondable ou à minima sur une zone d'aléa moindre) ;

THEME	PRINCIPAUX ENJEUX	EFFETS POTENTIELS DU PROJET	MESURES
Milieu naturel	<ul style="list-style-type: none"> Présence d'habitats naturels pouvant présenter un intérêt pour la faune. La ligne ferroviaire traverse en effet les périmètres définis par les ZNIEFF de type I et II, des PNA et le périmètre du parc naturel régional des Grands Causses du PK 589+500 jusqu'à la gare de Sévérac d'Aveyron Les cours d'eau traversés sont identifiés comme faisant partie de la trame bleue au SRCE La ligne ferroviaire est concernée par plusieurs corridors écologiques identifiés au SRCE, 	<ul style="list-style-type: none"> La dévégétalisation et les travaux peuvent induire des incidences sur les éventuelles espèces protégées (dérangement, destruction d'individus) Les travaux en lit mineur peuvent générer des incidences sur les milieux aquatiques et les espèces associés 	<ul style="list-style-type: none"> Une étude faune flore habitats est en cours sur un cycle biologique annuel. Cette étude permettra de déterminer plus précisément les espèces et habitats d'espèces protégés, puis les mesures d'évitement et de réduction à mettre en œuvre Le calendrier des travaux sera adapté aux espèces en présence. Ainsi le débroussaillage sera réalisé entre septembre et février. Les interventions dans les cours d'eau se feront en période d'étiage Afin de protéger les espaces écologiquement sensibles, un balisage préalable sera réalisé. Les zones de chantier, les bases travaux et les différents accès seront délimités par une signalisation facilement visible, qui sera maintenue en état durant toute la phase de chantier Durant le chantier, le site fera l'objet d'un suivi par un écologue. Ce suivi régulier permettra de vérifier la bonne réalisation des mesures d'évitement et de réduction, de mettre en évidence d'éventuelles problématiques liées aux espèces qu'elles soient protégées ou invasives et de sensibiliser les intervenants sur le chantier aux sensibilités présentes
Milieu Humain	<ul style="list-style-type: none"> Présence de zones d'habitation à proximité immédiate de la ligne La ligne ferroviaire Rodez – Sévérac d'Aveyron intercepte un Espace Boisé Classé (EBC) sur la commune de Bertholène, entre les PK 603+135 et PK 603+195 et longe deux autres Espaces Boisés Classés au droit des PK 602+500 et du PK 600+650. 	<ul style="list-style-type: none"> Gêne sonore en phase travaux, en particulier au droit des bases travaux Incidence possible lors des travaux sur le PRA 602+378 	<p>Les bases travaux de Rodez et Sévérac d'Aveyron peuvent induire des nuisances sonores pour les riverains.</p> <ul style="list-style-type: none"> Base travaux de Rodez / Onet le Château <p>Compte tenu du positionnement de la gare en zone urbanisée de Rodez, d'autres sites ont été étudiés, en particulier au niveau du PK 622+500, correspondant à l'ancienne ITE « ZI d'Onet-le-Château ». Ce site en zone industrielle ne présente pas d'enjeu environnementaux forts. Toutefois le choix définitif à ce stade n'est pas encore effectué</p> <ul style="list-style-type: none"> Base travaux principale à Sévérac d'Aveyron <p>Une seconde base est envisagée en gare de Sévérac, sur la zone des voies de services et le terrain adjacent ouest, pour une surface d'environ 5,5 ha, au PK 579+559. Ce site présente peu de sensibilité, on notera cependant la présence d'habitations en limite sud.</p> <p>D'une manière générale, au droit des bases travaux, il est envisagé</p> <ul style="list-style-type: none"> La réalisation d'un « dossier Bruit de chantier » qui déterminera les mesures de réduction à mettre en œuvre au regard des enjeux en présence, et en cas d'atteinte des seuils ICPE la réalisation d'une étude acoustique ; La mise en place de contrôle externe du niveau sonore afin de respecter la réglementation acoustique. Des équipements de réduction de bruit seront mis en place le cas échéant. Une concertation avec les collectivités et une information auprès des riverains concernés Evitement de l'EBC lors des travaux
Patrimoine et paysage	<ul style="list-style-type: none"> Patrimoine culturel riche : La ligne ferroviaire est concernée par plusieurs périmètres de protection de monuments historiques en traversé de bourgs, par des sites patrimoniaux remarquables (SPR) en extrémité Ouest de la ligne, par la zone tampon UNESCO des « Causses et Cévennes » en extrémité Est. 	<ul style="list-style-type: none"> La typologie des travaux n'est pas de nature à induire des impacts sur le patrimoine et le paysage sauf au niveau des bases travaux temporaires, et très localement au niveau des 4 passages en dénivelés créés 	<ul style="list-style-type: none"> L'incidence au droit des bases travaux et zone de travaux sera temporaire, et les sites feront l'objet d'une remise en état à l'issue des travaux Les zones de travaux et bases travaux seront maintenues propres et les déchets régulièrement évacués vers des filières adaptées En cas de découverte d'un vestige archéologique, les travaux seront immédiatement interrompus et la zone mise en défens. Le service régional de l'archéologie sera immédiatement informé.

4.4 Les effets du projet en phase exploitation et mesures envisagées

Le tableau ci-après présente les effets et mesures génériques en phase exploitation :

PRINCIPAUX ENJEUX	EFFETS POTENTIELS DU PROJET	MESURES
<p>Milieu physique</p> <ul style="list-style-type: none"> Grande vulnérabilité des masses d'eaux souterraines au risque de pollution en raison des formations géologique (présence d'un réseau karstique dans les formations calcaires et nappe sub-affleurante dans les formations fluviatiles) Réseau hydrographique (interception à plusieurs reprises de l'Aveyron et d'autres cours d'eau) Risque inondation au niveau de l'Aveyron et ses principaux affluents 	<ul style="list-style-type: none"> Risque de pollution accidentelle en cas d'accident sur la ligne ferroviaire Risque de diminution de la transparence hydraulique des ouvrages restaurés Réalisation possible de remblais en zones inondables (passages en dénivelés) 	<p><u>Mesures générales relatives à la protection de la ressource en eau</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Le risque de pollution sera très faible en raison du faible trafic attendu (4 allers / retours par jour). D'autre part, le risque d'accident fret est très inférieur à celui du déplacement par route, la remise en service de la ligne aura donc un impact positif sur les risques de pollution accidentelle en cas de report du transport de marchandises par voie ferrée. En ce qui concerne la gestion des eaux pluviales, celle-ci sera identique aux modalités d'assainissement initiales (c'est-à-dire avant l'arrêt des circulations en 2017) et s'effectuera à l'aide des fossés pluviaux ou de collecteurs drainants, puis rejet diffus au milieu naturel ou vers réseau d'eau collectif. Toutefois, le curage / reprofilage des fossés permettra d'améliorer l'efficacité du système d'assainissement pluvial <p><u>Mesures en zones inondables</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Aucune incidence n'est attendue par rapport à la situation initiale, la réfection des ouvrages s'effectuant à gabarit hydraulique constant. Les travaux entraineront au contraire une amélioration de la transparence hydraulique des ouvrages de franchissement. En cas d'impossibilité de maintenir la section hydraulique actuelle, une étude déterminera les incidences induites par les travaux et les mesures de réduction / compensation à mettre en œuvre. Il s'agira néanmoins de cas exceptionnel. Tout nouveau rehaussement / remblais en zone inondable fera l'objet d'une compensation de même volume.
<p>Milieu naturel</p> <ul style="list-style-type: none"> Présence d'habitats naturels pouvant présenter un intérêt pour la faune. La ligne ferroviaire traverse en effet les périmètres définis par les ZNIEFF de type I et II, des PNA et le périmètre du parc naturel régional des Grands Causses du PK 589+500 jusqu'à la gare de Sévérac d'Aveyron Les cours d'eau traversés sont identifiés comme faisant partie de la trame bleue au SRCE La ligne ferroviaire est concernée par plusieurs corridors écologiques identifiés au SRCE, 	<ul style="list-style-type: none"> S'agissant néanmoins de la remise en service d'une ligne existante, peu d'incidence en phase exploitation est attendue sur les milieux naturels Dérangement de la faune / risque de collision avec un train 	<ul style="list-style-type: none"> D'une manière générale, la voie ferrée ne sera pas clôturée, sauf éventuellement au droit des passages à niveau supprimés ou autres secteurs ponctuels. Il s'agit alors d'une mesure de sécurité indispensable afin d'empêcher tout passage forcé, tant par un piéton qu'un véhicule. Vu les faibles niveaux de trafic attendus, cette mesure sera favorable au maintien de la transparence écologique et le risque de collision très faible. Une réflexion sera engagée sur la restauration de la continuité des passages petites faunes / mammifères semi-aquatiques au sein des ouvrages hydrauliques. L'étude faune / flore ciblera les ouvrages pertinents et les possibilités d'aménagement au regard de la configuration actuelle des ouvrages existants Une étude faune flore habitats est en cours sur un cycle biologique annuel. En fonction des conclusions de cette expertise, une demande de dérogation pour destruction exceptionnelle d'espèces protégées pourrait être réalisée ainsi que la définition de mesures compensatoires si nécessaire.
<p>Milieu Humain</p> <ul style="list-style-type: none"> Présence de zones d'habitation à proximité immédiate de la ligne Présence d'EBC entre les PK 603+135 et PK 603+195, puis les PK 602+500 et 600+650. 	<ul style="list-style-type: none"> Aux vues des faibles niveaux de trafic, la gêne sonore induite par la remise en service est évaluée comme faible, et dans tous les cas, équivalente à celle induite avant l'arrêt des circulations en 2017. Un impact indirect possible est aussi le report des circulations routières liés à la fermeture de certain PN. Toutefois les PN concernés présentent des niveaux de circulation routière très faibles (entre 4 et 25 véhicules / jour en 2017) Aucune incidence sur les EBC n'est attendue 	<ul style="list-style-type: none"> Une analyse acoustique sera réalisée afin de déterminer les effets acoustiques de la remise en service de la ligne. Cette étude déterminera s'il y a lieu de prévoir des mesures de protection particulière (isolement de façades, merlons ou murs anti-bruit). Toutefois, le volume des circulations projetées (tant ferroviaire que routière au niveau des déviations routières) n'est pas de nature à modifier significativement l'environnement sonore. Evitement des EBC

PRINCIPAUX ENJEUX	EFFETS POTENTIELS DU PROJET	MESURES
<p>Patrimoine et paysage</p>	<ul style="list-style-type: none"> Patrimoine culturel riche : La ligne ferroviaire est concernée par plusieurs périmètres de protection de monuments historique en traversé de bourgs, par des sites patrimoniaux remarquables (SPR) en extrémité Ouest de la ligne, par la zone tampon UNESCO des « Causse et Cévennes » en extrémité Est. 	<ul style="list-style-type: none"> Sans objet

4.5 Spécificités par catégorie de travaux

4.5.1 Thématique travaux de renouvellement de la voie

La régénération de la voie sera réalisée en conservant l'emprise existante, ce qui limite les incidences du projet.

La gestion des matériaux de voie déposés représente cependant un enjeu environnemental important :

- Les rails déposés seront envoyés en ferronnerie pour recyclage où seront réemployés localement de manière à fournir un stock pour l'entretien des voies de service,
- Les traverses en bois seront traitées en site spécialisé,
- Le ballast sera traité de différentes manières :
 - Criblé ou retraité pour réutilisation en voie,
 - Réutilisé dans le cadre de travaux routiers s'il est impropre à une seconde vie ferroviaire,
 - Traité en site spécialisé s'il est trop pollué

SNCF Réseau ambitionne de collecter 100% des produits de dépose d'ici à 2025 (valorisation ou réemploi).

La dévégétalisation des emprises (travaux préparatoires) peut impacter la faune et la flore qui a pu se développer dans les emprises ferroviaires depuis la fermeture de la ligne. Les travaux de dévégétalisation seront réalisés en dehors des périodes de reproduction de la faune présente. A ce titre l'étude faune / flore / habitat déterminera les enjeux et espèces protégées susceptibles d'être présentes au droit des principaux travaux et ouvrages.

4.5.2 Thématique ouvrages d'art

Les incidences potentielles liés aux travaux sur les ouvrages d'art seront les suivants :

- En phase travaux :
 - La création d'un obstacle à l'écoulement des crues en cas d'intersection avec une zone inondable,
 - Un risque de pollution accidentelle si présence d'un cours d'eau à proximité,
 - Le débroussaillage préalable, mais aussi générer le dérangement / la destruction d'espèces protégées lors des travaux,
- En phase exploitation :
 - La création d'un obstacle à la transparence hydraulique en cas de modification de gabarit d'un OA de franchissement de cours d'eau

Des enjeux liés à la pollution accidentelle de cours d'eau sont identifiés lors des opérations de curage, et toute autre opération de régénération des OA franchissant des cours d'eau, hors dévégétalisation. Il faudra prévoir la mise en œuvre de mesures de calfeutrement de chantier afin d'éviter tout rejet de déchets de chantier, y compris polluants expulsés lors du curage, dans le milieu naturel.

Pour ce qui concerne les mesures de réduction liées à la réalisation de travaux en zone inondable et/ou en lit mineur de cours d'eau, ceux-ci sont similaires à ceux prévus pour les ouvrages hydrauliques (voir chapitre ci-après).

Pour ce qui concerne les ouvrages de franchissement de cours d'eau, la conservation du gabarit hydraulique des ouvrages permettra d'éviter toute aggravation du risque inondation par rapport à la situation actuelle et de maintenir les fonctionnalités hydrauliques. Dès lors que ce maintien n'est pas possible, une analyse hydraulique déterminera l'incidence des travaux et les mesures de réduction / compensation associées.

Enfin, en ce qui concerne les mesures liées à la faune et la flore, rappelons que les travaux de dévégétalisation seront réalisés en dehors des périodes de reproduction de la faune présente. A ce titre l'étude faune / flore / habitat

déterminera les enjeux et espèces protégées susceptibles d'être présentes au droit des ouvrages (y compris sous les ponts).

4.5.3 Thématique ouvrages hydrauliques

Des enjeux faune/flore seront associés à tous les travaux relatifs aux OH. Il sera privilégié les interventions en dehors des périodes de reproduction de la faune (y compris piscicole et mammifères semi-aquatiques le cas échéant) et mettre en place un suivi écologique de chantier.

Des enjeux liés :

- à la pollution accidentelle de cours d'eau lors des opérations de régénération et de curage des ouvrages
 - à la préservation / restauration du bon fonctionnement hydraulique des ouvrages,
- sont également identifiés.

Enfin, certains ouvrages devront bénéficier de travaux sur des parties immergées. La réalisation d'un assec partiel ou d'une dérivation temporaire du cours d'eau pourra être nécessaire.

- Mesures spécifiques en cas d'intervention en lit mineur de cours d'eau
 - Adaptation du planning pour travailler en période favorable (période d'étiage) ;
 - Mise en œuvre de mesures de calfeutrement de chantier afin d'éviter tout rejet de déchets de chantier, y compris polluants expulsés lors du curage, dans le milieu naturel ;
 - Si réalisation de batardeaux pour mise à sec des zones de travaux, mise en œuvre de systèmes de maintien de l'écoulement hydraulique des eaux de l'amont vers l'aval (gaine, pompage...);
 - Réalisation de pêches de sauvegarde (avec sollicitation au préalable d'une autorisation exceptionnelle de capture et de transport du poisson) avant la mise en place de batardeaux et/ou mesure d'assèchement.
- Mesures en zones inondables
 - Conservation / restauration de la capacité de transit des ouvrages actuels, grâce à la réfection des ouvrages hydrauliques et au curage des petits ouvrages sous la voie ferrée. En cas de modification de la section hydraulique d'un ouvrage, une analyse hydraulique identifiera les effets sur l'aggravation du risque inondation, tant à l'amont qu'à l'aval de celui-ci. Des mesures de réduction / compensation seront définies.
 - Suivi des risques de crue via le site Vigicrues. En cas de crue annoncée, les zones de travaux seront mises en sécurité : évacuation ou ancrage des matériels et matériaux susceptibles d'être emportés, éloignement des engins de chantier (mise en stationnement si possible sur une zone non inondable ou à minima sur une zone d'aléa moindre).
 - Mise en place de protocoles de gestion des crues (comprenant un suivi du risque de crue et la mise en place d'un plan d'évacuation en cas d'alerte crues). Mesure introduite au DCE.

4.5.4 Thématique Passages à niveau

Les impacts sur l'environnement causés par les travaux d'aménagements simples des passages à niveau conservés, sont globalement très limités (automatisation, signalisation, ...).

Les PN qui font l'objet d'une suppression et d'un rétablissement par déviation des circulations routières vers un autre PN concerne des croisements à très faible passage journalier.

N°PN	TRAFIC ROUTIER (VEH/J)	INCIDENCE CIRCULATION ESTIMEE
3	2017 : 17 / 2035 : 24	Suppression par déviation (3 km, 10 min)
6	2017 : 6 / 2035 : 9	Suppression par déviation (3,5 km, 6 min)
7	2017 : 10 / 2035 : 14	Suppression par déviation (1,5 km, 4 min)
15	2017 : 3 / 2035 : 4	Suppression par déviation via PN16 (2 km, 2 min)
18	2017 : 2 / 2035 : 3	Suppression par déviation (3 km, 6 min)
23	2017 : 25 / 2035 : 36	Suppression par déviation (1,5 km, 2 min)
24	2017 : 10 / 2035 : 14	Suppression par déviation (3 km, 2 min)
25	2017 : 7 / 2035 : 10	Suppression par déviation (2 km, 5 min)

Les déviations routières emprunteront des routes existantes, mais aussi dans certains cas des chemins agricoles qui devront être aménagés.

En revanche, la réalisation d'ouvrages dénivelés au droit des PN 1 (PK 585+008), PN 4 (PK 595+174), PN 11 (PK604+135) et PN 19 (PK610+990) est susceptible d'avoir une incidence plus importante.

A ce stade, à la lecture de l'atlas cartographique dans les zones concernées, les enjeux environnementaux identifiés sont recensés ci-dessous :

TABLEAU 1 : ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DANS LE CADRE DE LA CREATION D'OUVRAGES DENIVELES

	DENIVELLATION PN1	DENIVELLATION PN4	DENIVELLATION PN11	DENIVELLATION PN19
Milieu naturel	Znieff type 2 PNR Continuité écologique au SRCE	Znieff type 2 PNR Proximité continuités écologiques au SRCE	Proximité immédiate d'un cours d'eau (trame bleue SRCE)	Znieff type 2
Milieu physique	En limite de l'enveloppe zone inondable (pas de PPRI à cet endroit de l'Aveyron)	En limite de l'enveloppe zone inondable d'un affluent de l'Aveyron (pas de PPRI à cet endroit de l'Aveyron)	Zone inondable (enveloppe et PPRI) Selon le SMBV2A il s'agit d'un secteur particulièrement sensible	Zone inondable (en limite de PPRI mais dans l'enveloppe zone inondable de l'Aveyron). Présence d'un affluent de l'Aveyron
Milieu humain	Présence de plusieurs habitations à 400 / 500 m (lieu-dit Le Vialaret – Lapanouse) Interception ER de la RN88 au PLU	Habitation à proximité immédiate	Présence d'un bati à proximité	Habitation à proximité immédiate
Paysage et patrimoine	Pas d'enjeu identifié	Zone située dans le périmètre de protection d'un monument historique	Pas d'enjeu identifié	Pas d'enjeu identifié

La réalisation des passages en dénivelé va nécessiter la réalisation de remblais ou de déblais selon s'il est choisi un passage supérieur ou inférieur. La typologie PRO (pont route) ou PRA (pont rail) n'est pas fixé à ce stade des études.

En conséquence, selon le profil en long des ouvrages et l'interception ou non de zone inondable, il pourra être nécessaire de compenser les incidences hydrauliques des ouvrages. A ce stade il est retenu le principe d'une compensation d'un même volume. Par ailleurs, les bâtis situés à proximité immédiate pourraient l'objet d'une acquisition foncière.

Enfin, en ce qui concerne les PN supprimés :

- une attention particulière sera apportée au recyclage et au traitement des matériaux issus de la dépose (dépose liée à la fermeture de certains PN) ,
- les espaces artificialisés libérés feront l'objet d'une remise en état et d'une renaturation.

D'une manière générale, la voie ferrée ne sera pas clôturée, sauf au droit des passages à niveau supprimés ou autres secteurs ponctuels. Il s'agit alors d'une mesure de sécurité indispensable afin d'empêcher tout passage forcé, tant par un piéton qu'un véhicule.

4.5.5 Thématique ouvrages en terre

Les seuls impacts potentiels identifiés concerneraient le milieu naturel lors de la phase de dévégétalisation.

L'étude faune / flore / habitat déterminera les enjeux et espèces protégées susceptibles d'être présentes au droit des ouvrages. Le cas échéant, le calendrier des travaux sera adapté aux espèces en présence (chiroptères et avifaune nicheuse essentiellement).

4.5.6 Thématique gares et haltes

En ce qui concerne les haltes et gares, au vu des travaux envisagés, peu d'impact sont attendus. Ceux-ci se situeront essentiellement au niveau de la nouvelle halte de Bertholène et dépendront du site retenu.

Les effets potentiels des travaux au droit des gares / haltes sont plus particulièrement les suivants :

- Phase travaux
 - Risque de nuisance des riverains, toutefois les travaux prévus dans les gares et haltes restent de faibles intensités.
 - Déplacement de la halte de Bertholène : emprise sur des espaces végétalisés pouvant accueillir des espèces protégées, les secteurs d'accueil pressentis étant toutefois des milieux fortement anthropisés.
- Phase exploitation : Au vue des aménagements envisagés et du faible trafic ferroviaire prévisionnel, aucun n'impact notable n'est attendu.

Quel que soit le choix d'implantation retenu, les quais de la nouvelle halte s'inscriront en dehors de l'enveloppe de la zone inondable (y compris pour la solution préférentielle n° 1). A défaut, le remblai créé par le quai sera compensé.

Dans le cas où l'étude faune /flore/ habitat conclurait à la présence d'espèces ou d'habitats favorables ; des mesures de réductions seront mises en place. Une analyse acoustique sera réalisée afin de déterminer les effets acoustiques de la remise en service de la ligne. Cette étude déterminera s'il y a lieu de prévoir des mesures de protection particulière (isolement de façades, merlons ou murs anti-bruit). Toutefois, le volume des circulations ferroviaires projetées n'est pas de nature à modifier significativement l'environnement sonore.

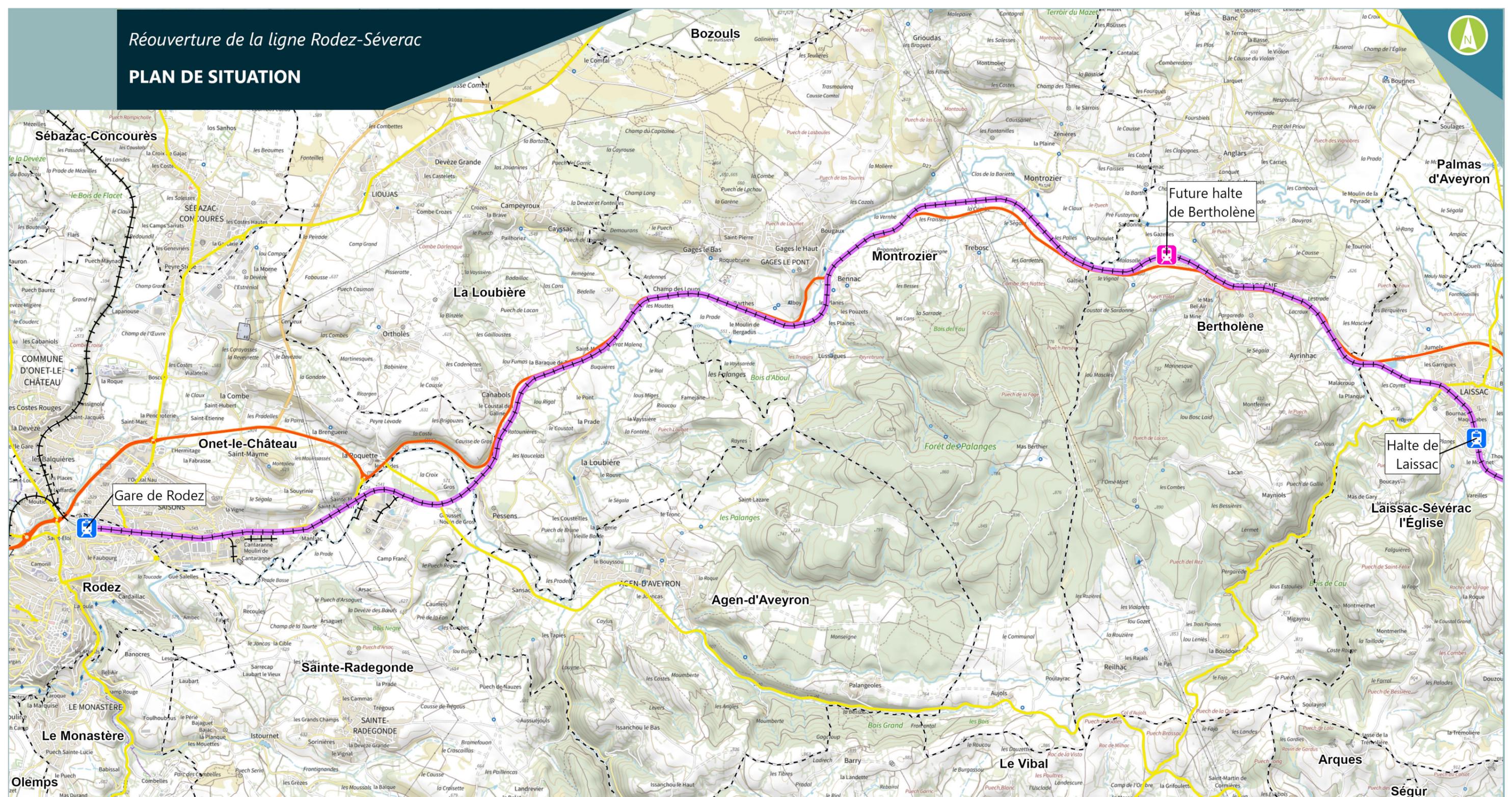
5 ANNEXES AU FORMULAIRE CERFA N° 14734*03

Le présent chapitre comprend les annexes obligatoires au titre du paragraphe 8.1 et une annexe supplémentaire au titre du paragraphe 8.2 du formulaire Cerfa.

5.1 Annexe 1 au formulaire CERFA n°14734 : Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire

L'annexe 1 au formulaire CERFA n°14734 fait l'objet d'une pièce spécifique

5.2 Annexe 2 : Plan de situation au 1/60 000° sur extrait IGN



Légende

- Limite communale
- Future halte de Bertholène
- Gares/haltes existantes
- Ligne Rodez-Séverac
- Réseau ferré
- Réseau routier
- Autoroute
- Nationale
- Départemental

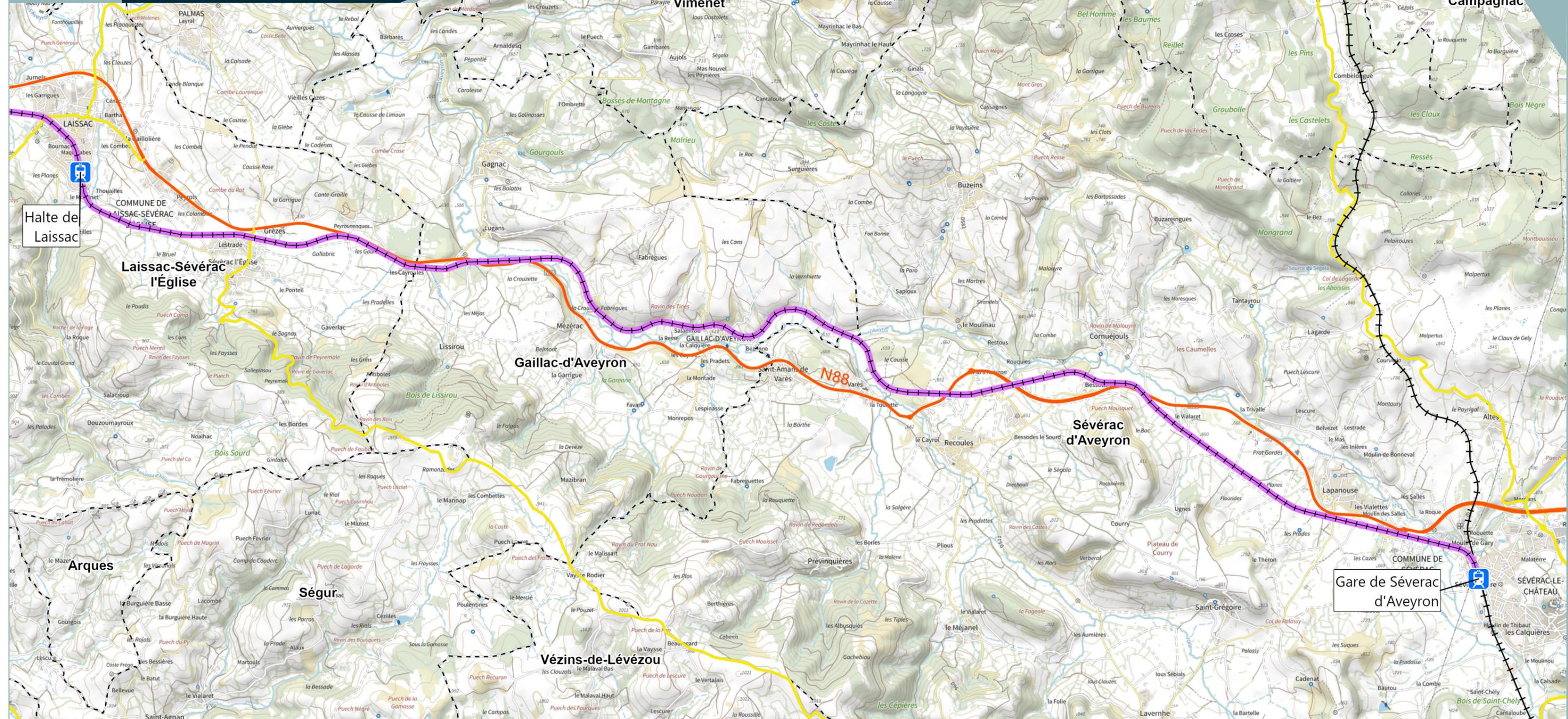


Date : 30/01/2023 0 0,5 1 2 Km

Fond de plan : ©ESRI

Sources : IGN





Halte de Laissac

Gare de Séverac d'Aveyron

Légende

- Limite communale
- Ligne Rodez-Séverac
- Réseau ferré
- Future halte de Bertholène
- Gares/haltes existantes
- Réseau routier
- Autoroute
- Nationale
- Départemental



Date : 30/01/2023 0 0,5 1 2 Km

Fond de plan : ©ESRI

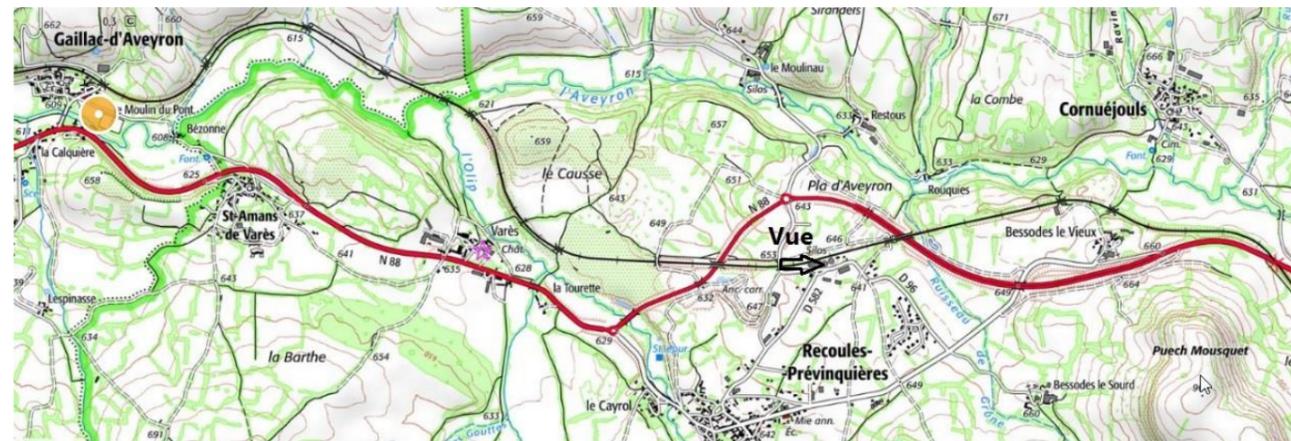
Sources : IGN



5.3 Annexe 3 : Reportage photographique

5.3.1 Vues lointaines

Vue sur la voie ferrée et le paysage alentour, prise depuis la RD582 au lieu-dit Recoule, entre les PK 587 et 588 (source : Google Map) :

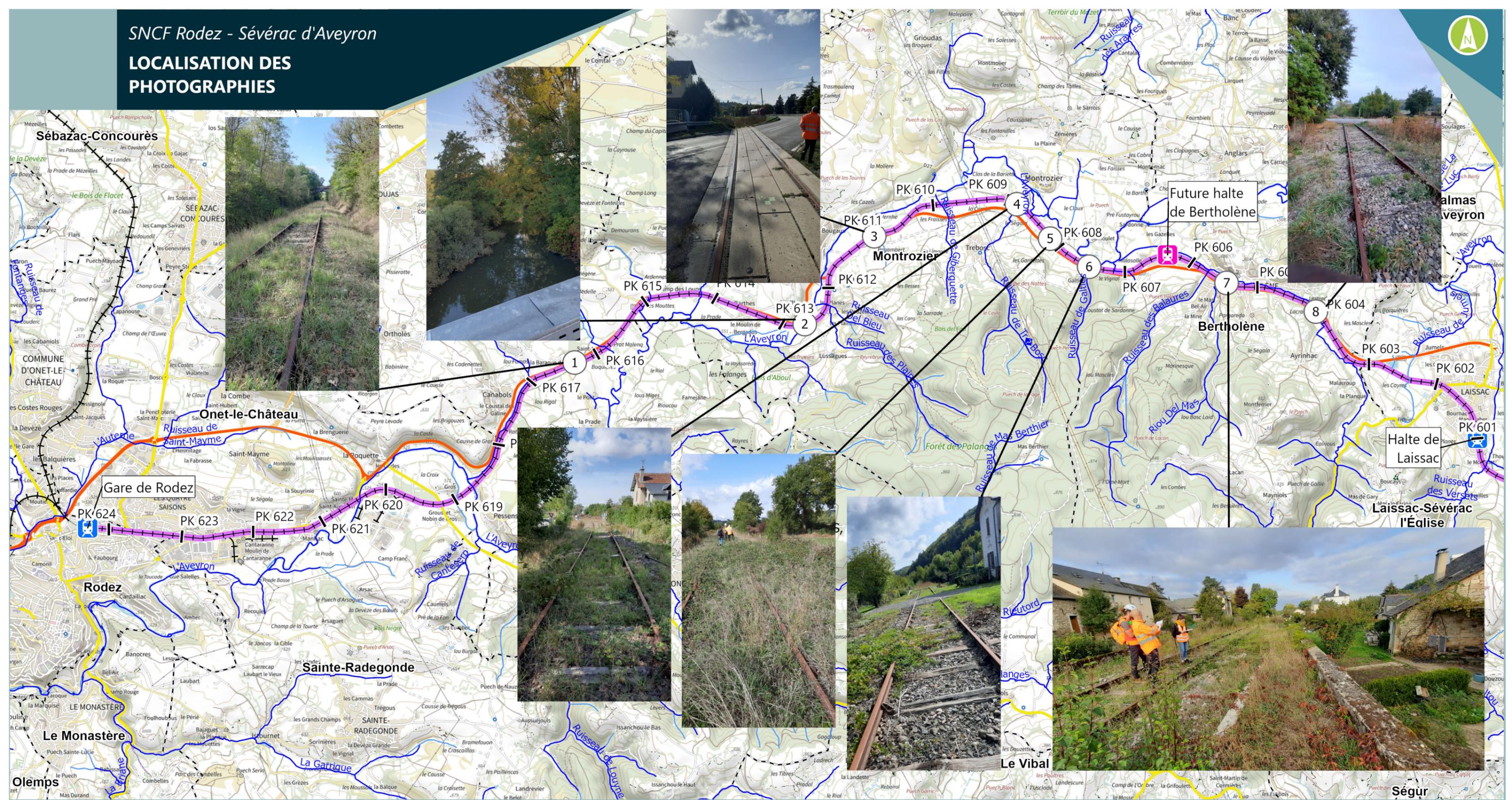


Vue lointaine et localisation géographique

5.3.2 Vues dans l'environnement proche de la ligne

Les deux planches cartographiques ci-après localisent des photographies de la ligne ferroviaire et illustrent son insertion dans son environnement proche (photos : source SETEC).

LOCALISATION DES PHOTOGRAPHIES



Légende

- Future halte de Bertholène
- Gares/haltes existantes
- Limite communale
- Réseau ferré
- Ligne Rodez-Séverac
- Point kilométrique
- Réseau routier**
 - Nationale
 - Départemental
 - Autre

Réseau hydrographique

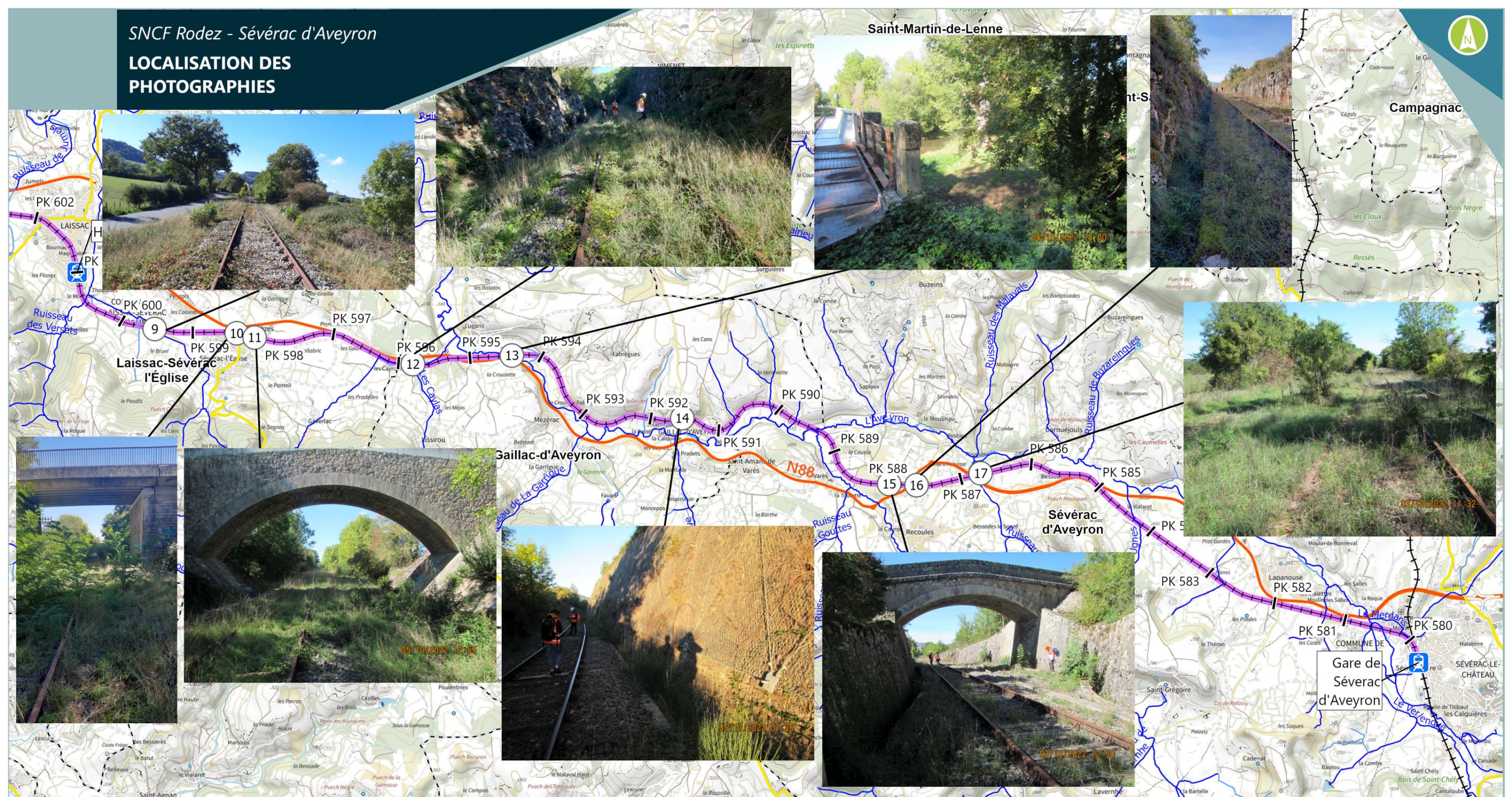
- Cours d'eau classé DDT12
- Autres écoulement
- Photo



Date : 13/01/2023 0 0,5 1 2 Km

Fond de plan : Plan IGN

LOCALISATION DES PHOTOGRAPHIES



Légende

- Gares/haltes existantes
- Limite communale
- Réseau ferré
- Ligne Rodez-Sévérac
- Point kilométrique

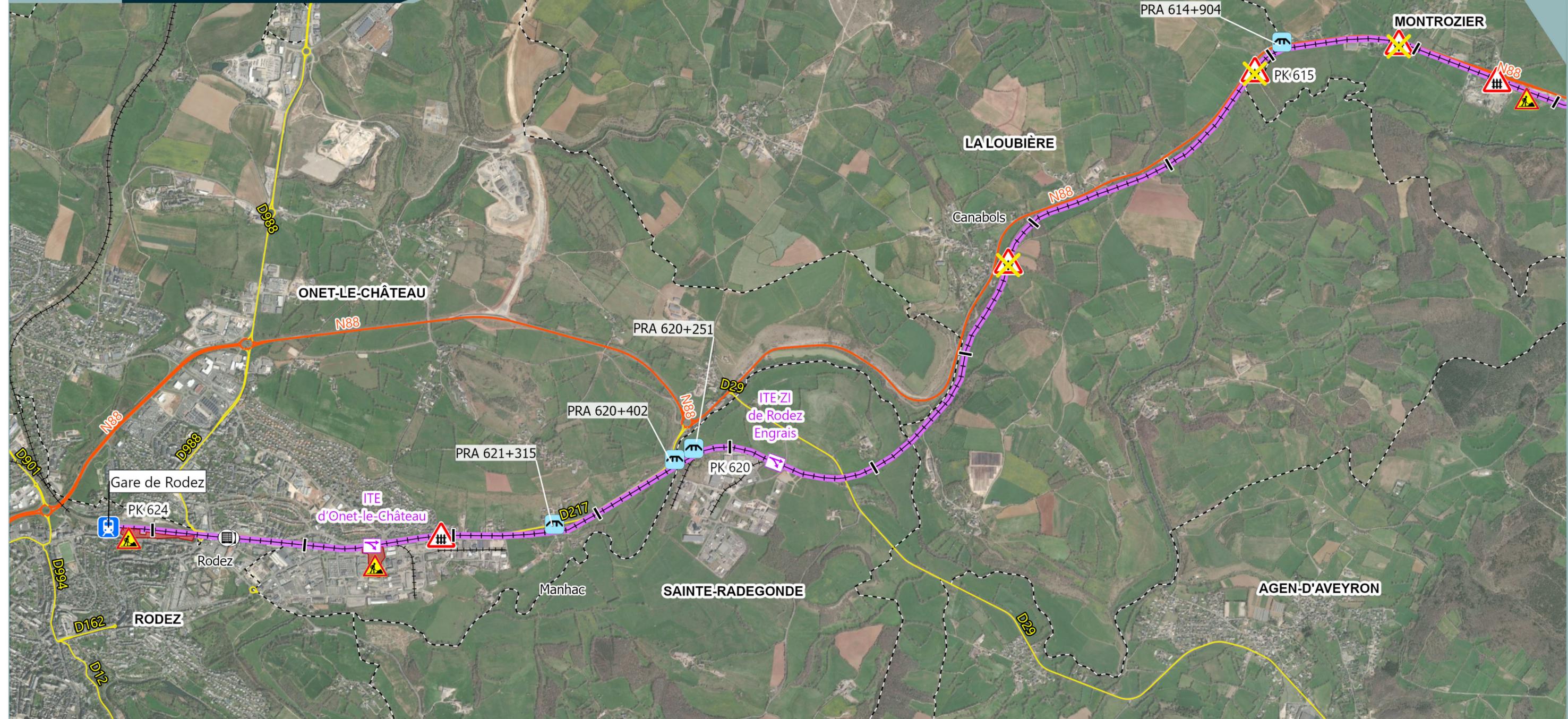
- Réseau routier**
- Nationale
- Départemental
- Autre

- Réseau hydrographique**
- Cours d'eau classé DDT12
- Autres écoulement
- 9 Photo



Date : 13/01/2023
 0 0,5 1 2 Km
 Fond de plan : ©ESRI

5.4 Annexe 4 : Plan du projet avec localisation des travaux



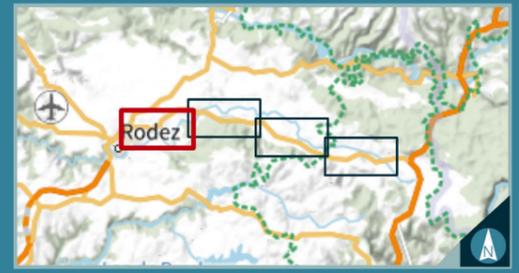
Légende

- Limite communale
- Point kilométrique
- Ligne Rodez-Séverac
- Réseau ferré
- Réseau routier**
- Autoroute
- Nationale
- Départemental

- Gares/haltes existantes
- Zones d'implantation à l'étude de la future halte de Bertholène
- Installation terminale embranchée

- Passage à niveau**
- PN maintenu
- PN supprimé
- Rétablissement par passages dénivelés

- Ouvrage d'art
- Mur
- Ouvrage en terre
- Base travaux**
- Base travaux

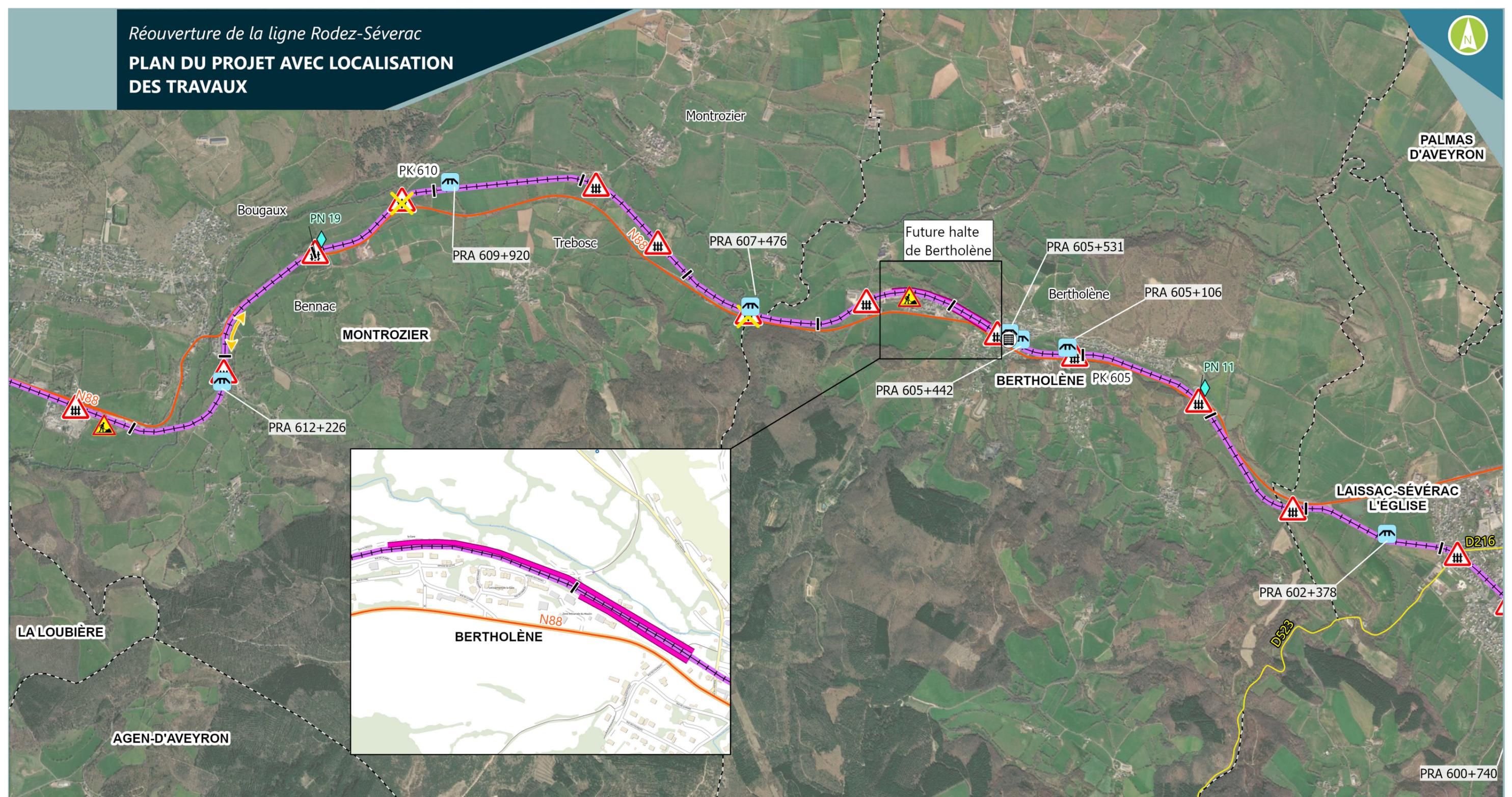


Date : 30/01/2023

Fond de plan : ©ESRI

Sources : EGIS, IGN

0 250 500 1 000 m



Légende

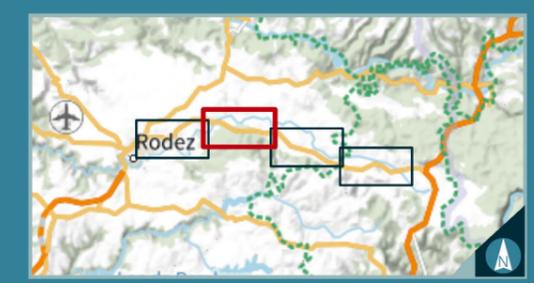
- Limite communale
- Point kilométrique
- Ligne Rodez-Séverac
- Réseau ferré

- Réseau routier**
- Autoroute
 - Nationale
 - Départemental

- Gares/haltes existantes
- Zones d'implantation à l'étude de la future halte de Bertholène
- Installation terminale embranchée

- Passage à niveau**
- PN maintenu
 - PN supprimé
 - Rétablissement par passages dénivelés

- Ouvrage d'art
 - Mur
 - Ouvrage en terre
- Base travaux**
- Base travaux



Date : 30/01/2023

Fond de plan : ©ESRI

Sources : EGIS, IGN

0 250 500 1 000 m



Légende

--- Limite communale

| Point kilométrique

--- Ligne Rodez-Séverac

+++ Réseau ferré

Réseau routier

== Autoroute

— Nationale

— Départemental

Gares/haltes existantes

Zones d'implantation à l'étude de la future halte de Bertholène

Installation terminale embranchée

Passage à niveau

PN maintenu

PN supprimé

Rétablissement par passages dénivelés

Ouvrage d'art

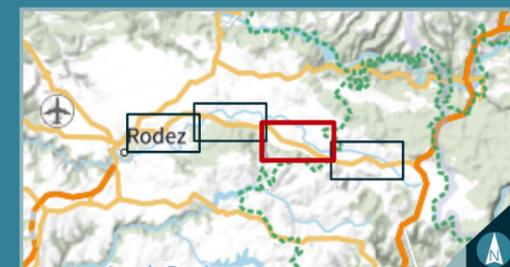
Mur

Ouvrage en terre

Base travaux

Base travaux

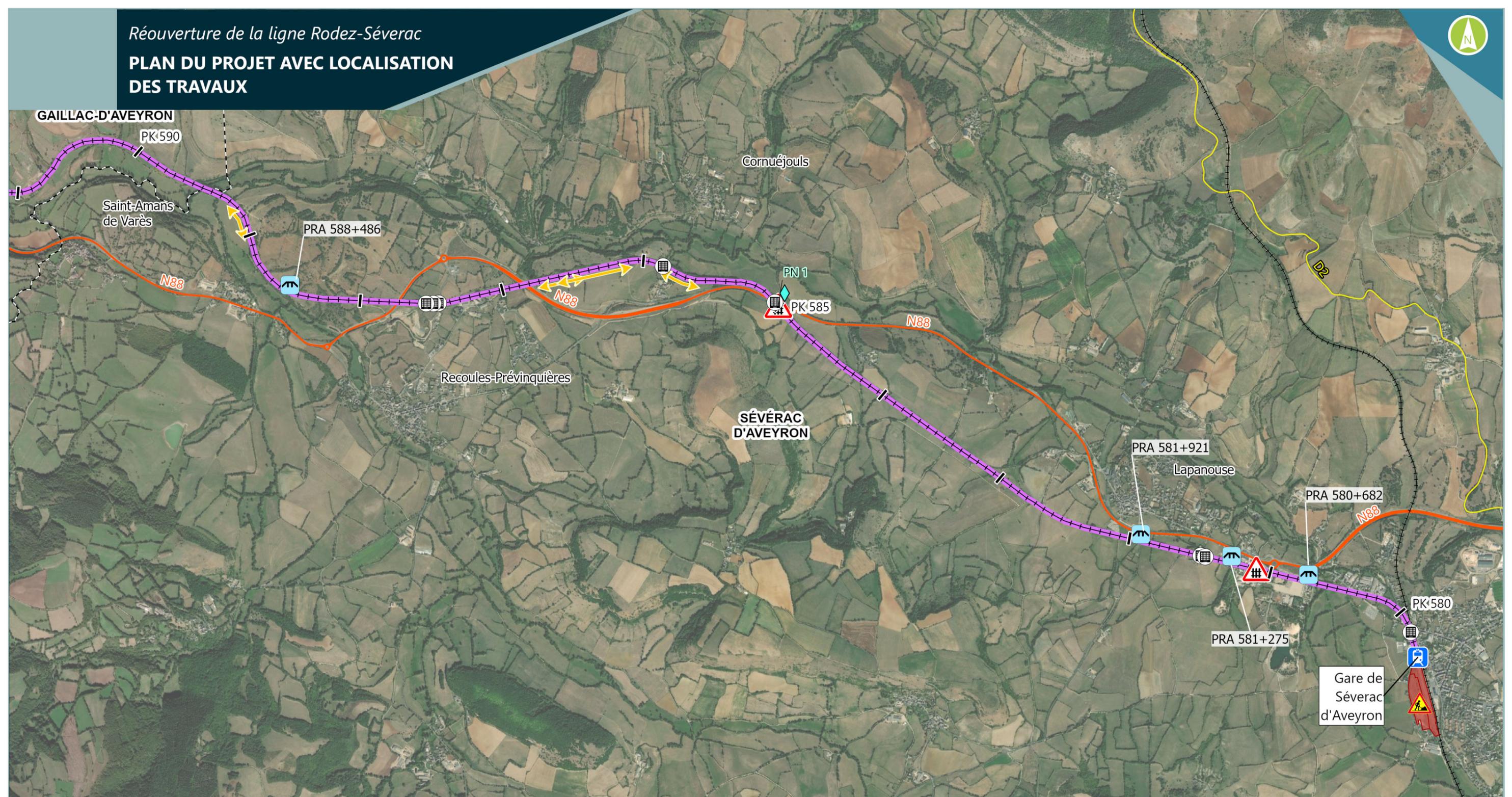
Base travaux



Date : 30/01/2023 0 250 500 1 000 m

Fond de plan : ©ESRI

Sources : EGIS, IGN



Légende

--- Limite communale

| Point kilométrique

--- Ligne Rodez-Séverac

+++ Réseau ferré

Réseau routier

— Autoroute

— Nationale

— Départemental

Gares/haltes existantes

Zones d'implantation à l'étude de la future halte de Bertholène

Installation terminale embranchée

Passage à niveau

PN maintenu

PN supprimé

Rétablissement par passages dénivelés

Ouvrage d'art

Mur

Ouvrage en terre

Base travaux



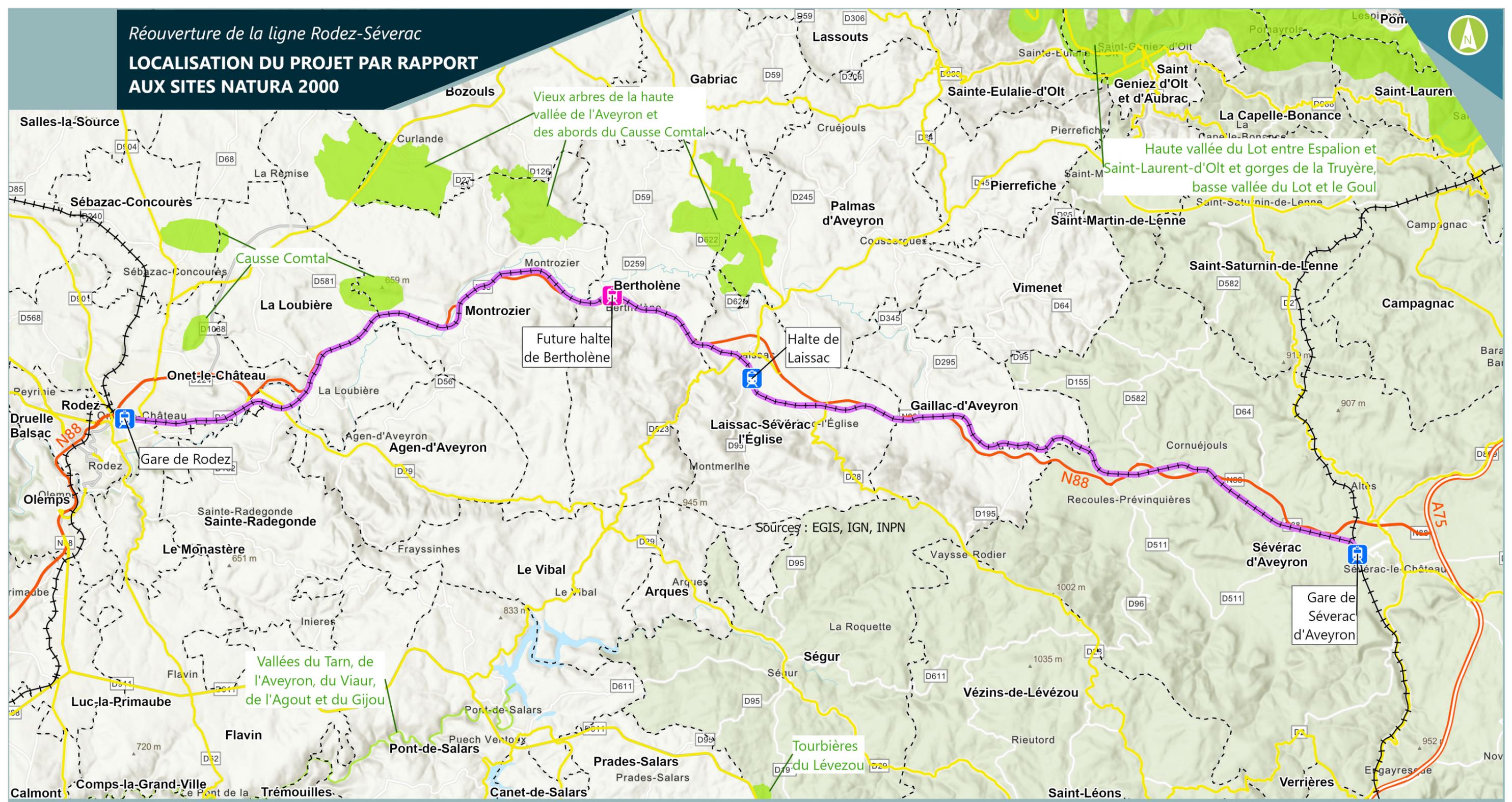
Date : 30/01/2023 0 250 500 1 000 m

Fond de plan : ©ESRI

Sources : EGIS, IGN

5.5 Annexe 6 : Carte de localisation du projet par rapport aux sites Natura 2000

**LOCALISATION DU PROJET PAR RAPPORT
AUX SITES NATURA 2000**



Légende

--- Limite communale

🚉 Future halte de Bertholène

🚉 Gares/haltes existantes

— Ligne Rodez-Séverac

++ Réseau ferré

Réseau routier

== Autoroute

— Nationale

— Départemental

Réseau Natura 2000

■ Directive Habitats - Zones
Spéciales de Conservation



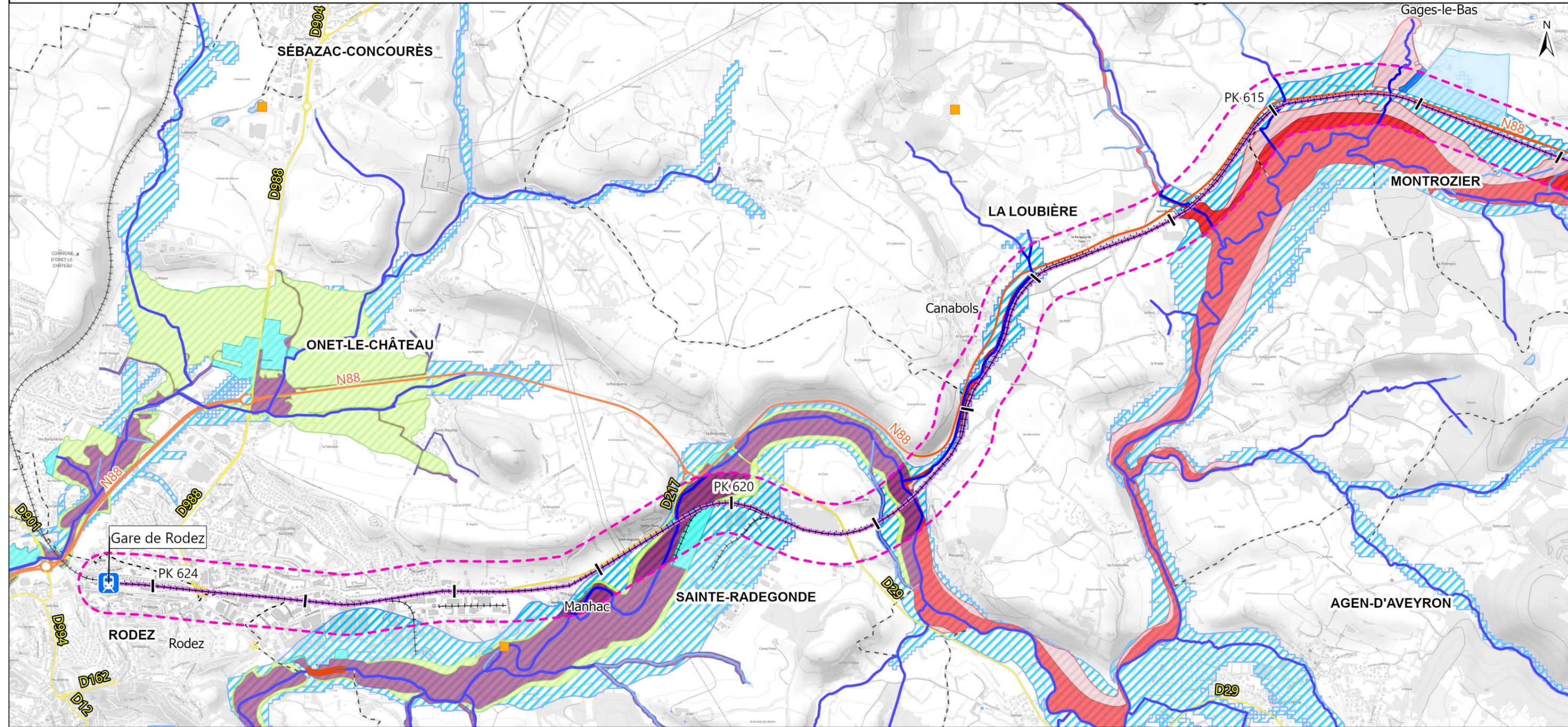
Date : 30/01/2023 0 0,5 1 2 Km

Fond de plan : ©ESRI

Sources : IGN, INPN

5.6 Annexe supplémentaire : atlas cartographique des enjeux environnementaux

5.6.1 Milieu physique



Légende

- Limite communale
- Périmètre d'étude
- Gares/haltes existantes
- Point kilométrique
- Ligne Rodez-Sévérac
- Réseau ferré

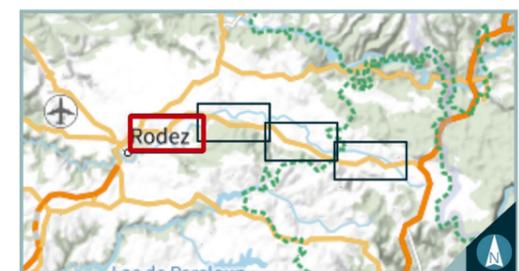
- Réseau routier**
- Autoroute
 - Nationale
 - Départementale
- Réseau hydrographique**
- Cours d'eau classé DDT12
 - Autres écoulement

- Captage privé
 - Captage public
- Type de périmètre**
- PPImmédiate
 - PPRapprochée
 - PPEloignée
 - ZProtection privée
- Périmètre proposé par l'hydrogéologue**
- PPImmédiate
 - PPRapprochée

- Autre prélèvement (Irrigation/Industriel)
- Niveau d'aléa retrait et gonflement des argiles**
- Moyen
 - Faible
- Inondation**
- Zones Potentiellement Inondable (DREAL)
 - Plan des Surfaces Submersibles (PSS)

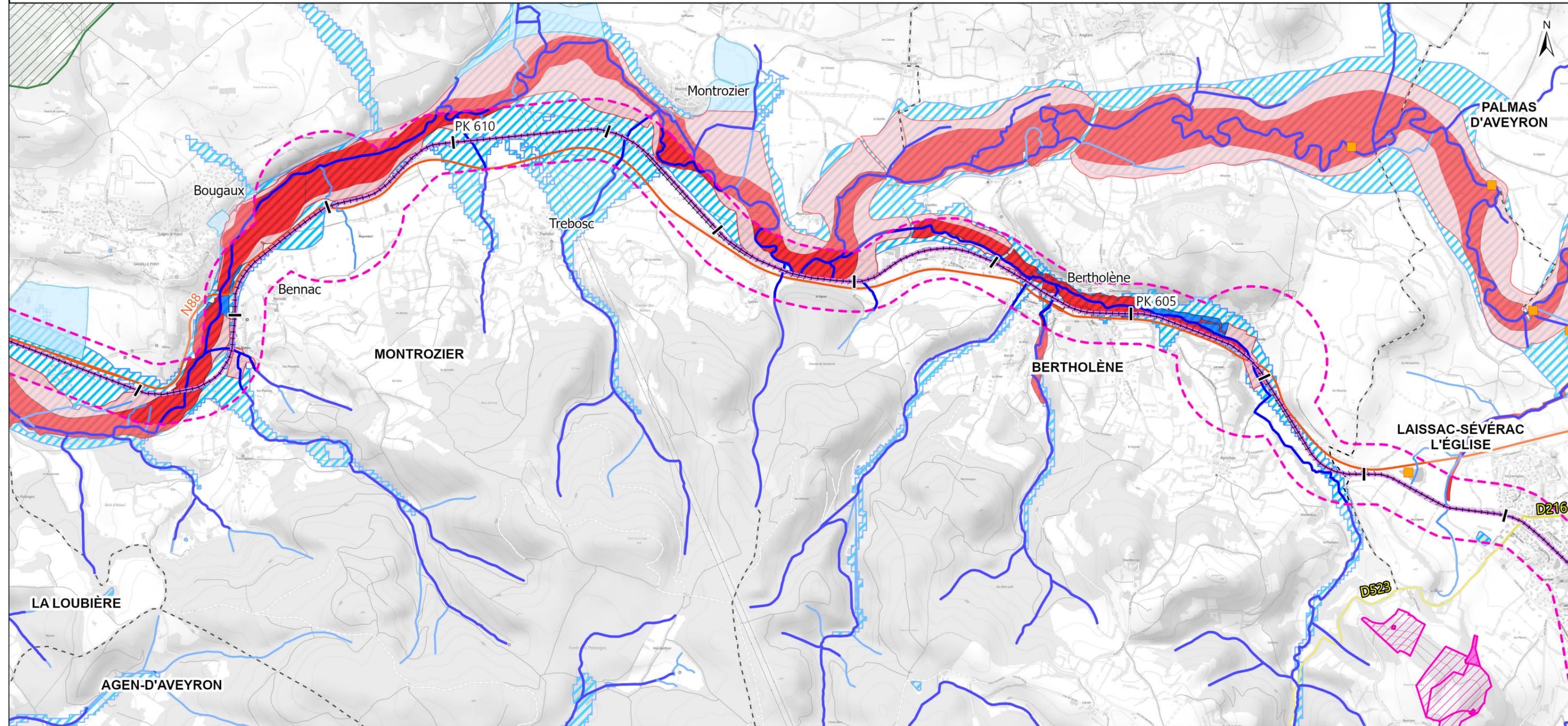
- PPRI Aveyron Amont**
- Zone non constructible (Interdiction stricte)
 - Zone d'expansion des crues (interdiction)
 - Zone constructible avec prescriptions simples
 - Zone constructible avec prescriptions hors zone d'aléas

- PPRI Aveyron Amont Auzerne**
- Risque fort
 - Risque faible (zone urbaine)
 - Risque faible (expansion des crues)



Date : 30/01/2023

Fond de plan : IGN
Sources : IGN, DREAL, ARS, SIEAG



Légende

- Limite communale
- Périmètre d'étude
- Gares/haltes existantes
- Point kilométrique
- Ligne Rodez-Sévérac
- Réseau ferré

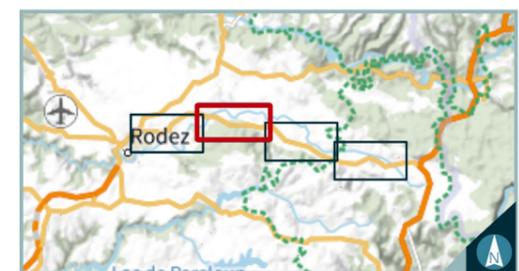
- Réseau routier**
- Autoroute
 - Nationale
 - Départementale
- Réseau hydrographique**
- Cours d'eau classé DDT12
 - Autres écoulement

- Captage privé
 - Captage public
- Type de périmètre**
- PPImmédiate
 - PPRapprochée
 - PPEloignée
 - ZProtection privée
- Périmètre proposé par l'hydrogéologue**
- PPImmédiate
 - PPRapprochée

- Autre prélèvement (Irrigation/Industriel)
- Niveau d'aléa retrait et gonflement des argiles**
- Moyen
 - Faible
- Inondation**
- Zones Potentiellement Inondable (DREAL)
 - Plan des Surfaces Submersibles (PSS)

- PPRI Aveyron Amont**
- Zone non constructible (Interdiction stricte)
 - Zone d'expansion des crues (interdiction)
 - Zone constructible avec prescriptions simples
 - Zone constructible avec prescriptions hors zone d'aléas

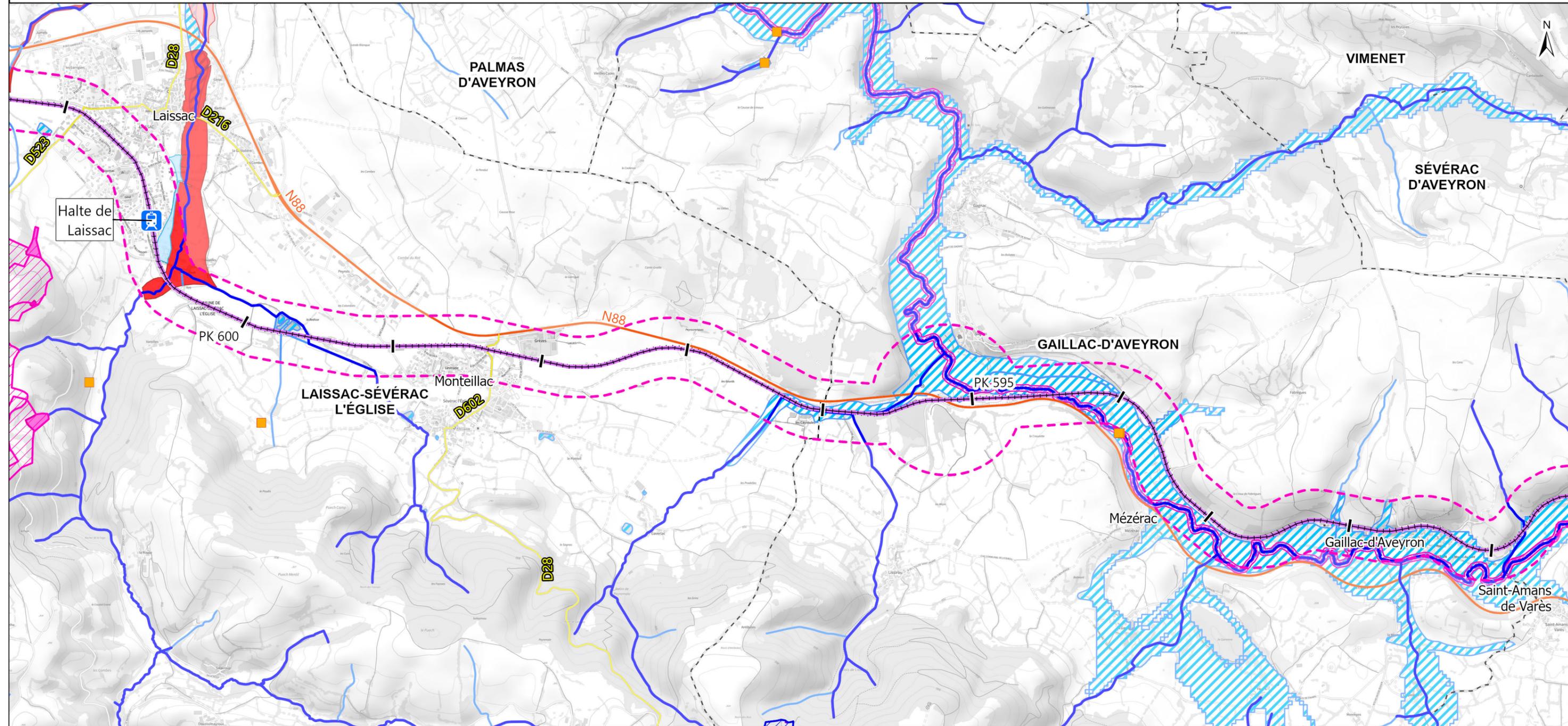
- PPRI Aveyron Amont Auterne**
- Risque fort
 - Risque faible (zone urbaine)
 - Risque faible (expansion des crues)



Date : 30/01/2023

Fond de plan : IGN

Sources : IGN, DREAL, ARS, SIEAG



Légende

- Limite communale
- Périmètre d'étude
- Gares/haltes existantes
- Point kilométrique
- Ligne Rodez-Sévérac
- Réseau ferré

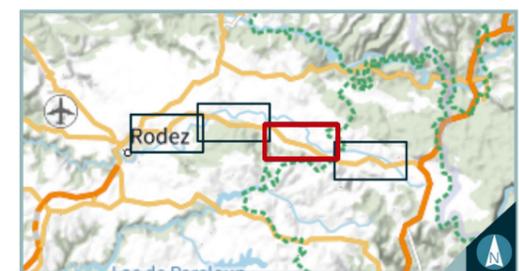
- Réseau routier**
- Autoroute
 - Nationale
 - Départementale
- Réseau hydrographique**
- Cours d'eau classé DDT12
 - Autres écoulement

- Captage privé
 - Captage public
- Type de périmètre**
- PPImmédiate
 - PPRapprochée
 - PPEloignée
 - ZProtection privée
- Périmètre proposé par l'hydrogéologue**
- PPImmédiate
 - PPRapprochée

- Autre prélèvement (Irrigation/Industriel)
- Niveau d'aléa retrait et gonflement des argiles**
- Moyen
 - Faible
- Inondation**
- Zones Potentiellement Inondable (DREAL)
 - Plan des Surfaces Submersibles (PSS)

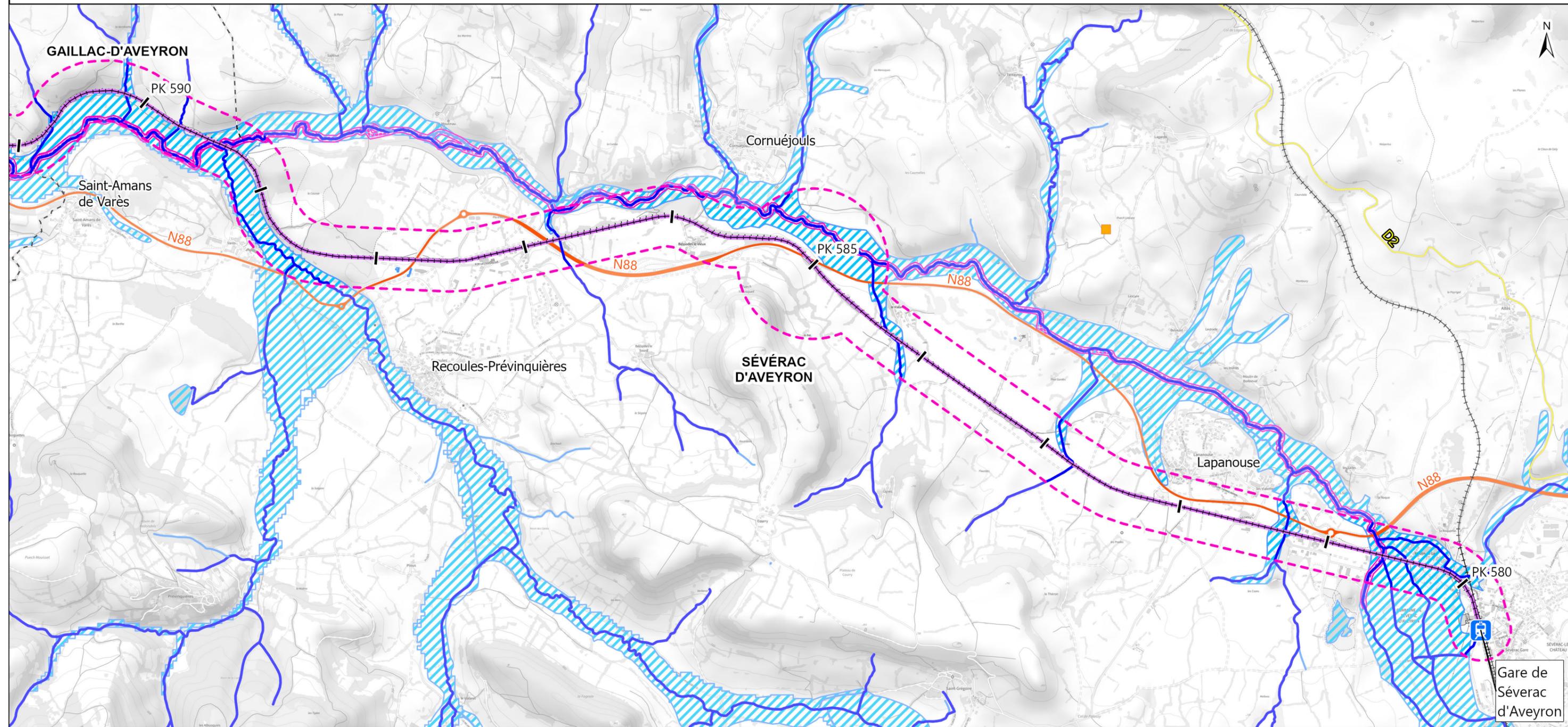
- PPRI Aveyron Amont**
- Zone non constructible (Interdiction stricte)
 - Zone d'expansion des crues (interdiction)
 - Zone constructible avec prescriptions simples
 - Zone constructible avec prescriptions hors zone d'aléas

- PPRI Aveyron Amont Auterne**
- Risque fort
 - Risque faible (zone urbaine)
 - Risque faible (expansion des crues)



Date : 30/01/2023

Fond de plan : IGN
Sources : IGN, DREAL, ARS, SIEAG



Légende

- Limite communale
- Périmètre d'étude
- Gares/haltes existantes
- Point kilométrique
- Ligne Rodez-Sévérac
- Réseau ferré

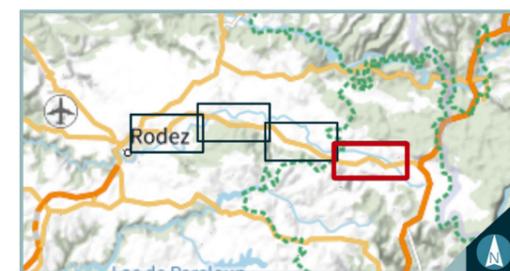
- Réseau routier**
- Autoroute
 - Nationale
 - Départementale
- Réseau hydrographique**
- Cours d'eau classé DDT12
 - Autres écoulement

- Captage privé
 - Captage public
- Type de périmètre**
- PPImmédiate
 - PPRapprochée
 - PPEloignée
 - ZProtection privée
- Périmètre proposé par l'hydrogéologue**
- PPImmédiate
 - PPRapprochée

- Autre prélèvement (Irrigation/Industriel)
- Niveau d'aléa retrait et gonflement des argiles**
- Moyen
 - Faible
- Inondation**
- Zones Potentiellement Inondable (DREAL)
 - Plan des Surfaces Submersibles (PSS)

- PPRI Aveyron Amont**
- Zone non constructible (Interdiction stricte)
 - Zone d'expansion des crues (interdiction)
 - Zone constructible avec prescriptions simples
 - Zone constructible avec prescriptions hors zone d'aléas

- PPRI Aveyron Amont Auzerne**
- Risque fort
 - Risque faible (zone urbaine)
 - Risque faible (expansion des crues)

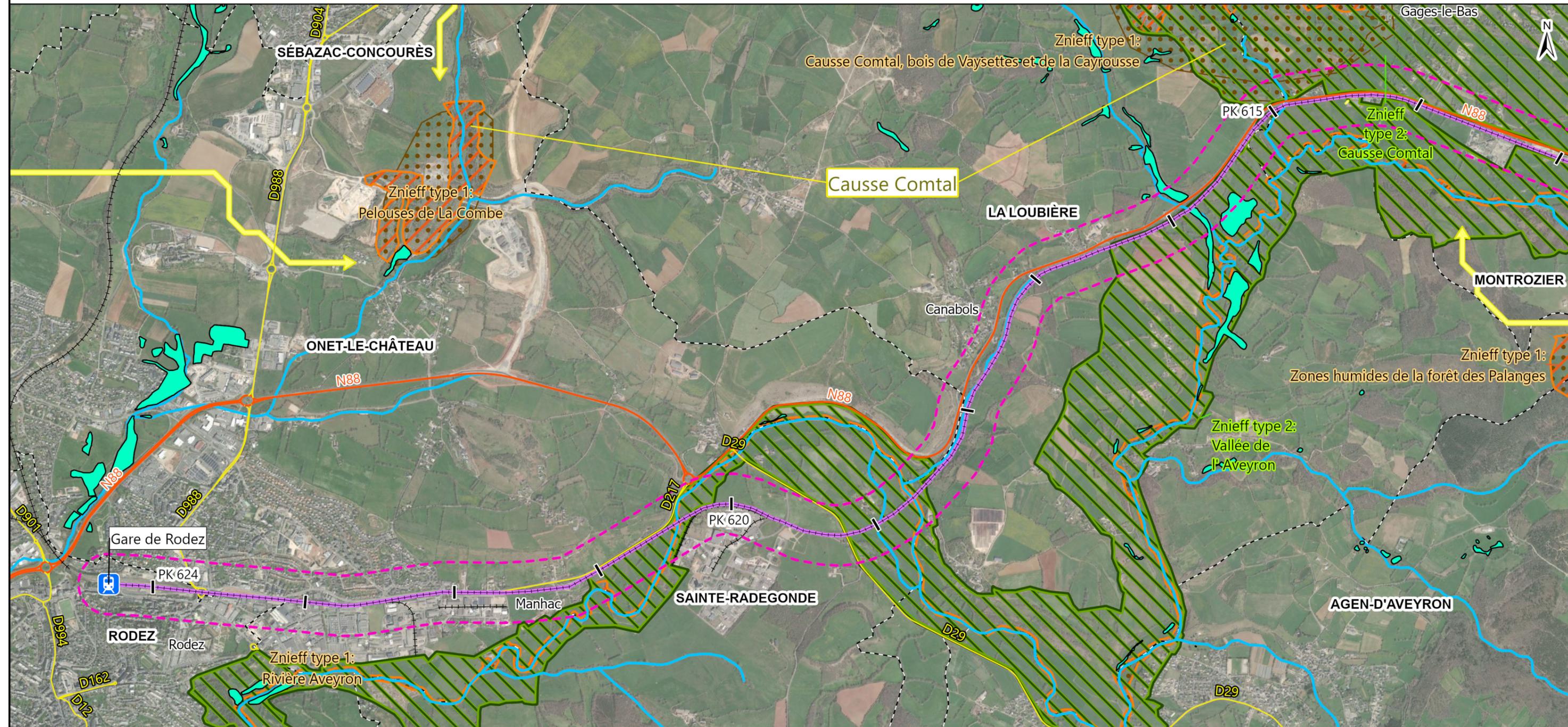


Date : 30/01/2023

Fond de plan : IGN

Sources : IGN, DREAL, ARS, SIEAG

5.6.2 Milieu naturel



Légende

- Limite communale
- Périmètre d'étude
- Gares/haltes existantes
- Ligne Rodez-Sévérac
- Réseau ferré
- Point kilométrique

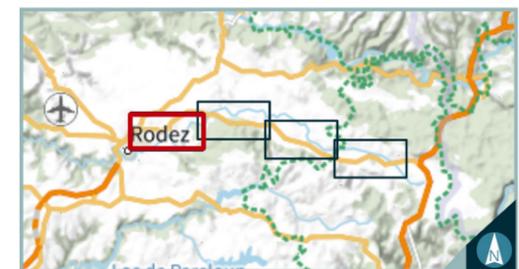
- #### Réseau routier
- Autoroute
 - Nationale
 - Départementale

- #### Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)
- Cours d'eau de la trame bleue
 - Corridor écologique
 - Réservoir de biodiversité

- #### Zonage d'inventaire
- Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I
 - Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type II

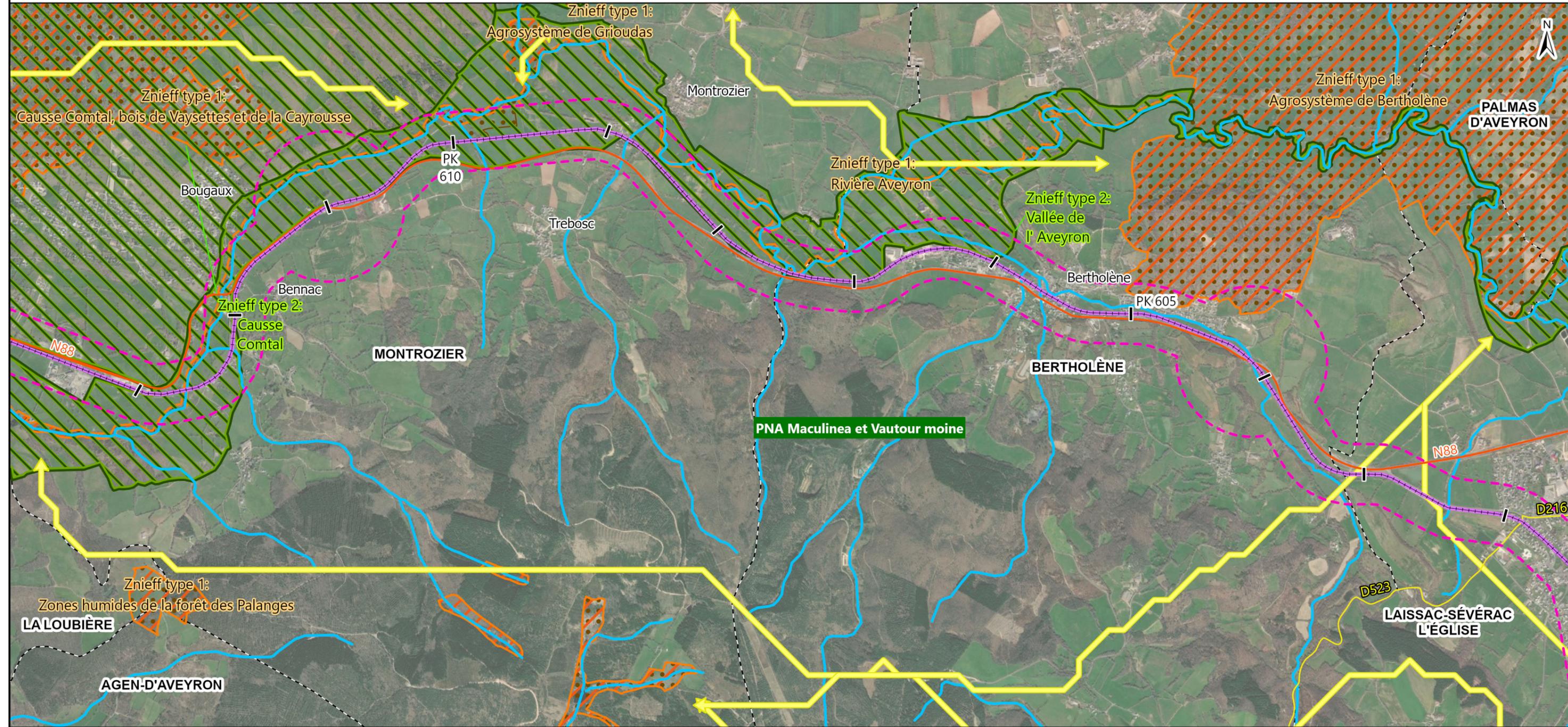
- Zones humides inventoriées
- Parc Naturel Régional (PNR)

Nota: L'ensemble du périmètre d'étude est concerné par le PNA du Milan royal (domaines vitaux et hivernage) et le PNA du Vautour Fauve



Date : 30/01/2023

Fond de plan : IGN
Sources : IGN, INPN, DREAL, Réseau zones humides



Légende

- Limite communale
- Périmètre d'étude
- Gares/haltes existantes
- Ligne Rodez-Sévérac
- Réseau ferré
- Point kilométrique

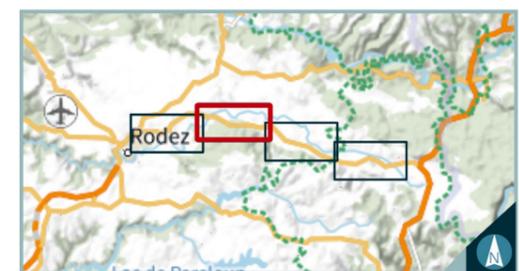
- #### Réseau routier
- Autoroute
 - Nationale
 - Départementale

- #### Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)
- Cours d'eau de la trame bleue
 - Corridor écologique
 - Réservoir de biodiversité

- #### Zonage d'inventaire
- Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I
 - Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type II

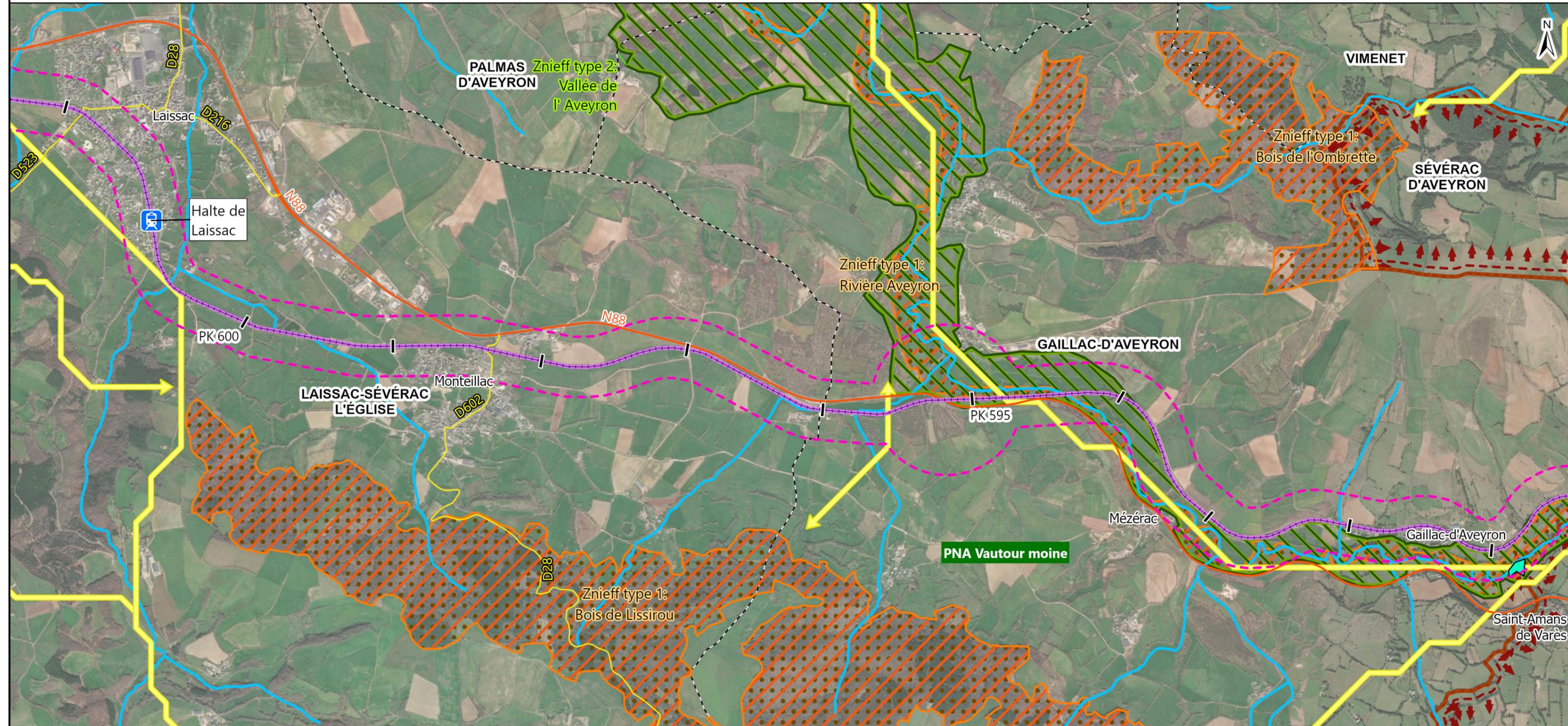
- Zones humides inventoriées
- Parc Naturel Régional (PNR)

Nota: L'ensemble du périmètre d'étude est concerné par le PNA du Milan royal (domaines vitaux et hivernage) et le PNA du Vautour Fauve



Date : 30/01/2023 0 200 400 800 m

Fond de plan : IGN
Sources : IGN, INPN, DREAL, Réseau zones humides



- Limite communale
- Périmètre d'étude
- Gares/haltes existantes
- Ligne Rodez-Sévérac
- Réseau ferré
- Point kilométrique

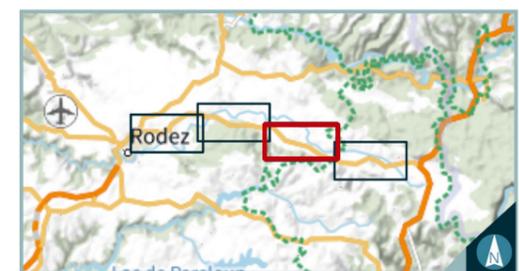
- #### Réseau routier
- Autoroute
 - Nationale
 - Départementale

- #### Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)
- Cours d'eau de la trame bleue
 - Corridor écologique
 - Réservoir de biodiversité

- #### Zonage d'inventaire
- Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I
 - Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type II

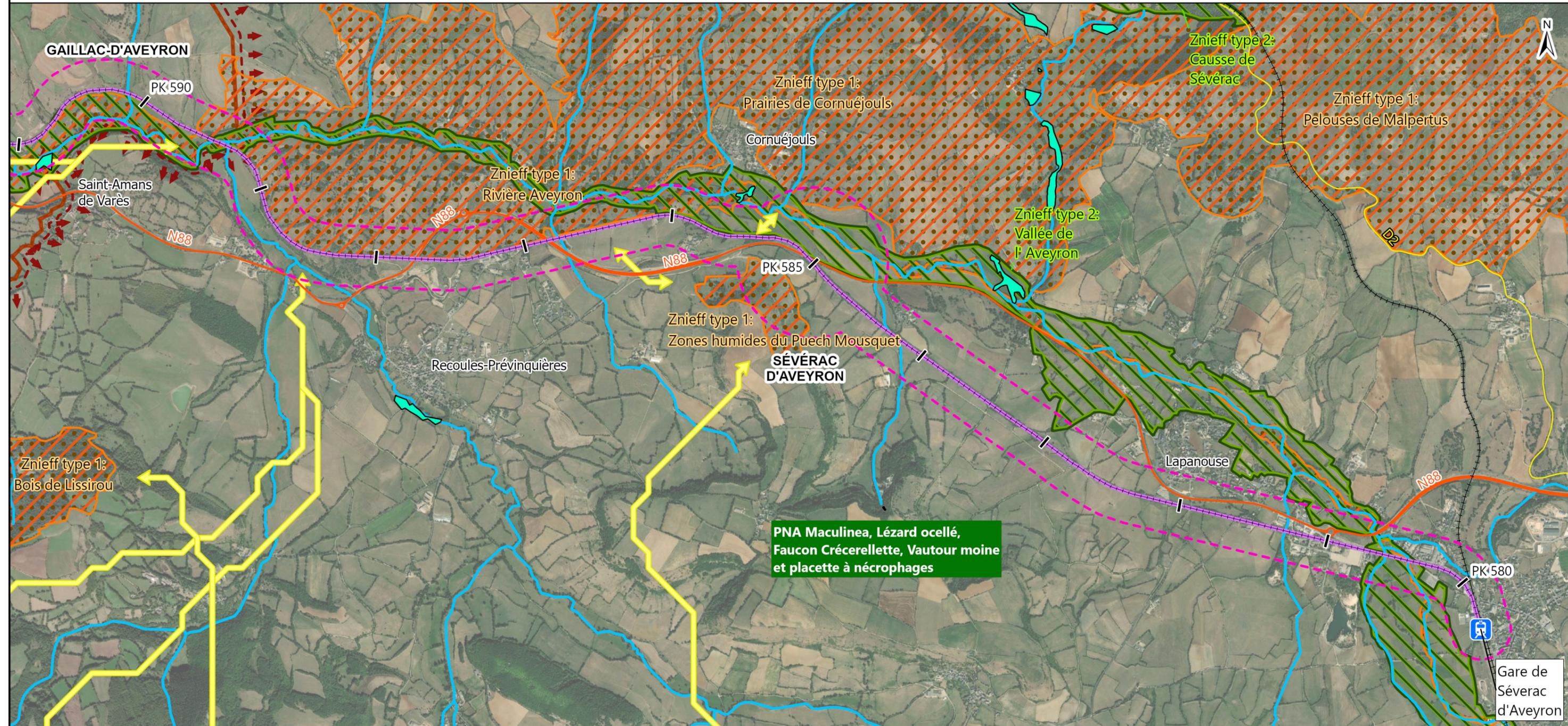
- Zones humides inventoriées
- Parc Naturel Régional (PNR)

Nota: L'ensemble du périmètre d'étude est concerné par le PNA du Milan royal (domaines vitaux et hivernage) et le PNA du Vautour Fauve



Date : 30/01/2023 0 200 400 800 m

Fond de plan : IGN
Sources : IGN, INPN, DREAL, Réseau zones humides



Légende

- Limite communale
- Périmètre d'étude
- Gares/haltes existantes
- Ligne Rodez-Sévérac
- Réseau ferré
- Point kilométrique

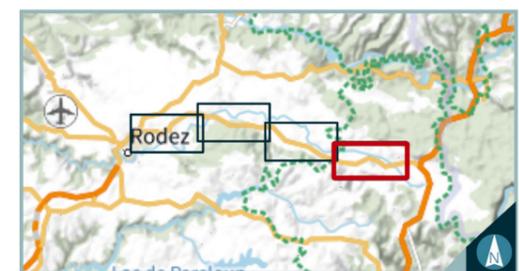
- #### Réseau routier
- Autoroute
 - Nationale
 - Départementale

- #### Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)
- Cours d'eau de la trame bleue
 - Corridor écologique
 - Réservoir de biodiversité

- #### Zonage d'inventaire
- Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I
 - Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type II

- Zones humides inventoriées
- Parc Naturel Régional (PNR)

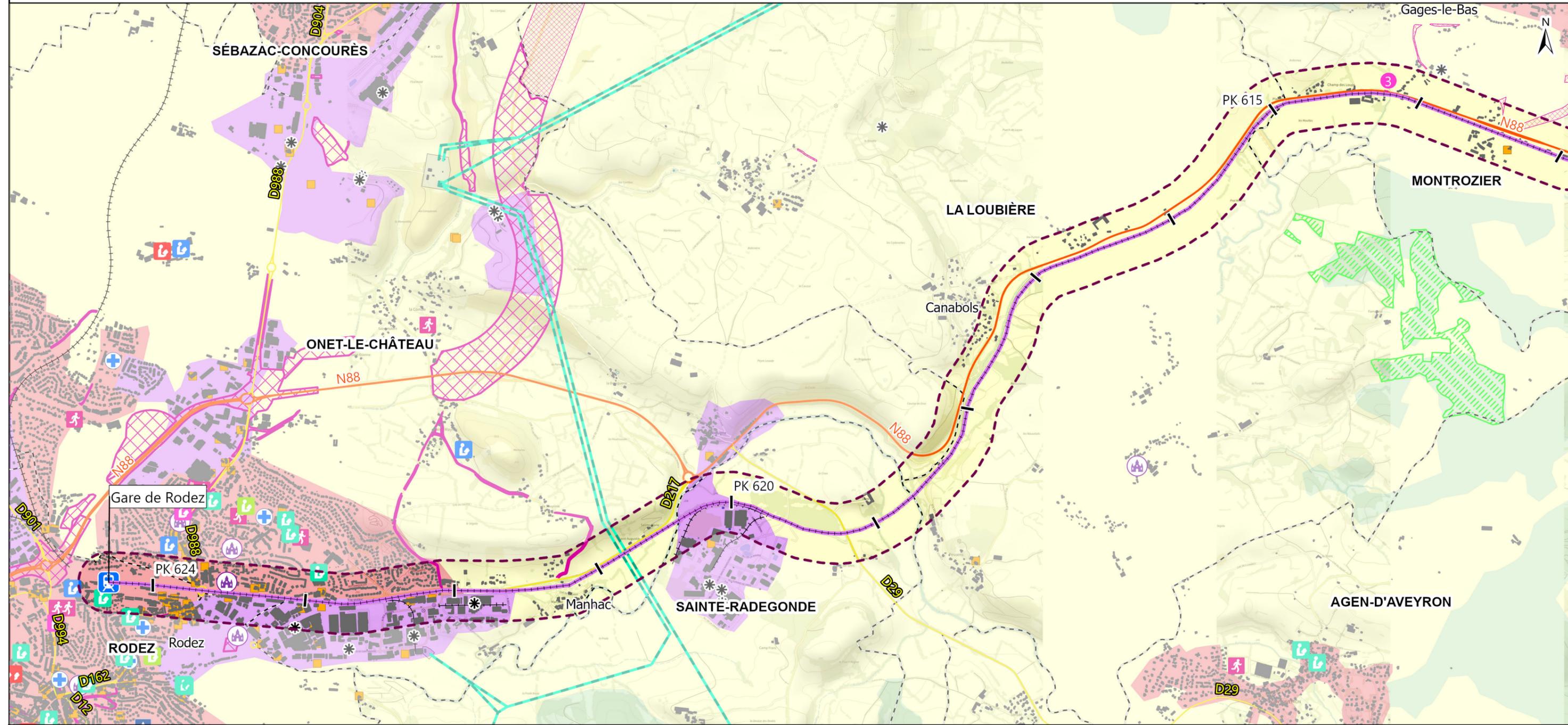
Nota: L'ensemble du périmètre d'étude est concerné par le PNA du Milan royal (domaines vitaux et hivernage) et le PNA du Vautour Fauve



Date : 30/01/2023

Fond de plan : IGN
Sources : IGN, INPN, DREAL, Réseau zones humides

5.6.3 Milieu humain



Légende

- Limite communale
- Périmètre d'étude
- Gares/haltes existantes
- Ligne Rodez-Sévérac
- Réseau ferré
- Point kilométrique

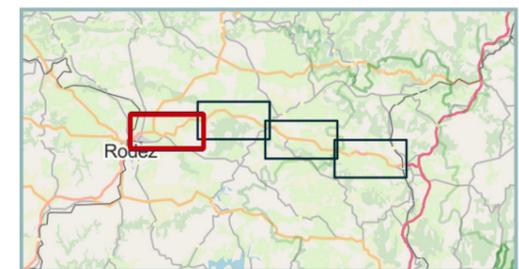
- Réseau routier**
- Autoroute
 - Nationale
 - Départementale
- Sites et sols pollués**
- BASOL
 - BASIAS

- Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
- Équipement**
- Réseau électrique
 - Transport de matières dangereuses : Gaz
- Établissement recevant du public**
- Enseignement**
- Enseignement supérieur

- Lycée
 - Collège
 - Enseignement primaire, maternelle & crèche
 - Autre établissement d'enseignement
- Sports**
- Équipement sportif
- Santé**
- Hôpital
 - Maison de retraite

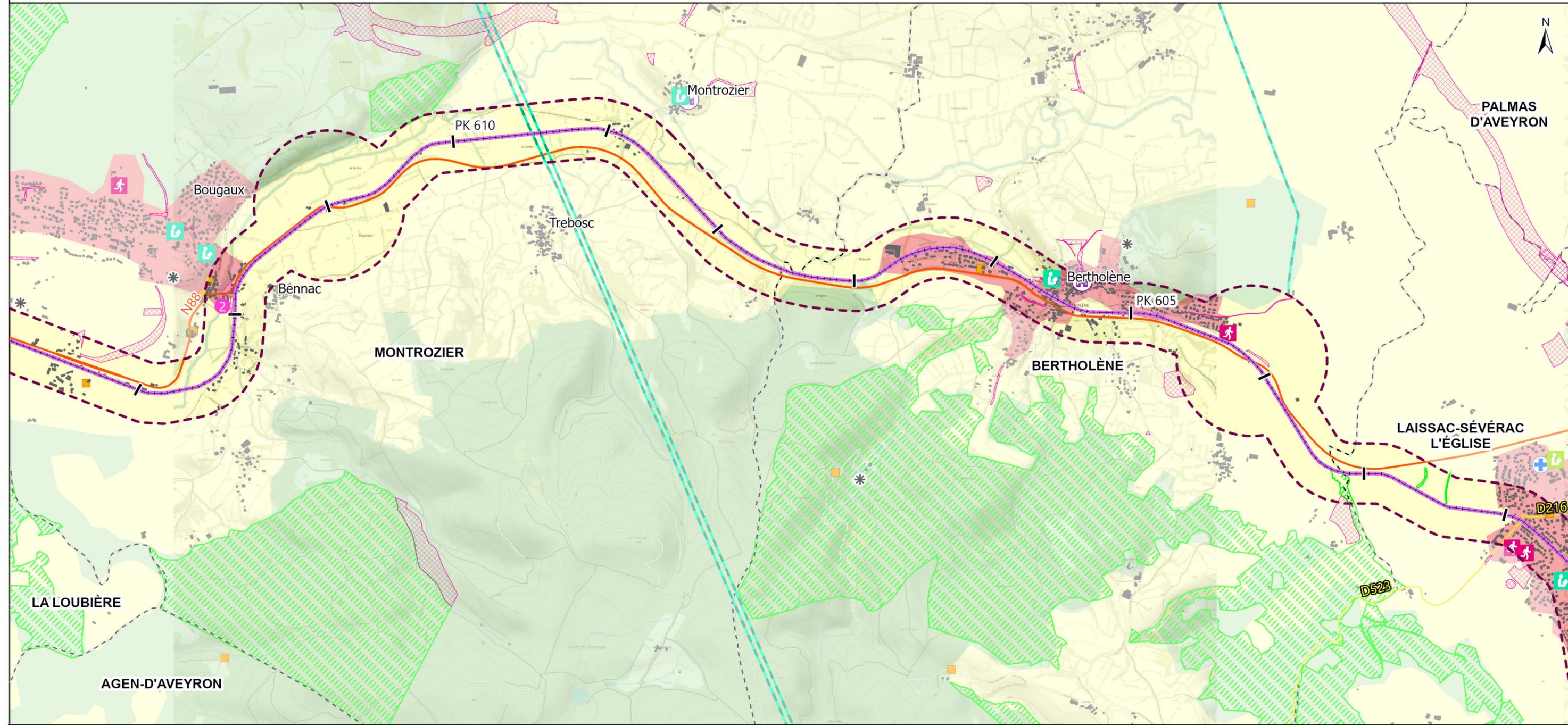
- Établissement hospitalier
- Culte**
- Lieux de culte
- Hébergement**
- Camping
 - Hébergement de loisirs
- Autre**
- Centre de loisir

- Prescriptions surfaciques aux PLUs**
- Espace Boisé Classé
 - Emplacement Réservé
- Occupation du sol**
- Zones urbaines
 - Équipements et zones d'activités
 - Agriculture
 - Forêts et boisements



Date : 06/02/2023

Fond de plan : IGN
Sources : IGN, Corine Land Cover 2018, Géorisques, Géoportail de l'urbanisme



Légende

- Limite communale
- Périmètre d'étude
- Gares/haltes existantes
- Ligne Rodez-Sévérac
- Réseau ferré
- Point kilométrique

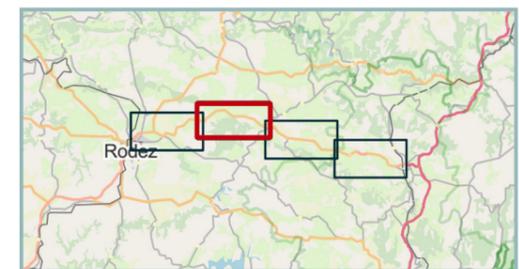
- Réseau routier**
- Autoroute
 - Nationale
 - Départementale
- Sites et sols pollués**
- BASOL
 - BASIAS

- Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
- Équipement**
- Réseau électrique
 - Transport de matières dangereuses : Gaz
- Etablissement recevant du public**
- Enseignement**
- Enseignement supérieur

- Lycée
 - Collège
 - Enseignement primaire, maternelle & crèche
 - Autre établissement d'enseignement
- Sports**
- Équipement sportif
- Santé**
- Hôpital
 - Maison de retraite

- Etablissement hospitalier
- Culte**
- Lieux de culte
- Hébergement**
- Camping
 - Hébergement de loisirs
- Autre**
- Centre de loisir

- Prescriptions surfaciques aux PLUs**
- Espace Boisé Classé
 - Emplacement Réservé
- Occupation du sol**
- Zones urbaines
 - Équipements et zones d'activités
 - Agriculture
 - Forêts et boisements



Date : 06/02/2023

Fond de plan : IGN
Sources : IGN, Corine Land Cover 2018, Géorisques, Géoportail de l'urbanisme



Légende

- Limite communale
- Périmètre d'étude
- Gares/haltes existantes
- Ligne Rodez-Sévérac
- Réseau ferré
- Point kilométrique

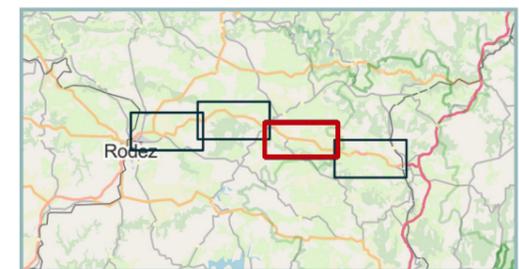
- Réseau routier**
- Autoroute
 - Nationale
 - Départementale
- Sites et sols pollués**
- BASOL
 - BASIAS

- Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
- Équipement**
- Réseau électrique
 - Transport de matières dangereuses : Gaz
- Établissement recevant du public**
- Enseignement**
- Enseignement supérieur

- Lycée
 - Collège
 - Enseignement primaire, maternelle & crèche
 - Autre établissement d'enseignement
- Sports**
- Équipement sportif
- Santé**
- Hôpital
 - Maison de retraite

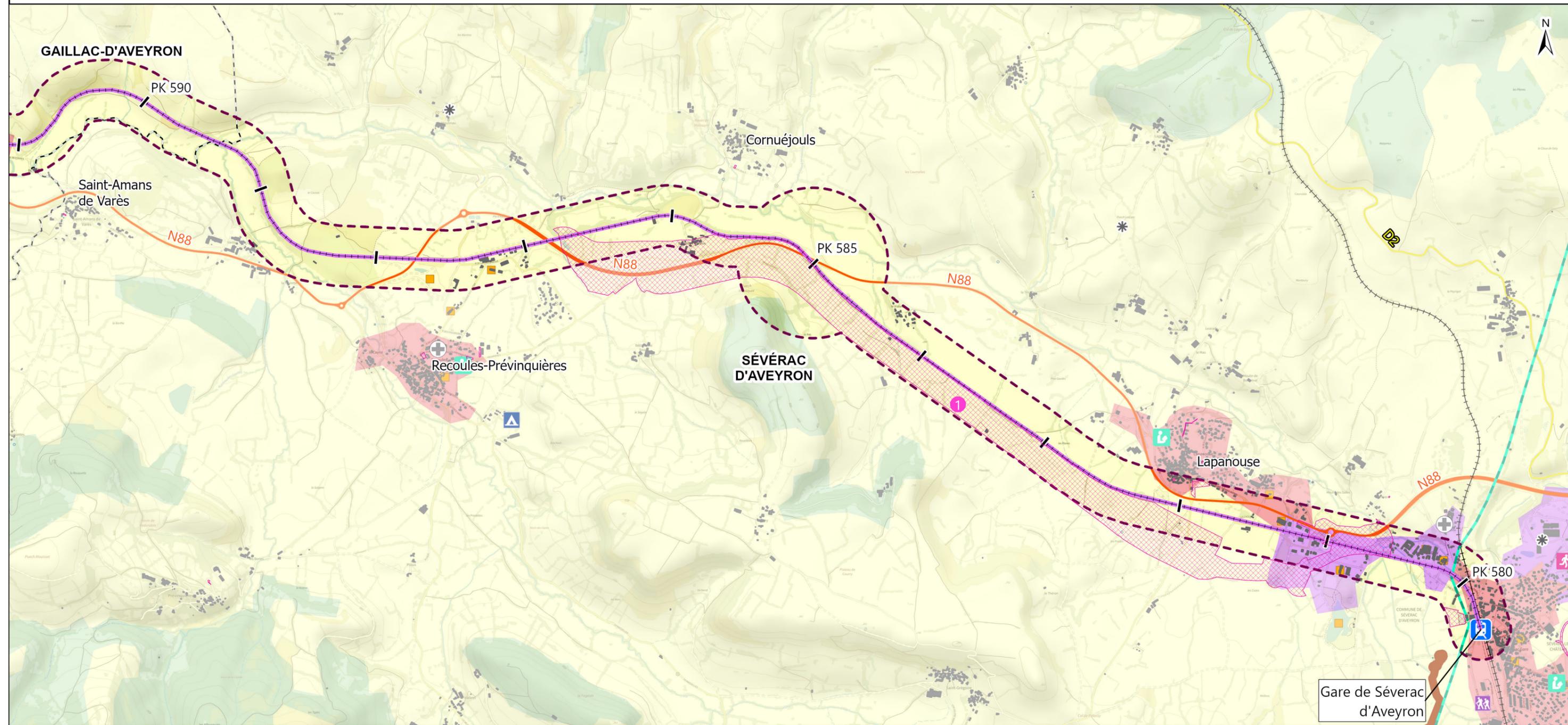
- Établissement hospitalier
- Culte**
- Lieux de culte
- Hébergement**
- Camping
 - Hébergement de loisirs
- Autre**
- Centre de loisir

- Prescriptions surfaciques aux PLUs**
- Espace Boisé Classé
 - Emplacement Réservé
- Occupation du sol**
- Zones urbaines
 - Equipements et zones d'activités
 - Agriculture
 - Forêts et boisements



Date : 06/02/2023

Fond de plan : IGN
Sources : IGN, Corine Land Cover 2018, Géorisques, Géoportail de l'urbanisme



Légende

- Limite communale
- Périmètre d'étude
- Gares/haltes existantes
- Ligne Rodez-Sévérac
- Réseau ferré
- Point kilométrique

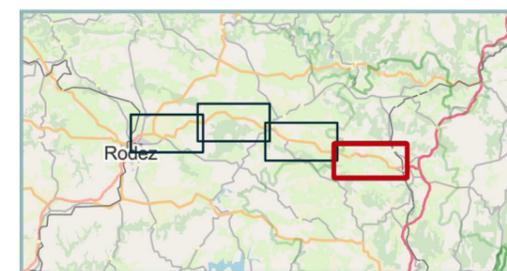
- Réseau routier**
- Autoroute
 - Nationale
 - Départementale
- Sites et sols pollués**
- BASOL
 - BASIAS

- Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
- Équipement**
- Réseau électrique
 - Transport de matières dangereuses : Gaz
- Etablissement recevant du public**
- Enseignement**
- Enseignement supérieur

- Lycée
 - Collège
 - Enseignement primaire, maternelle & crèche
 - Autre établissement d'enseignement
- Sports**
- Equipement sportif
- Santé**
- Hôpital
 - Maison de retraite

- Etablissement hospitalier
- Culte**
- Lieux de culte
- Hébergement**
- Camping
 - Hébergement de loisirs
- Autre**
- Centre de loisir

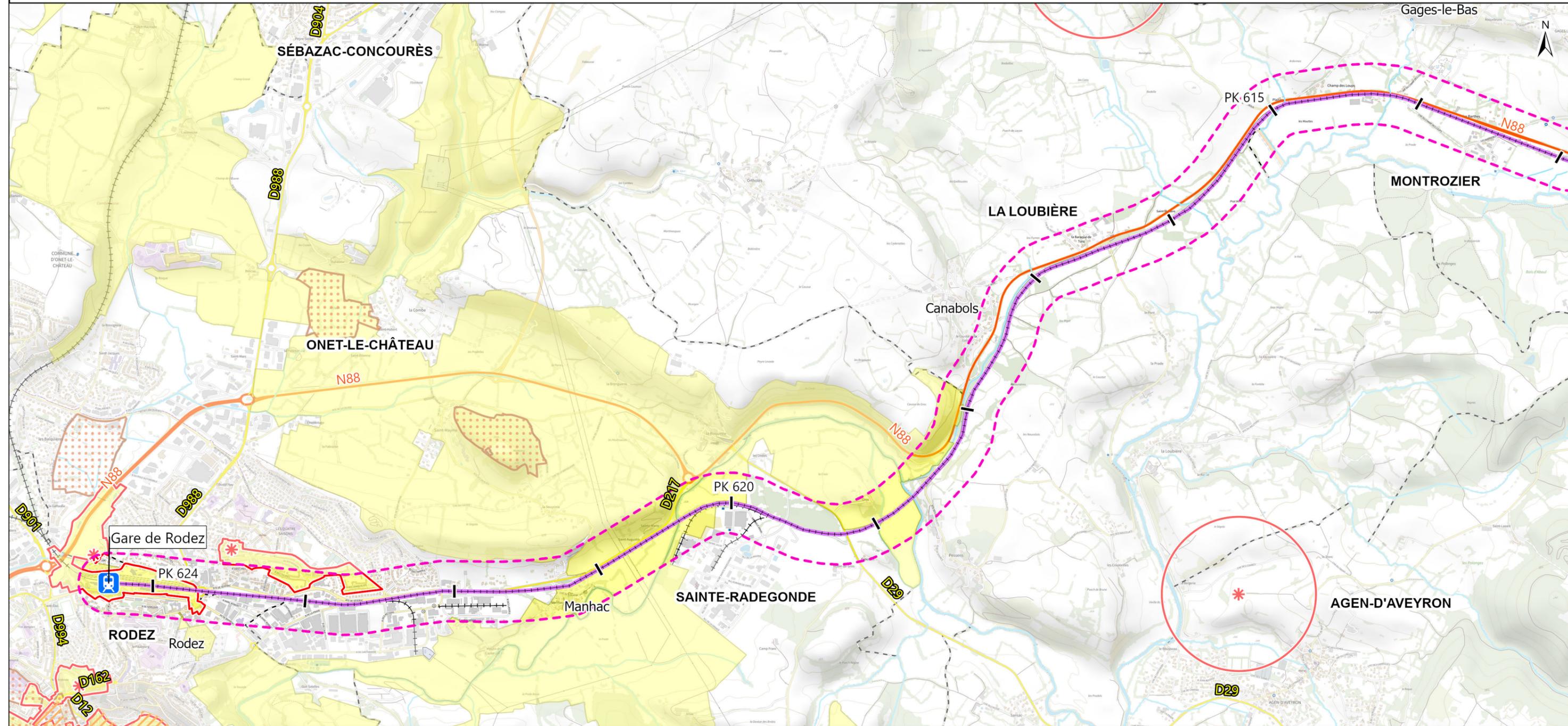
- Prescriptions surfaciques aux PLUs**
- Espace Boisé Classé
 - Emplacement Réservé
- Occupation du sol**
- Zones urbaines
 - Equipements et zones d'activités
 - Agriculture
 - Forêts et boisements



Date : 06/02/2023

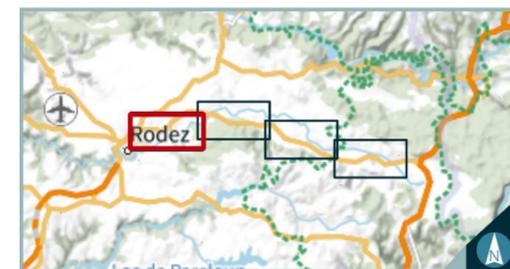
Fond de plan : IGN
Sources : IGN, Corine Land Cover 2018, Géorisques, Géoportail de l'urbanisme

5.6.4 Patrimoine et paysage



Légende

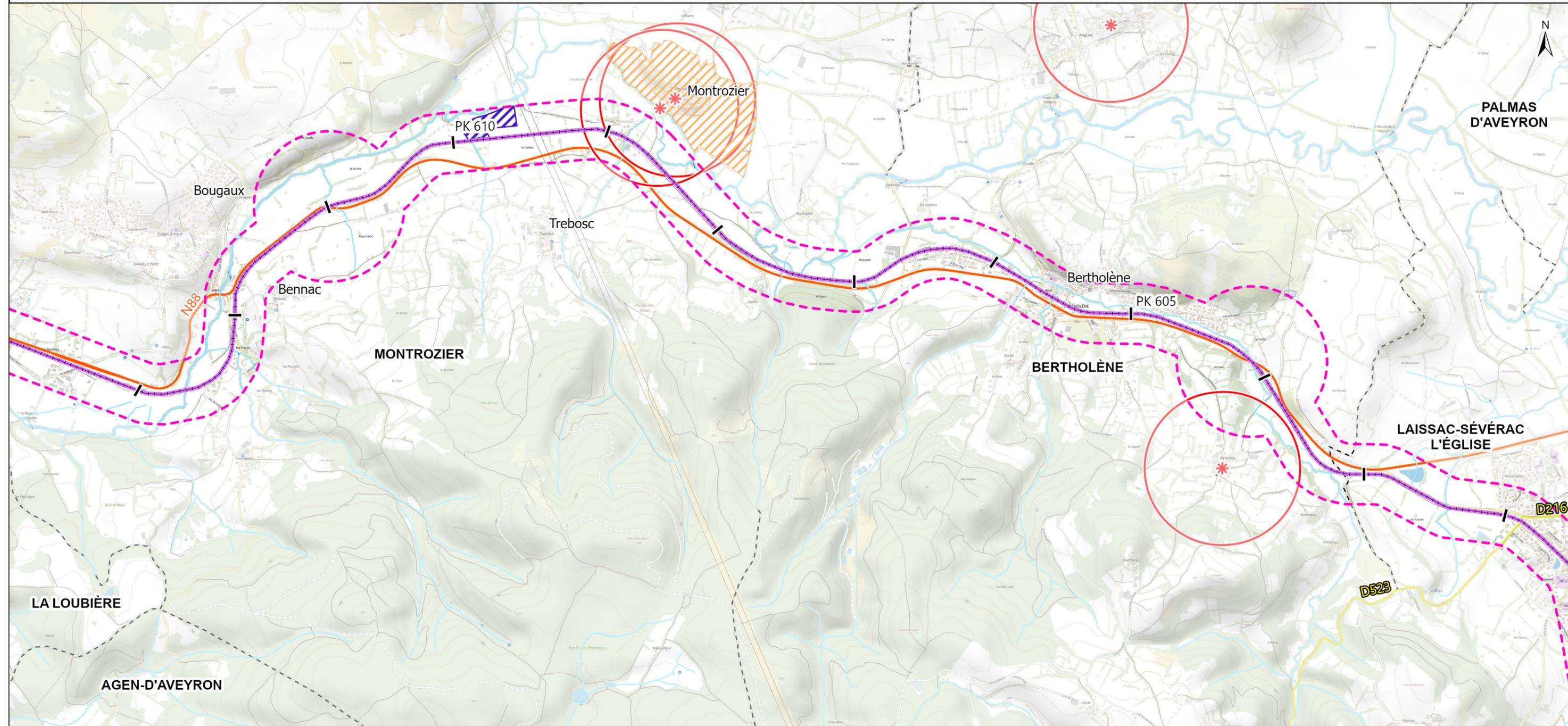
- | | | | |
|-------------------------|-----------------------|--|--|
| Limite communale | Cours d'eau | Site inscrit | Monument historique et leur protection |
| Périmètre d'étude | Réseau routier | Site classé | Emprise MH |
| Gares/haltes existantes | Autoroute | Zones de présomption de prescription archéologique | |
| Point kilométrique | Nationale | Sites patrimoniaux remarquables | |
| Ligne Rodez-Sévérac | Départementale | Zone tampon de l'UNESCO | |
| Réseau ferré | | | |



Date : 30/01/2023

Fond de plan : IGN

Sources : IGN, DREAL, Atlas des patrimoines



Légende

--- Limite communale

- - - Périmètre d'étude

Gares/haltes existantes

/ Point kilométrique

Ligne Rodez-Sévérac

+ + + + Réseau ferré

— Cours d'eau

Réseau routier

Autoroute

Nationale

Départementale

Site inscrit

Site classé

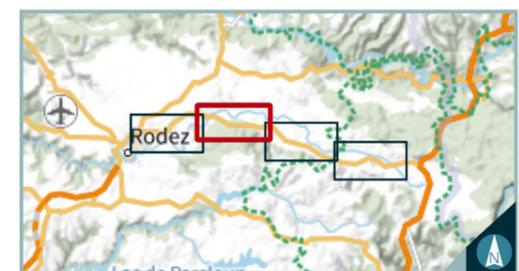
Zones de présomption de prescription archéologique

Sites patrimoniaux remarquables

Zone tampon de l'UNESCO

Monument historique et leur protection

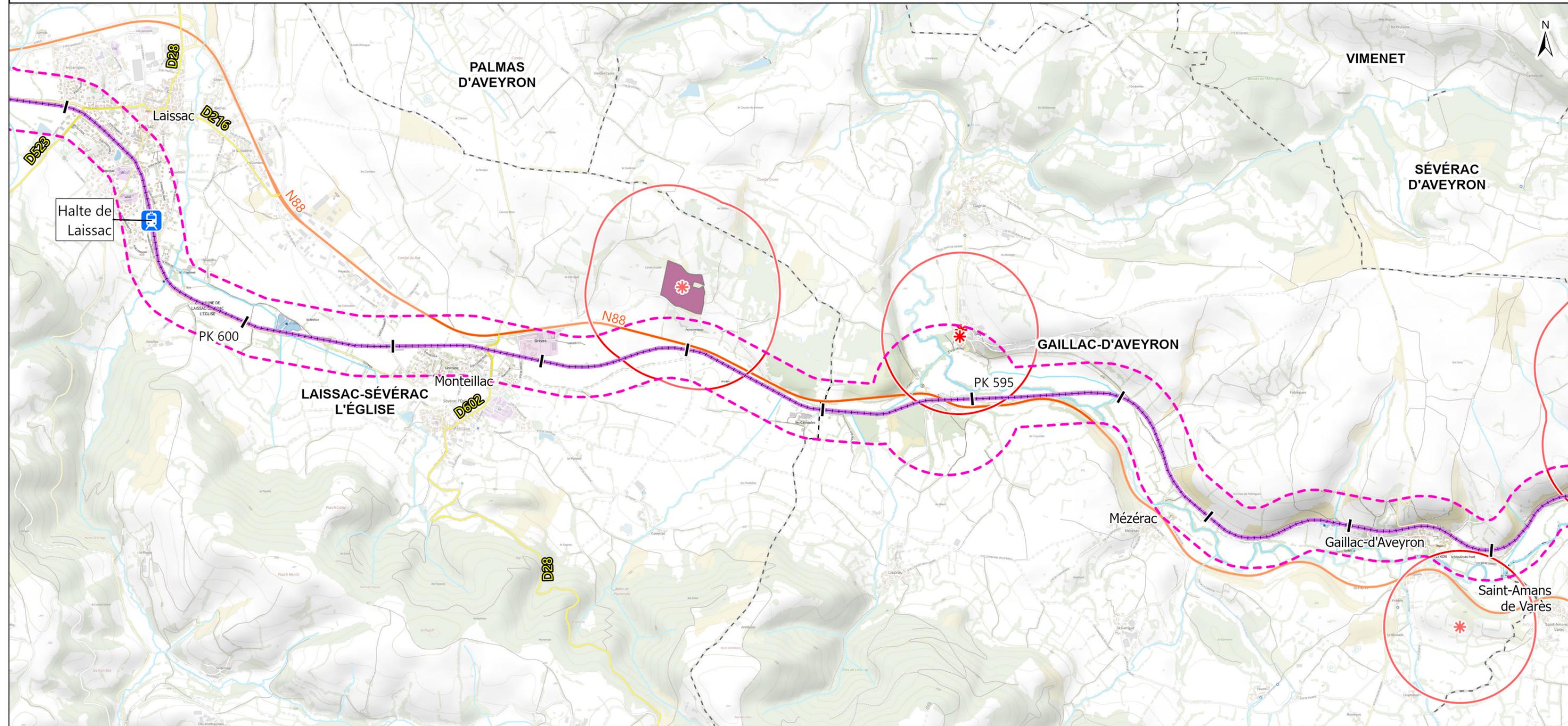
Emprise MH



Date : 30/01/2023

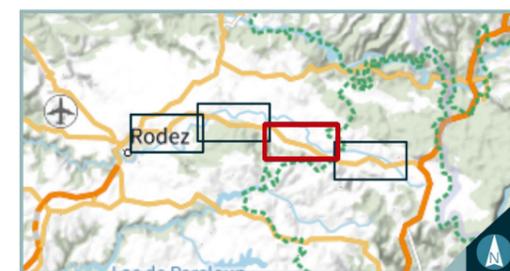
Fond de plan : IGN

Sources : IGN, DREAL, Atlas des patrimoines



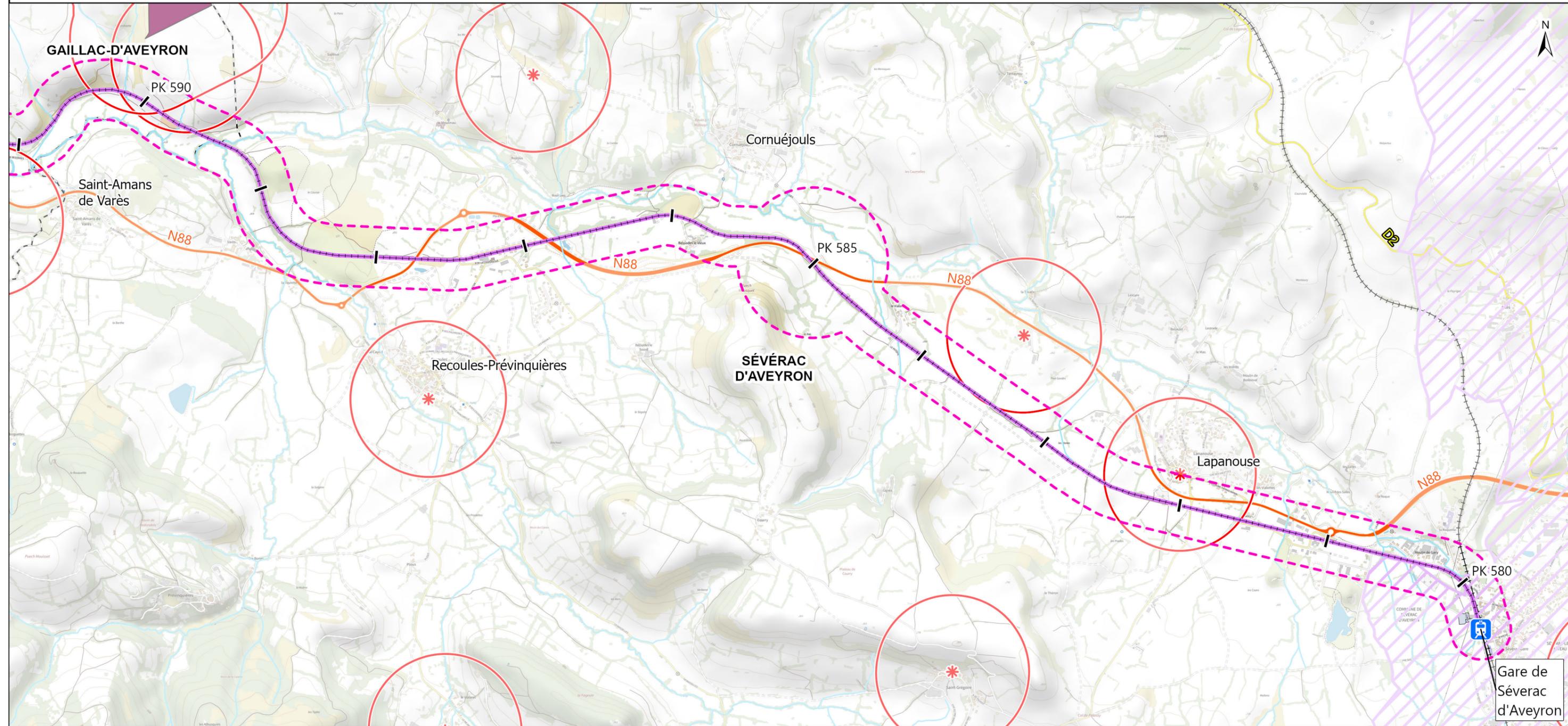
Légende

- | | | | |
|-------------------------|-----------------------|--|--|
| Limite communale | Cours d'eau | Site inscrit | Monument historique et leur protection |
| Périmètre d'étude | Réseau routier | Site classé | Emprise MH |
| Gares/haltes existantes | Autoroute | Zones de présomption de prescription archéologique | |
| Point kilométrique | Nationale | Sites patrimoniaux remarquables | |
| Ligne Rodez-Sévérac | Départementale | Zone tampon de l'UNESCO | |
| Réseau ferré | | | |



Date : 30/01/2023

Fond de plan : IGN
Sources : IGN, DREAL, Atlas des patrimoines



Légende

--- Limite communale

--- Périmètre d'étude

Gares/haltes existantes

| Point kilométrique

--- Ligne Rodez-Sévérac

++++ Réseau ferré

— Cours d'eau

Réseau routier

— Autoroute

— Nationale

— Départementale

Site inscrit

Site classé

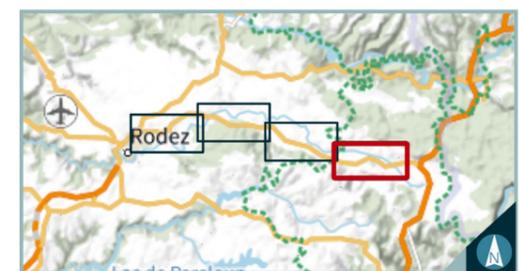
Zones de présomption de prescription archéologique

Sites patrimoniaux remarquables

Zone tampon de l'UNESCO

Monument historique et leur protection

Emprise MH



Date : 30/01/2023

Fond de plan : IGN

Sources : IGN, DREAL, Atlas des patrimoines

Département

communication.egis@egis.fr

www.egis-group.com



-SEVERAC
:as par cas