

Monsieur Claude VIGNON
22, rue de la Suippe
51110 HEUTREGIVILLE
03 26 48 93 06
06 83 29 91 27
yvette.vignon @ free.fr

Heutréguville, le 08 octobre 2021

PROCES VERBAL DE SYNTHESE

Application et objet de l'enquête :

Vu la demande présentée le 18 janvier 2021 puis complétée par SNCF Réseau le 24 mars 2021, agence projets Grand Est dont le siège est situé, 15 rue des Francs-Bourgeois à Strasbourg (67000) en vue d'obtenir, l'autorisation environnementale relative à la création d'un bassin d'écroulement des crues, de confortement des berges et de collecte des eaux avec procédure de défrichement et dérogation espèce protégée à Germaine et Villers-Allerand (Marne).

Cette requête est soumise à autorisation unique au titre de la rubrique 2.1.5.0, au titre de la loi sur l'eau, comportant une enquête publique, conformément à l'article R.181-36 du code de l'environnement et à étude d'impact selon le code de l'environnement, visant à préserver l'environnement et la biodiversité du site.

Plusieurs modifications ont été apportées au projet de manière à l'adapter au milieu, à minimiser les impacts, tout en permettant de résoudre la problématique d'inondation et de sécurité inhérente à la circulation ferroviaire.

Dans mon rapport de synthèse, je demande à monsieur René ANTOINE, pilote d'opération à SNCF Réseau de me confirmer les réponses de sa société aux différentes questions que j'ai reçues lors de mes permanences et courriers pour le 25 octobre 2021 impérativement, pour que je puisse conclure mon avis dans les délais prescrits.

Toutes les questions seront envoyées à SNCF Réseaux, pour répondre à mon procès-verbal de synthèse huit jours après la fin de l'enquête publique, les réponses accompagneront le compte rendu.

1^{ère} question : Choix final du projet

Réponse du commissaire enquêteur :

Le projet a alors été modifié de façon importante, et ce pour répondre aux enjeux et impacts environnementaux, avec la conservation du lit du cours d'eau de la Germaine dans sa configuration actuelle et la constitution, en lieu et place de la prise d'eau, d'un ouvrage de type regard de régulation avec déversoir latéral à crête basse en régime torrentiel, et chute libre des eaux vers le bassin de retenue. Maintenu dans le projet, ce bassin qui ne recueillera que les eaux de crue supérieures à un débit de récurrence 100 ans.

Le choix du site d'aménagement, dans le massif forestier et à proximité même de la Germaine d'où viennent les écoulements dommageables, est justifié par :

- * L'optimisation hydraulique du site, juste à l'amont du tunnel ferroviaire et proche du cours d'eau afin de ne pas étaler davantage les travaux sur le site forestier (tranchées entraînant la destruction d'habitats, voire d'espèces) ;

- * La présence d'un site ancien fortement remanié du point de vue du sol, du sous-sol, et donc de la végétation, car constitué de déblais et de remblais, avec une biodiversité plus récente, une végétation tout aussi diversifiée que le massif forestier contigu.

2^{ème} question : Demeurant à la ferme aux bœufs, quel sera l'état des chaussées après les travaux ?

Réponse commissaire enquêteur :

Un constat d'huissier sera réalisé sur les axes routiers empruntés dans le village

Chemin carrossable à renforcer : En effet, l'accès au chantier via le chemin carrossable pour atteindre le dessus de la tête Sud du tunnel n'est possible que pour un véhicule à la fois. De plus, ce chemin de largeur 3m, sera à renforcer de manière définitive en supprimant les ornières existantes par nivellement, mise en place d'un géotextile méthodiquement compactée. (croisement du chemin menant à la ferme aux bœufs).

Route goudronnée à aménager : Cette route goudronnée existante, allant des dernières habitations du village jusqu'au croisement du chemin menant à la ferme aux bœufs n'est pas en bon état (présence de fissures et de nids de poule) et sa largeur est limitée à 3m. Cependant il y a possibilité d'aménager 3 ou 4 plateformes de croisement sur toute sa longueur.

3^{ème} question : Il existe un chemin carrossable dans la forêt qui remonte directement sur la route nationale, pourquoi ne pas l'utiliser pour la circulation des poids lourds pendant la durée des travaux ?

Réponse commissaire enquêteur :

Ce chemin n'est pas mentionné dans le projet de l'autorisation environnementale.

L'étude prévoit que l'accès au chantier se fera depuis la départementale 951 reliant Reims à Epernay, puis par la départementale 71 en direction de Germaine. Après la traversée du village, on atteint le PN n° 5 du km 155+269. Sans traverser le passage à niveau, il faut ensuite remonter vers le Nord en empruntant la D71E (rue des haies) jusqu'au lieu-dit « Les Haies » côté gauche de la voie ferrée et poursuivre sur un chemin carrossable pour atteindre le dessus de la tête Sud du tunnel de Rilly – Germaine vers le km 157.

Permanence du samedi 11 septembre 2021 (Germaine)

J'ai reçu monsieur Michel VERON 65, rue des Haies 51160 GERMAINE

1^{ère} question : Je m'oppose aux travaux du projet, qui vont porter atteinte à la biodiversité et au bilan carbone

Réponse commissaire enquêteur :

En absence de projet, la problématique d'inondation régulière de la voie ferrée, des habitations et du passage à niveau au croisement de la ligne ferroviaire avec la RD 71(Chatelet) persistera dès lors que la Germaine connaîtra une crue supérieure à la récurrence 23 ans, phénomène qui arrive régulièrement depuis ces dernières années, avec pour conséquence les différents préjudices catastrophiques que l'on connaît. La nécessité des travaux est la sécurité des installations ferroviaires, des voyageurs et des riverains.

Une étude Faune et Flore a été réalisée sur la période d'avril 2017 à juin 2018 et intègre une étude spécifique sur les chiroptères réalisée en juillet/août 2018.

Le Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation dans un courrier du 14 août 2020 à l'ONF pour les échanges de parcelles communique : La DDT de la Marne a émis un avis favorable sur le projet d'aménagement envisagé et la DREAL a estimé qu'il respectait les volets biodiversité et paysager.

Le projet s'efforce de préserver au mieux la qualité biologique des milieux naturels et, quand l'incidence négative est incontournable. La SNCF propose des mesures de manière à améliorer certains aspects de la biodiversité.

2^{ème} question : Je suis également opposé à la pose d'une clôture autour du bassin (empêche les grands animaux d'y accéder entre autre)

Réponse commissaire enquêteur :

Concernant la clôture, au vu de la sécurité incombant à SNCF Réseau et de sa responsabilité quant aux risques de noyade et autre accident en cas de pénétration sur le site, le bassin de rétention créé ne pourra qu'être entièrement clos par un grillage.

Ce grillage laissera passer la petite faune ; il sera posé au sol, en acier galvanisé avec revêtement plastifié, de couleur grise ou brune, de hauteur 2,50 mètres et de type 3 (clôtures routières et ferroviaires § faune sauvage – CEREMA), avec des mailles assez grandes de dimension 17 cm de hauteur x 15 cm de large.

J'ai reçu monsieur Amédée JOBERT 3, rue Villers-Allerand 51160 Germaine, Adjoint au Maire de la commune de Germaine

Je suis favorable au projet

1^{ère} question : sens de circulation des camions pendant les travaux ?

Réponse du commissaire enquêteur :

L'étude prévoit que l'accès au chantier se fera depuis la départementale 951 reliant Reims à Epernay, puis par la départementale 71 en direction de Germaine. Après la traversée du village, on atteint le PN n° 5 du km 155+269. Sans traverser le passage à niveau, il faut ensuite remonter vers le Nord en empruntant la D71E (rue des haies) jusqu'au lieu-dit « Les Haies » côté gauche de la voie ferrée et poursuivre sur un chemin carrossable pour atteindre le dessus de la tête Sud du tunnel de Rilly – Germaine vers le km 157.

Monsieur Christian ROUSSEAUX, lors de ma permanence du 04 septembre 2021, m'a indiqué un chemin carrossable en forêt domaniale.

Sur le plan géoportail, il existe un chemin allant de Courtaumont en coupant la route départementale 951 en direction de Chigny les Roses. Avec autorisation et en supposant que le chemin soit carrossable, il serait judicieux d'examiner un circuit en sens unique pour les camions et de délester le village de Germaine, avec l'accord des élus.

Permanence du vendredi 17 septembre 2021 (Villers-Allerand)

J'ai reçu madame Gaëlle FLOCH, 4, rue du Pré des Chats 51500 Villers-Allerand.

Toutes les questions seront envoyées à SNCF Réseaux, pour répondre à mon procès-verbal de synthèse huit jours après la fin de l'enquête publique, les réponses accompagneront le compte rendu.

1^{ère} question : Rôle du commissaire enquêteur dans cette enquête Publique

Réponse du commissaire enquêteur :

Afin de mieux répondre aux aspirations d'un public de plus en plus soucieux de la préservation de sa qualité de vie et des atteintes portées à son environnement, j'ai en ma qualité de commissaire enquêteur la responsabilité de conduire de manière impartiale cette enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale, comportant une demande de défrichement et de dérogation espèce protégée, relative à la création d'un bassin d'écêtement des crues, confortement des berges et collecte des eaux sur le territoire des communes de Germaine et de Villers-Allerand .

Le rôle du commissaire enquêteur a été profondément transformé par la réforme de 1983, puisqu'il est depuis un relais obligatoire entre les citoyens et le pouvoir. Sa désignation et la fixation de son indemnisation émanant de plus en plus fréquemment du Président du tribunal administratif lui confèrent une indépendance certaine, tant à l'égard des différents pouvoirs-publics ou privés -que des citoyens.

Grâce à l'accroissement de ses prérogatives et obligations dans la conduite de l'enquête, il devient la « cheville ouvrière » de la réforme et son avis a des conséquences juridiques parfois importantes.

Aujourd'hui l'enquête publique apporte au décideur les informations dont il devra tenir compte pour prendre sa décision.

Elle devient même un fondement de la décision, puisque le public peut non seulement adresser ses remarques ou ses observations sur le projet, plan ou programme objet de l'enquête, mais également faire des propositions visant à l'améliorer.

2^{ème} question : Afin d'éviter l'abattage des arbres dans l'emprise du futur bassin d'écêtement de 25000 m³ dans l'intérêt de la biodiversité, l'étude a-t-elle prise en compte l'existence des fossés (construits par les Allemands) et non entretenus qui auraient pu éviter la construction de ce bassin ?

Réponse du commissaire enquêteur : Je ne peux répondre à la question sur l'utilité des fossés, elle va être posée à SNCF Réseau dans le cadre du procès-verbal de synthèse.

Dans le cadre de l'étude pour le projet du bassin d'écêtement des crues de 25000 m³, une des mesures de compensation en faveur de la biodiversité sera la création d'un îlot de sénescence (zone de vieillissement naturel prévu entre le bassin de retenue et la rivière la Germaine), soit une surface d'environ un (1) hectare, correspondant aux restes des parcelles qui seront acquises par SNCF Réseau auprès de l'ONF pour réaliser le bassin de rétention. Cette surface inclut le sentier forestier existant et rétabli après les travaux. La biodiversité, et particulièrement les espèces cavernicoles, trouveront à moyen et long terme de gros bois vieillissants, offrant des habitats multiples : cavités, fentes et branches mortes sur pied ou au sol.

L'absence d'intervention humaine favorisera les semis naturels et le cycle naturel de l'écosystème forestier, aujourd'hui raccourci par la gestion forestière. A court terme, les espèces cavernicoles trouveront refuge dans les arbres situés à proximité et de même essence, avant de rapidement trouver un milieu très favorable dans l'îlot de sénescence. En plus de l'îlot de sénescence, des massifs arbustifs d'essence locale seront plantés en lisière du chemin forestier, au Nord et Nord Est du bassin, de manière à créer des espaces d'accueil pour l'avifaune, tout en constituant des liens entre ces massifs d'aménagement paysager. Les haies arbustives sont particulièrement utiles pour l'avifaune qui s'y abrite, y niche et s'y nourrit.

En outre, d'autres plantations (végétation basse et arbustes) auront lieu sur les talus du bassin permettant une variété dans les espèces et strates végétatives. La présence d'arbres de haute tige n'est pas souhaitable afin de maintenir la pleine fonctionnalité du bassin, en termes de volume de rétention et de stabilité du talus.

J'ai demandé en qualité de commissaire enquêteur à madame Gaëlle FLOCH de me fournir la justification de l'ensemble des fossés, qui pourrait remplacer le bassin d'écêtement des crues, selon ses déclarations.

Madame Gaëlle FLOCH, me déclare déposer prochainement dans le registre d'enquête publique de la commune de Villers-Allerand.

J'ai reçu monsieur Bernard WEILER, maire de la commune de Villers-Allerand, nous avons débattu sur les fossés, ce dernier doit m'envoyer des photocopies.

Le 18 septembre 2021, j'ai reçu à mon domicile un mail de monsieur Bernard WEILER, maire de la commune de Villers-Allerand.

Je cite :

Comme promis voici quelques photos qui attestent du manque d'entretien par la SNCF des infrastructures qui devaient permettre un écoulement plus régulier des eaux pluviales.

Certains regards sont à ciel ouvert, d'autres sous des trappes de visite qui n'avaient été levées depuis plusieurs années.

Je vous apporterai prochainement ma contribution personnelle et celle de la commune en toute fin d'enquête.

Le commissaire enquêteur prend acte de la déclaration de monsieur Bernard WEILER et lui redemande un jeu de photos, n'ayant pu les imprimer entièrement.

Le 21 septembre 2021, j'ai reçu à mon domicile un mail de monsieur Bernard WEILER, il précise ce n'est pas le maire qui s'exprime, il le fera à l'issue de son conseil le 4 octobre prochain, mais le citoyen.

Je cite :

Projet de bassin de rétention des eaux pluviales sur le tunnel Rilly-Germaine

L'exutoire prévu sur la commune de Germaine pour évacuer les eaux pluviales en direction d'un champ d'épandage paraît totalement adapté et réalisable pour diminuer les risques d'inondations sur la voie ferrée et au passage à niveau à Germaine.

Par contre la création d'un bassin de rétention au-dessus du tunnel pose un certain nombre de questions :

- Est-ce que des solutions alternatives ont vraiment été étudiées avant de proposer la réalisation d'un tel ouvrage. 4ha de forêt vont être impactés par cette implantation et 1,8 ha détruit à tout jamais. Et ce dans une forêt classé forêt d'exception !**
- L'avant-projet prévoyait un bassin de 50.000 m³ et le projet final plus raisonnable propose un bassin de 25.000 m³ : comment en est-on arrivé à diviser par 2 le volume du bassin ? La modélisation des études hydrologiques a-t-elle été revue ?**
- La SNCF doit garantir l'entretien des installations existantes et des installations à créer, ce qui n'a pas été le cas dans le passé (photos)**
- La création d'un bassin de cette dimension aura forcément un impact environnemental et écologique sur cet espace. Un suivi est-il prévu, les résultats seront-ils publiques et qui assumera le contrôle.**
- L'abattage de la zone boisée de 1,8 ha est prévue en octobre alors que l'enquête publique sera close le 4 octobre et que les communes concernées Villers-Allerand et Germaine dispose de 15 jours pour déposer leur délibération. Ce timing semble contradictoire avec les recours administratifs possibles : comment cela est-ce possible ?**

- Certains points noirs identifiés lors de l'étude diagnostic seront-ils à l'avenir mieux entretenus par les différents partenaires concernés : SNCF ; ONF ; Communes ?

Le commissaire enquêteur demande à SNCF Réseau de répondre lors de mon procès-verbal de synthèse à toutes les questions posées lors des permanences et des courriers.

Permanence du jeudi 23 septembre 2021 (Germaine)

J'ai reçu une déposition écrite dans le registre d'enquête publique de la commune de Germaine de monsieur Florent BRISSON, adjoint au maire en date du 22 septembre 2021

Je cite : Habitant à la ferme des bœufs, j'emprunte quotidiennement la rue de Villers-Allerand pour me rendre à mon travail. Je m'inquiète du passage important de camions qui risque d'occasionner de nombreux soucis de circulation.

Il serait souhaitable qu'un circuit soit aménagé afin d'éviter les croisements de camions et permettra que ces derniers puissent emprunter certains chemins forestiers comme le chemin de la Haute Borne. D'autre part, le chemin de Villers-Allerand est quotidiennement fréquenté par des randonneurs et des pèlerins de compostelle, la sécurité de ces derniers risque d'être compromise. Il serait souhaitable de sécuriser un passage pour les piétons.

J'ai reçu monsieur Bernard VERDONK 9, rue d'Avenay 51160 Germaine

1^{ère} question : Aménagement de la chaussée rue de Villers-Allerand

Réponse commissaire enquêteur :

Un constat d'huissier sera réalisé sur les axes routiers empruntés dans le village

L'étude prévoit que l'accès au chantier se fera depuis la départementale 951 reliant Reims à Epernay, puis par la départementale 71 en direction de Germaine. Après la traversée du village, on atteint le PN n° 5 du km 155+269.

Sans traverser le passage à niveau, il faut ensuite remonter vers le Nord en empruntant la D71E (rue des haies) jusqu'au lieu-dit « Les Haies » côté gauche de la voie ferrée et poursuivre sur un chemin carrossable pour atteindre le dessus de la tête Sud du tunnel de Rilly – Germaine vers le km 157.

Chemin carrossable à renforcer : En effet, l'accès au chantier via le chemin carrossable pour atteindre le dessus de la tête Sud du tunnel n'est possible que pour un véhicule à la fois. De plus, ce chemin de largeur 3m, sera à renforcer de manière définitive en supprimant les ornières existantes par nivellement, mise en place d'un géotextile méthodiquement compactée. (croisement du chemin menant à la ferme aux bœufs).

Route goudronnée à aménager : Cette route goudronnée existante, allant des dernières habitations du village jusqu'au croisement du chemin menant à la ferme aux bœufs n'est pas en bon état (présence de fissures et de nids de poule) et sa largeur est limitée à 3m. Cependant il y a possibilité d'aménager 3 ou 4 plateformes de croisement sur toute sa longueur.

Sur le plan géoportail, il existe un chemin allant de Courtaumont en coupant la route départementale 951 en direction de Chigny les Roses. Avec autorisation et en supposant que le chemin soit carrossable, il serait judicieux d'examiner un circuit en sens unique pour les camions et de délester le village de Germaine, avec l'accord des élus.

J'ai testé avec mon véhicule le chemin forestier de la haute borne qui débouche sur la D 951, la circulation à 30 km/h est faisable, je suggère à SNCF Réseau d'étudier si cette solution est envisageable.

La sécurité des piétons et des véhicules sera prise en compte pendant la durée des travaux, un plan de circulation sera établi entre les élus et SNCF Réseau. (consignes, arrêtés etc...)

J'ai reçu monsieur Bernard WEILER, maire de la commune de Villers-Allerand, qui m'a remis des photos des fossés et un plan de la parcelle n° 134, appartenant à SNCF Réseau. (joint à la pièce n° 10)

J'ai reçu Mr et Mme Mathieu COLOMBET 10, rue de la Soyère 51160 Germaine.

Ils ont déposé dans le registre d'enquête publique de la commune de Germaine

Je cite : Marion et Mathieu COLOMBET, habitants de Germaine. Nous sommes opposés à ce projet (dont nous comprenons l'intérêt) pour des raisons écologiques. Cette forêt d'exception, nécessite d'être protégée et respectée, tous comme les animaux qui vont être impactés directement. Les mesures de compensation prévues ne permettront jamais de récupérer les dégâts occasionnés. Nous souhaitons une nature préservée pour les générations futures.

Réponse du commissaire enquêteur :

Je prends acte que vous avez compris l'intérêt de la création de ce bassin d'écêtement des crues de 25000 m³, sa vocation est exclusivement pour la sécurité des installations ferroviaires, des voyageurs et des riverains, tout en préservant au maximum la biodiversité du site.

Une étude Faune et Flore a été réalisée sur la période d'avril 2017 à juin 2018 et intègre une étude spécifique sur les chiroptères réalisée en juillet/août 2018.

Dans le cadre de l'étude pour le projet du bassin d'écêtement des crues de 25000 m³, **une des mesures de compensation en faveur de la biodiversité** sera la création d'un îlot de sénescence (zone de vieillissement naturel prévu entre le bassin de retenue et la rivière la Germaine), soit une surface d'environ un (1) hectare, correspondant aux restes des parcelles qui seront acquises par SNCF Réseau auprès de l'ONF pour réaliser le bassin de rétention. Cette surface inclut le sentier forestier existant et rétabli après les travaux. La biodiversité, et particulièrement les espèces cavernicoles, trouveront à moyen et long terme de gros bois vieillissants, offrant des habitats multiples : cavités, fentes et branches mortes sur pied ou au sol.

L'absence d'intervention humaine favorisera les semis naturels et le cycle naturel de l'écosystème forestier, aujourd'hui raccourci par la gestion forestière. A court terme, les espèces cavernicoles trouveront

refuge dans les arbres situés à proximité et de même essence, avant de trouver rapidement un milieu très favorable dans l'îlot de sénescence. En plus de l'îlot de sénescence, des massifs arbustifs d'essence locale seront plantés en lisière du chemin forestier, au Nord et Nord Est du bassin, de manière à créer des espaces d'accueil pour l'avifaune, tout en constituant des liens entre ces massifs d'aménagement paysager. Les haies arbustives sont particulièrement utiles pour l'avifaune qui s'y abrite, y niche et s'y nourrit.

En outre, d'autres plantations (végétation basse et arbustes) auront lieu sur les talus du bassin permettant une variété dans les espèces et strates végétatives.

La présence d'arbres de haute tige n'est pas souhaitable afin de maintenir la pleine fonctionnalité du bassin, en termes de volume de rétention et de stabilité du talus.

J'ai reçu monsieur Jean POMELLA 61, rue des Haies 51160 Germaine.

Il a déposé dans le registre d'enquête publique de la commune de Germaine

Je cite : Jean POMELA habitant de Germaine. Je suis opposé à ce projet pour des raisons environnementales et écologiques. Les aménagements envisagés ne permettront jamais de compenser les dégâts occasionnés. Par ailleurs l'impact considérable lié au trafic des camions me paraît bien supérieur aux 4000 m³ de terre végétale et ne tient pas compte des matériaux pour le lit de pose.

Ce trafic de camion sera une nuisance majeure pour les habitants de Germaine.

Réponse du commissaire enquêteur : J'ai expliqué à monsieur Jean POMELA les mesures compensatoires prises par SNCF Réseau en faveur de la biodiversité et le plan de circulation retenu actuellement. D'après l'étude, pour le bassin de rétention, le volume de terre végétale à décaper sera d'environ 4000 m³. Le terrassement jusqu'à l'arase du bassin concernera 25500 m³ de terre . Ainsi, pour le bassin, le volume des déblais sera d'environ 29500 m³ tandis que le volume

des remblais et terres végétales (merlon, retalutage) sera d'environ 25900 m³.

Les terres excavées seront réutilisées au maximum pour la construction du bassin de rétention. La terre végétale sera dissociée du terrassement général et réutilisée dans le cadre des aménagements paysagers projetés.

Les matériaux excédentaires seront évacués par camion benne en décharge spécialisée via le chemin forestier, puis par la route à travers le lieu-dit Les Haies.

Approvisionnement en matériaux, les aménagements décrits ci-avant seront possibles grâce à l'approvisionnement en matériaux de type grave selon une granulométrie de 20 à 80 mm. Un maximum de matériaux issus des chantiers sera utilisé, mais il sera tout de même nécessaire de réaliser des apports extérieurs pour la qualité des matériaux et selon les besoins.

J'ai reçu monsieur Alexandre FOUGEDUIRE 8, rue d'Avenay 51160 Germaine.

Il a déposé dans le registre d'enquête publique de la commune de Germaine

Je cite : On ne traite pas la cause principale du problème, à savoir le non-nettoyage des fossés, et les coupes de bois totale de grande envergure qui sont sur le bassin versant.

Réponse du commissaire enquêteur :

Toutes les questions seront envoyées à SNCF Réseau lors de mon procès-verbal de synthèse.

J'ai reçu monsieur Sébastien et madame Aurélie NORDMANN 3, rue du Docteur Quentin 51160 Germaine.

1^{ère} question : Choix final du projet

Réponse du commissaire enquêteur :

Le projet a alors été modifié de façon importante, et ce pour répondre aux enjeux et impacts environnementaux, avec la conservation du lit du cours d'eau de la Germaine dans sa configuration actuelle et la constitution, en lieu et place de la prise

d'eau, d'un ouvrage de type regard de régulation avec déversoir latéral à crête basse en régime torrentiel, et chute libre des eaux vers le bassin de retenue. Maintenu dans le projet, ce bassin qui ne recueillera que les eaux de crue supérieures à un débit de récurrence 100 ans (4,70 m³/s). Débit de fuite du bassin 0,85 m³/s.

Le choix du site d'aménagement, dans le massif forestier et à proximité même de la Germaine d'où viennent les écoulements dommageables, est justifié par :

- * L'optimisation hydraulique du site, juste à l'amont du tunnel ferroviaire et proche du cours d'eau afin de ne pas étaler davantage les travaux sur le site forestier (tranchées entraînant la destruction d'habitats, voire d'espèces) ;

- * La présence d'un site ancien fortement remanié du point de vue du sol, du sous-sol, et donc de la végétation, car constitué de déblais et de remblais, avec une biodiversité plus récente, une végétation tout aussi diversifiée que le massif forestier contigu.

2^{ème} question : La Biodiversité (l'abattage des arbres) :

Une étude Faune et Flore a été réalisée sur la période d'avril 2017 à juin 2018 et intègre une étude spécifique sur les chiroptères réalisée en juillet/août 2018.

Dans le cadre de l'étude pour le projet du bassin d'écrêtement des crues de 25000 m³, **une des mesures de compensation en faveur de la biodiversité** sera la création d'un îlot de sénescence (zone de vieillissement naturel prévu entre le bassin de retenue et la rivière la Germaine), soit une surface d'environ un (1) hectare, correspondant aux restes des parcelles qui seront acquises par SNCF Réseau auprès de l'ONF pour réaliser le bassin de rétention. Cette surface inclut le sentier forestier existant et rétabli après les travaux. La biodiversité, et particulièrement les espèces cavernicoles, trouveront à moyen et long terme de gros bois vieillissants, offrant des habitats multiples : cavités, fentes et branches mortes sur pied ou au sol.

L'absence d'intervention humaine favorisera les semis naturels et le cycle naturel de l'écosystème forestier, aujourd'hui raccourci par la gestion forestière. A court terme, les espèces cavernicoles trouveront

refuge dans les arbres situés à proximité et de même essence, avant de rapidement trouver un milieu très favorable dans l'îlot de sénescence. En plus de l'îlot de sénescence, des massifs arbustifs d'essence locale seront plantés en lisière du chemin forestier, au Nord et Nord Est du bassin, de manière à créer des espaces d'accueil pour l'avifaune, tout en constituant des liens entre ces massifs d'aménagement paysager. Les haies arbustives sont particulièrement utiles pour l'avifaune qui s'y abrite, y niche et s'y nourrit.

En outre, d'autres plantations (végétation basse et arbustes) auront lieu sur les talus du bassin permettant une variété dans les espèces et strates végétatives.

La présence d'arbres de haute tige n'est pas souhaitable afin de maintenir la pleine fonctionnalité du bassin, en termes de volume de rétention et de stabilité du talus.

Permanence du lundi 04 octobre 2021 (Villers-Allerand)

J'ai été reçu par monsieur Bernard WEILER, maire de la commune de Villers-Allerand.

Il m'a remis trois (3) courriers émanant de monsieur Didier de AMORIN, de madame Gaëlle FLOCH et de monsieur Didier DUMARGNE.

Courrier de monsieur Didier de AMORIN - 4, rue de Pré des Chats
51500 Villers-Allerand

Je cite :

Objet : Avis défavorable au projet de la SNCF de création d'un bassin de rétention des crues exceptionnelles sur la Germaine.

Je tiens tout d'abord à souligner la qualité du travail réalisé sur ces dossiers notamment sur les dimensions techniques et statistiques même si cela les rend particulièrement difficiles d'accès au commun des mortels dans le cadre d'une enquête publique. Mais compte tenu des avis unanimement favorables des différentes instances d'ores et déjà rendus et compte tenu du fait que l'ONF a déjà donné son accord à la SNCF au déboisement dans quelques jours de près de 2 hectares dans la perspective de la mise en œuvre de ce projet, je ne me fais pas beaucoup d'illusion sur l'impact des remarques qui seront formulées sur les événements à venir : une grande partie des dommages négatifs sera déjà faite alors autant allez chercher les impacts positifs car j'ai bien compris qu'il y en avait quand même.

La question que je me suis posé sur ce dossier est la suivante : si c'était un projet de particulier, si je devais me lancer dans cette initiative avec mon argent, le ferais-je ? La réponse en ce qui me concerne est très claire et très rapide à prendre et c'est NON. Déclencher un projet de cette envergure avec son impact environnemental direct sur ce lieu d'implantation et à ce coût !! Mais c'est vrai que là j'extrapole car le coût de ce projet pharaonique n'est bizarrement pas communiqué. Quand je parle de coûts, ce sont ceux de réalisation (une fois) et les coûts d'entretien (beaucoup de fois) surtout pour un retour sur investissement qu'on attend au mieux trentennal voire centennal !! Si je rajoute que l'argent du financement vient soit des usagers soit du contribuable et que je fais partie des deux, on aurait pu attendre plus

de transparence et juger sur chiffres de la grande pertinence de cette réalisation.

Comment se justifie cette pertinence alors ? Deux justifications sont avancées :

- La Sécurité des usagers
- La rupture du service aux usagers appelé aussi « perte d'exploitation »

Impossible de transiger sur le point de la Sécurité bien sûr : mais sans prétendre être un expert, il y a sans nul doute des solutions beaucoup moins onéreuses et beaucoup plus fiables à mettre en œuvre pour signaler un danger sur le trafic à l'intérieur de ce tunnel et d'interrompre la circulation si la circulation la rend dangereuse.

Ce qui conduit au deuxième point : la perte d'exploitation et la rupture de service. Je rappelle préalablement que je suis un usager des services de la SNCF et que je sais à ce titre, que des certains événements de rupture de services sont malheureusement bien plus fréquents que des crues de la Germaine. Combien y aura t-il de jours de grève ou de rupture de caténaire dans les 100 prochaines années et combien faudrait-il dépenser pour réduire le risque à zéro ?

Revenons quelques instants sur la question de l'entretien des installations qui me paraît primordiale dans cette affaire à bien des égards : aussi sérieuse que soit cette étude, sur des échéances aussi longues, les événements ont assez peu de chance de se passer comme ils ont été prévus (les exemples en la matière sont nombreux) et surtout si l'entretien des installations en place n'est pas opérationnel le jour venu. Si je me permets de faire ce type de remarque, c'est bien parce que dans l'évènement déclencheur de ce projet, l'état d'entretien des différents moyens de maîtrise ont été (ou auraient dû être) mis largement en cause (Bois de coupe dans les fossés, branchages dans les regards d'évacuation, etc..)

En conclusion : Ce projet est selon moi trop couteux pour la collectivité au vue de la fréquence du bénéfice attendu et son impact sur notre forêt est trop important. Comme j'ai peu d'illusion sur la remise en cause de la solution à ce stade, je serai fortement motivé à suivre le respect des engagements de la SNCF en matière de réduction de l'impact environnemental et de l'accessibilité aux usagers de la forêt, c'est-à-dire :

- Le maintien du cours actuel de la Germaine

- Le maintien de la zone boisée existante en dehors de la stricte zone réservée au bassin
- La réhabilitation du chemin forestier le long du cours de la Germaine Et demande en sus,
- La sécurisation d'accès réduite aux installations clefs (regards, déversoirs) et l'ouverture maximale au public de la zone concernée y compris au bassin qui devrait statiquement resté sans eau dans les 99 ans et 362 jours à venir.

Les questions seront posées dans mon procès-verbal de synthèse à SNCF Réseau.

Réponse du commissaire enquêteur :

- Je prends acte des propos sur la qualité du travail réalisé sur les dossiers.
 - Dans le cadre de l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015, relative aux marchés publics, la SNCF Réseau ne peut communiquer les informations confidentielles sur le montant des travaux, la divulgation violerait le secret des affaires ou pourrait nuire à une concurrence loyale entre les opérateurs économiques.
 - Je confirme le maintien du cours actuel de la Germaine.
 - Les surfaces à déboiser : globalement, une surface de 350 m x 75 m est à déboiser pour la réalisation du bassin plus accès, soit 26250 m², à laquelle il faut rajouter ;
 - * L'emprise du regard de régulation : environ 35 m x 30 m = 1050 m² ;
 - * Le merlon aval de part et d'autre du regard existant : environ 60 m x 5 m = 300 m²
 - * L'emprise des installations de chantier au-dessus de la tête du tunnel et côté propriété de Mr BOUDET : 40 mx30 m+30x10 = 1200 + 300 m = 1500 m²
- Soit au total : 29100 m², arrondi à environ 30 000 m² à déboiser.
- Je confirme la réhabilitation du chemin forestier le long du cours de la Germaine.
 - Le bassin sera clos, la responsabilité incombe à SNCF Réseau.

Courrier et trois (3) photos de madame Gaëlle FLOCH 4, rue du pré aux chats 51500 Villers-Allerand

Projet SNCF de création d'un bassin d'écêtement

Je cite :

Question n° 1 :

Pourquoi l'ONF a-t-il donné son accord à la SNCF pour le démarrage du déboisement des parcelles concernées, avant la clôture et les conclusions de l'enquête publique ? N'est ce pas faire fi de la procédure démocratique en cours ?

Question n° 2 :

La première justification de ce projet est d'éviter les interruptions de service de la ligne SNCF Reims- Epernay dues aux inondations dans le tunnel de Rilly la Montagne et les pertes d'exploitation qui en résultent.

Pourquoi l'analyse financière du projet n'est-elle pas communiquée dans le cadre de cette enquête publique, permettant à chacun d'apprécier si les bénéfices attendus sont à la hauteur des investissements financiers nécessaires et des conséquences écologiques du projet ?

Question n° 3 :

Pourquoi les infrastructures existantes créées sur le site pour drainer les eaux pluviales et éviter les inondations n'ont-elles jamais été entretenues de manière à rester opérationnelles ?

Il est ici question des fossés et buses présents sur le site, dont quelques photos figurent en annexe.

Question n° 4 :

D'autres scénarios alternatifs à la création de ce bassin d'écêtement ont-ils été étudiés, notamment la remise en fonction des infrastructures existantes (fossés, buses) ? Si, non, pour quelles raisons ? Si Oui, pourquoi l'analyse comparative de ces différents scénarios ne figure -t-elle dans le dossier de ce projet ?

Les questions seront posées dans mon procès-verbal de synthèse à SNCF Réseau.

Réponse du commissaire enquêteur :

- A ma connaissance aucun déboisement n'a commencé pendant le déroulement de l'enquête publique.
- Dans le cadre de l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015, relative aux marchés publics, la SNCF Réseau ne peut communiquer les informations confidentielles sur le montant des travaux, la divulgation violerait le secret des affaires ou pourrait nuire à une concurrence loyale entre les opérateurs économiques.

Courrier et 5 annexes de monsieur Didier DUMARGNE 9, rue du Pré des Chats 51500 Villers-Allerand

Je cite :

Enquête publique concernant le bassin d'écêtement des crues envisagé au-dessus du tunnel ferroviaire côté Germaine.

En préambule, je souhaite faire les remarques suivantes :

- A la lecture du dossier mis à disposition du public, je note que l'échéancier concernant les travaux de ce bassin est acté par les services de l'état avant même que l'enquête publique ne soit ouverte.
- Les conclusions du rapporteur public ne seront certainement pas encore connues, quand le défrichement de l'emprise de ce projet, programmé en octobre 2021, sera déjà en cours.
- Dans ces conditions l'enquête publique est-elle pertinente ?

Je suis retraité de l'Office National des Forêts. Technicien forestier territorial, affecté à la forêt domaniale du Chêne à la Vierge (2002 à 2020), j'ai participé aux premières réunions de concertation quand la SNCF a émis le souhait de sécuriser l'entrée du tunnel suite aux inondations du 7 juin 2007.

Je connais bien les lieux. Je me permets donc d'apporter les observations suivantes :

1) Vous trouverez en annexe 1 un plan qui retrace le cheminement des eaux de ce secteur. On voit que toutes les eaux, en dehors du bassin versant de « l'Herbesonne » convergent vers les 2 buses de diamètre 800 mm chacune, situées au-dessus de la tête du tunnel.

En effet, les différents passages sous chaussée de la route forestière font confluer les deux bassins versants EST et OUEST vers les deux buses de 800 mm.

Ne serait-il pas judicieux d'envisager un partage des eaux en supprimant les différents passages busés qui traversent la route forestière dite « du chemin de service » ?

Les eaux du bassin versant OUEST seraient acheminées par le fossé bordier côté droit de cette route forestière rejoignant le bassin versant de « l'Herbesonne » sans transiter par le dessus du tunnel.

Cela nécessiterait seulement un reprofilage conséquent de ce fossé bordier avec accès aux parcelles forestières pour les exploitations.

2) Les 2 buses de 800 mm localisées juste au-dessus du tunnel sont-elles vraiment le point noir ?

Les causes identifiées, précisées page 16, étude d'impact sur l'environnement version 1 de l'édition du 9/12/2020, sont :

a) Un débordement du fossé du chemin forestier contigu au tunnel, c'est-à-dire venant de « l'Herbesonne »

b) Un débordement des mares situées dans la propriété riveraine

c) La pression de l'eau sur le toit du tunnel

Le cours d'eau « la Germaine » n'est même pas mentionné ! et ce sont les eaux de ce cours d'eau qui doivent être déviées dans un bassin susceptible d'accueillir 25000 m³ !!

- S'agissant du débordement du fossé bordier captant les eaux de « L'Herbesonne », c'est tout à fait improbable. En effet, des travaux avaient été entrepris par la SNCF, suite à une inondation de mars 2001. (un merlon en face de la sortie de L'Herbesonne et une surélévation du virage à la hauteur de la barrière en bois au-dessus de la tête de tunnel).

Ces travaux empêchent désormais les eaux de basculer côté tunnel même dans le cas où elles débordent sur le chemin.

- Sur de nombreuses photos, notamment en couverture de presque tous les documents fournis, on voit un écoulement énorme sur le côté de l'entrée du tunnel. D'où vient réellement toute cette eau ?

Lors des réunions de concertations j'ai souvent évoqué le rôle des bassins versant du chêne Alosse ainsi qu'une partie du versant EST de 29 ha située dans la propriété privée.

La topographie de ces massifs est très pentue. Cette forêt privée est dédiée à la chasse commerciale avec des densités de gibier telle que le parterre est complètement damé, supprimant toute végétation herbacée. Il en résulte un sol imperméabilisé favorisant les écoulements rapides des eaux vers l'entrée du tunnel.

Il est noté page 69 de l'étude d'impact sur l'environnement : « Actuellement, les eaux du bassin versant EST d'une surface de 29 ha descendent le long du talus et rejoignent la ligne ferroviaire puis l'entrée du tunnel côté Germaine et s'écoulent dans le tunnel vers Rilly la Montagne »

Dans un document qui nous avait été fourni (annexes 2 et 2 bis) rédigé par Mr Havot de la Délégation Infrastructure Ingénierie de la SNCF daté du 8 juin 2007, c'est-à-dire le lendemain des inondations, il était précisé photos à l'appui :

De l'eau a ruisselé à l'arrière du mur gauche, mais elle provenait aussi du débordement de la mare », puis plus loin « l'eau qui s'est écoulée à grande vitesse et gros débit provenait de la mare située dans la propriété voisine à 50 mètres de la tête du tunnel »

La SNCF conclut elle-même que la Germaine n'est pas en cause ! alors pourquoi la dévier dans un immense bassin 320 mètres en amont ?

La responsabilité de cette forêt privée dans les inondations récurrentes ne sont à mon sens pas suffisamment approfondies.

Toutefois je relève dans les documents la création d'un fossé béton de drainage sur un linéaire de 350 m parallèle à la voie ferrée côté gauche en allant vers Germaine, puis une évacuation sur un linéaire de 300 m par un collecteur de 1000 mm.

Les documents mis à notre disposition ne précisent pas l'endroit exact où commence ce fossé en béton, et c'est bien dommage.

Cet ouvrage ne pourrait-il pas collecter aussi les eaux de la Germaine à la hauteur des 2 buses de 800 mm à partir du seuil de 0,65 m3/s qui est le point critique à partir duquel les eaux doivent se rejeter dans le bassin envisagé, et ne pas attendre une crue centennale comme c'est précisé page 108 de l'étude d'impact sur l'environnement.

Ce qui éviterait la création de cet immense bassin et toutes les nuisances qui en découlent.

- La troisième cause identifiée est la pression de l'eau sur le toit du tunnel. Ce problème n'est-il pas la vraie motivation à la création de ce bassin étanche ?

Ci-joint en annexe 3 et 3 bis, des photos de mai 2007, c'est-à-dire avant l'orage du 7 juin prises de l'intérieur du tunnel. Il est précisé : « Les écoulements, généralement à forts débits, provenaient de trous, saignées ou forages existants... » Il est noté avec photos à l'appui, « des résurgences, des fuites par des trous de reconnaissance, mais aussi par des gaines sorties de leurs saignées etc... »

Ce tunnel a 170 ans et est en mauvais état par endroits. Est-ce pour autant légitime de sacrifier 1,8 ha de forêts et d'anéantir un site naturel magnifique afin de pallier aux défauts de cet ouvrage ?

A mon sens NON.

En outre, d'autres aménagements moins coûteux et faciles à mettre en place pourraient aussi être réalisés :

1) La confection d'une grille sur toute la largeur de la Germaine bloquant ainsi les embâcles qui obstruent l'entrée des 2 buses de 800 mm. Cette grille est actuellement effective sur la moitié seulement de la largeur du cours d'eau.

2) L'entretien régulier de toutes les entrées de buses.

3) Le démontage des 171 mètres bétonnés de la Germaine confectionnés par nos amis les occupants lors de la deuxième guerre mondiale. En effet, plus l'écoulement est lent comme auparavant avec les méandres et moins on risque les inondations.

3) De la même façon, à quoi sert le bétonnage du fossé de L'Herbesonne ? l'eau prend une telle vitesse qu'elle accentue les creusements à la sortie du fossé bétonné.

4) à hauteur du 2^{ème} regard triangulaire, (page 65 du dossier autorisation environnementale) il a été créé en 2017 une descente avec échelle réduisant ainsi les diamètres d'évacuation des eaux et conduisant à la rétention d'embâcles. Il devrait être corrigé, et tout au moins entretenu.

Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, je demande une nouvelle étude de ce dossier.

Les questions seront posées dans mon procès-verbal de synthèse à SNCF Réseau.

Réponse du commissaire enquêteur :

J'ai pris acte avec beaucoup d'attention, à l'exposé de monsieur Didier DUMARGNE, technicien forestier territorial en retraite.

Son expérience pendant 18 ans sur la forêt domaniale du Chêne à la Vierge a dû être prise en compte pendant sa participation aux premières réunions de concertation avec SNCF Réseau.

Je demande à SNCF Réseau de me préciser le bien fondé ou non de toutes les observations de ce courrier.

J'ai reçu monsieur Serge BOUXIROT 42, rue Prosper Merimée 51100 Reims.

Il est responsable de l'association des chemins randonneurs et pèlerins pour le département de la Marne.(Siège social à Reims)

Sa Question :

Pendant la durée des travaux, faut-il emprunter un chemin de substitution, il existe le GR 141 qui permettrait d'éviter les travaux en passant par Rilly la Montagne en évitant le tunnel de Germaine et débouche sur le RD 71.

Réponse du commissaire enquêteur :

Je remercie monsieur Serge BOUXIROT qui se propose de reconnaître l'itinéraire, je donne cette information à SNCF Réseau pour suite à donner, après l'enquête publique.

Le 5 octobre 2021, j'ai téléphoné à la mairie de Rilly la Montagne, j'ai eu confirmation qu'il n'y aura pas de délibération prise pour l'enquête publique de la demande d'autorisation environnementale, comportant une demande de défrichement et de dérogation espèce protégée, relative à la création d'un bassin d'écêtement des crues, confortement des berges et collecte des eaux sur le territoire des communes de Germaine et Villers-Allerand..

Mardi 05 octobre 2021, monsieur Boris MONTAGNE, adjoint au chef de cellule de la DDT/51/SEEPR/ICPE m'a envoyé à mon domicile, un mail daté du 02 octobre 2021 et quatre (4) photos de monsieur Alexandre FOUGEDOIRE 8, rue d'Avenay 51160 Germaine.

Je cite :

Dans le cadre de l'enquête publique ouverte concernant la demande de défrichement et de « dérogation espèce protégée, » relative à la création d'un bassin d'écêtement des crues, confortement des berges et collecte des eaux, j'ai des remarques à formuler que je n'ai pu réaliser lors de ma présence à la mairie de Germaine le jeudi 23 septembre 2021 :

Avant de défricher et de mettre en danger des espèces animales et végétales protégées, il serait plus logique, plus rentable et plus intelligent de s'occuper des causes à l'origine des problèmes des crues, à savoir :

- L'absence totale de nettoyage et d'entretien des différents cours d'eau venant se jeter dans la rivière « la Germaine » au niveau de l'entrée du tunnel. En effet, les canaux et ruisseaux du bassin versant sont pour la plupart pas ou peu entretenus et remplis de branches. Dans certaines zones, les bucherons ont même entreposé des grumes (cf. photos jointes) et des tas de bûches DANS LE FOSSE !

- L'absence total de curage et d'entretien du cours d'eau « la Germaine » en amont comme en aval du projet du bassin.

- Le défrichage non raisonné de nombreuses parcelles de bois situées en amont du projet qui laisse le sol « nu » (cf. photos jointes), permettant ainsi un écoulement des eaux de surface sans possibilité pour l'eau d'être captée par les végétaux et les sols.

En résumé, ce projet, dont la principale cause et le non-respect des règles propres aux riverains de « la Germaine » et de ses affluents, ne traitera donc pas le problème, il s'agira encore d'un n-ième « pansement » qui entrainera des débordements en amont et en aval du bassin.

Enfin, étant donné la très faible fréquence d'apparition de ces débordements, le coût « écologique » me paraît clairement disproportionné étant le faible bénéfice qu'apportera ce projet de bassin.

Conscient des enjeux économiques de tels projets, mais également conscient de l'atteinte importante de ce nouveau projet sur la faune et la flore présente dans la forêt de la montagne de Reims.

Les questions seront posées dans mon procès-verbal de synthèse à SNCF Réseau.

Réponse du commissaire enquêteur :

Monsieur FOUGEDOIRE a déposé dans le registre d'enquête de la commune de Germaine à ma permanence du 23 septembre 2021.

Dans le cadre de la Biodiversité, mesures envisagées :

Une étude Faune et Flore a été réalisée sur la période d'avril 2017 à juin 2018 et intègre une étude spécifique sur les chiroptères réalisée en juillet/août 2018.

Dans le cadre de l'étude pour le projet du bassin d'écroulement des crues de 25000 m³, une des mesures de compensation en faveur de la biodiversité sera la création d'un îlot de sénescence (zone de vieillissement naturel prévu entre le bassin de retenue et la rivière la Germaine), soit une surface d'environ un (1) hectare, correspondant aux restes des parcelles qui seront acquises par SNCF Réseau auprès de l'ONF pour réaliser le bassin de rétention. Cette surface inclut le sentier forestier existant et rétabli après les travaux. La biodiversité, et particulièrement les espèces cavernicoles, trouveront à moyen et long terme de gros bois vieillissants, offrant des habitats multiples : cavités, fentes et branches mortes sur pied ou au sol.

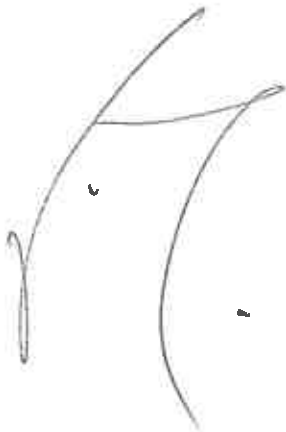
L'absence d'intervention humaine favorisera les semis naturels et le cycle naturel de l'écosystème forestier, aujourd'hui raccourci par la gestion forestière. A court terme, les espèces cavernicoles trouveront refuge dans les arbres situés à proximité et de même essence, avant de rapidement trouver un milieu très favorable dans l'îlot de sénescence. En plus de l'îlot de sénescence, des massifs arbustifs d'essence locale seront plantés en lisière du chemin forestier, au Nord et Nord Est du bassin, de manière à créer des espaces d'accueil pour l'avifaune, tout en constituant des liens entre ces massifs d'aménagement paysager. Les haies arbustives sont particulièrement utiles pour l'avifaune qui s'y abrite, y niche et s'y nourrit.

En outre, d'autres plantations (végétation basse et arbustes) auront lieu sur les talus du bassin permettant une variété dans les espèces et strates végétatives.

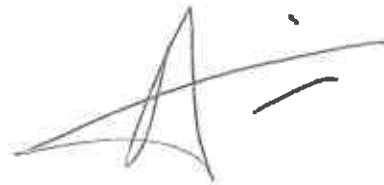
La présence d'arbres de haute tige n'est pas souhaitable afin de maintenir la pleine fonctionnalité du bassin, en termes de volume de rétention et de stabilité du talus.

J'ai remis mon procès-verbal de synthèse relatif à la demande d'autorisation environnementale, comportant une demande de défrichement et de dérogation espèce protégée, relative à la création d'un bassin d'écêtement des crues, confortement des berges et collecte des eaux sur le territoire des communes de Germaine et Villers-Allerand, le 08 octobre 2021. (Pièce n° 18)

Mr Claude VIGNON
Commissaire Enquêteur

A handwritten signature in dark ink, consisting of a stylized 'C' followed by a large 'V' and a trailing flourish.

Mr René ANTOINE
Pilote d'Opération SNCF Réseau

A handwritten signature in dark ink, featuring a large, bold 'A' with a horizontal stroke extending to the right.

Dans le cadre du procès-verbal de synthèse, le commissaire enquêteur demande à SNCF Réseau de lui confirmer qu'il prendra les mesures suivantes :

Les mesures d'évitement prises et énumérées dans le dossier d'Autorisation Environnementale consistent à éviter certains travaux ou ouvrages néfastes pour l'environnement. Elles n'ont pas d'impacts financiers négatifs.

- * Les arbres morts conservés en dehors du bassin de rétention ;
- * L'adaptation de la période des travaux ;
- * L'abattage 48 h avant l'enlèvement des troncs ;
- * L'abandon du scénario de curage au passage à niveau (amont) ;
- * L'abandon du scénario de dérivation du cours d'eau de la Germaine dans le bassin de rétention des eaux ;
- * Aucun changement de destination de l'espace forestier en dehors de l'emprise du bassin de rétention.

Les mesures de réduction et de compensation, ainsi que l'accompagnement de suivi de ces mesures, impliquent les faits suivants :

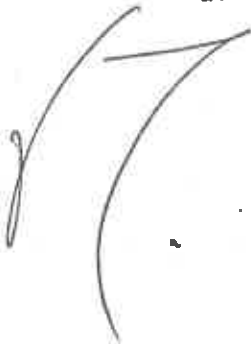
- * Création d'un îlot de sénescence d'une superficie d'environ un (1) ha entre le cours d'eau de la Germaine et le bassin de retenue des eaux ;
- * Indemnisation de défrichement au fonds stratégique de la forêt et du bois (FSFB) qui s'élève à 17910 euros pour le projet. Cette indemnisation fait l'objet d'une déclaration signée par SNCF Réseau.
- * Surveillance de l'état du bassin de rétention, inclusé lors de la visite périodique d'entretien des ouvrages au minimum 1 fois par an et après chaque période de crue (visite spéciale) par un agent SNCF Réseau ;
- * Dans le bassin de rétention, stockage de la terre végétale qui comprendra les graines des plantes indigènes, puis dépôt à la finalisation des travaux sur le site, au lieu d'une évacuation des matériaux ;

* Surveillance du non-développement d'espèces invasives dans le bassin, incluse dans la visite périodique d'entretien des ouvrages au minimum 1 fois par an par un agent SNCF Réseau. En cas d'individus recensés, un protocole d'extermination ou de contrôle de la population sera mis en place selon l'espèce en question.

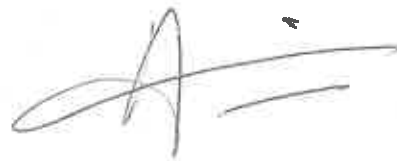
De plus, avant les travaux constituant le projet, l'entreprise aura la responsabilité d'une part du nettoyage des engins avant déplacement sur le chantier, d'autre part de la mise en dépôt ou remblais des matériaux extraits de zones infestées sur des surfaces artificielles non connectées à des espaces naturels pour éviter toute propagation ;

*Plantation de massifs arbustifs d'essence locale en lisière de chemin forestier et sur les talus du bassin de rétention, et ensemencement des talus extérieurs du bassin, après les travaux, en période favorable pour l'implantation des végétaux, c'est-à-dire de début novembre à mi-décembre 2022.

Mr Claude VIGNON
Commissaire Enquêteur

A stylized, handwritten signature in dark ink, consisting of a large, sweeping 'V' shape followed by a horizontal line.

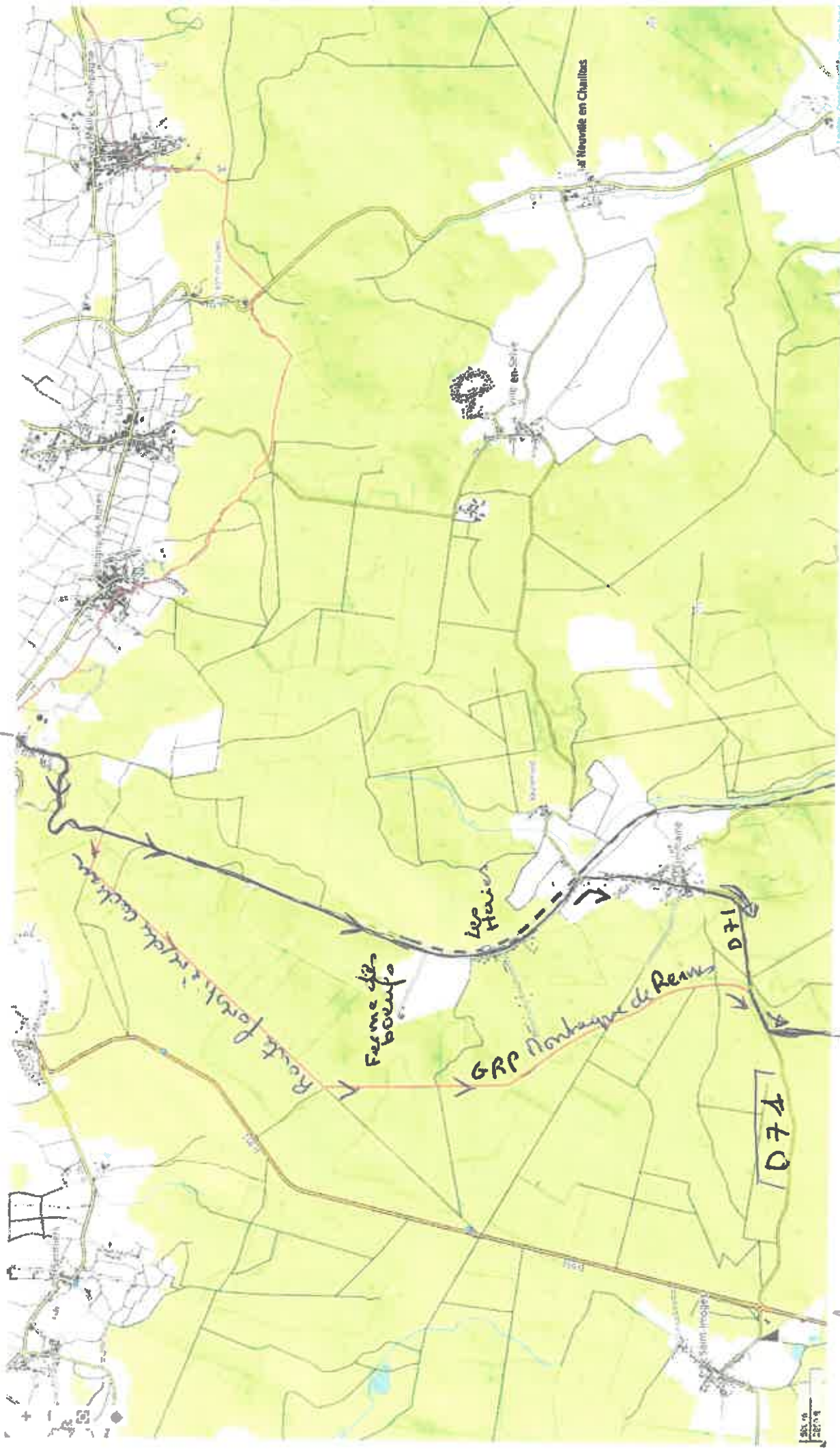
Mr René ANTOINE
SNCF Réseau

A stylized, handwritten signature in dark ink, featuring a large, bold 'A' followed by a horizontal line.

Déviaton du Chemin de Compostelle
Suite à l'avancée des travaux du Tunnel de Rilly

PROJET

Rilly la Montagne



Chemin de Compostelle
Déviation du Chemin de Compostelle

Plan n° 19

Zone délimitée sur site (sur arbres et par les chemins)
environ 27 000m²

Zones à couper avec présence SNCF
(non marquées sur site)
environ 3000m²

Limites foncières théoriques

Limites foncières théoriques

Limite de déboisement : Chemise

Limite de déboisement : marquée sur site
avec des arbres morts (voir photo)

Parcelle n°E127
Parcelle n°E132

SNCF RESEAU

Parcelle n°E132
Parcelle n°E133

Parcelle A115
(SNCF RESEAU sur la Commune de Gommery)

Limite de déboisement : Clôture

Limite de déboisement : marquée sur site
avec des arbres morts (voir photo)
Limite de déboisement : marquée sur site
avec des arbres morts (voir photo)
Limite de déboisement : marquée sur site
avec des arbres morts (voir photo)

Arbres morts, malades et à biodiversité marqués par le CENCA et l'ONF : à abattre en octobre



Zone à déboiser

DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

DE VILLERS-ALLERAND

SEANCE DU 04 OCTOBRE 2021

Nombre de conseillers :

En exercice : 14

Présents : 9

Votants : 13

Date de la convocation 27.09.2021

Date d'affichage de la convocation : 27.09.2021

Date d'affichage de la délibération 11.10.2021

Suffrages exprimés 13 POUR

L'an deux mil vingt et un et le 04 octobre à 20 h 30, le Conseil Municipal régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Monsieur Bernard WEILER, Maire de Villers-Allerand,

Présents : Bernard. WEILER, Jean-Marie CHAPPELLET, Jean-Pierre COCQUELET, Estelle COURTEIX, Clément GOELDEL, Julien RONDET, Didier de AMORIN, Dimitri BOUVIER, Stéphane JEANTY

Absents excusés :

Gaëlle FLOCH ayant donné pouvoir à Didier de AMORIN

Eric GIRARDIN ayant donné pouvoir à Bernard WEILER

Dominique PATEIRON ayant donné pouvoir à Clément GOELDEL

Laurent PATEIRON ayant donné pouvoir à Jean-Marie CHAPPELLET

Absent :

Paul-Edouard LAROCHE

Lesquels forment la majorité des membres en exercice et peuvent délibérer valablement en exécution de l'article L.2121-7 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Le Président ayant ouvert la séance, il a été procédé à l'élection d'un secrétaire pris au sein du Conseil. Madame COURTEIX Estelle a accepté de remplir cette fonction.

OBJET DE LA DELIBERATION :

27/2021 : CREATION D'UN BASSIN DECRETEMENT DES CRUES SUR LE TUNNEL SNCF GERMAINE-RILLY LAMONTANGE

Vu l'enquête publique concernant la création d'un bassin d'écrêtement sur le tunnel SNCF reliant Rilly la Montagne à Germaine, close le 04 octobre à 18 h,

Entendu l'exposé de Monsieur le Maire informant l'assemblée des conséquences engendrées par ces travaux au sein de la forêt domaniale du Chêne à la Vierge,

Le Conseil Municipal **DEMANDE à 13 VOIX POUR :**

- Qu'à l'issue de l'enquête publique, la SNCF prenne en compte les différentes remarques et suggestions déposées auprès du commissaire enquêteur et fasse les études complémentaires et alternatives à la création de ce bassin d'écrêtement.

Fait à Villers-Allerand, le 04.10.2021

Le Maire
Bernard WEILER



Pn 11-22



ARRIVEE LE
Aÿ-Champagne, le 11 octobre 2021

13 OCT. 2021

DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES
Service des Environnement et Préservation des Territoires

Direction départementale des territoires
Monsieur le Préfet de la Marne
40, Bd Anatole France
CS 60554
51037 CHALONS EN CHAMPAGNE
CEDEX

Administration générale
Réf : DL/FDL/LB2021-236

Objet : Projet de création d'un bassin d'écrêtement des crues, de confortement de berges de la Germaine et de la collecte des eaux sur les territoires de Villers-Allerand et Germaine présenté par SNCF Réseau >Enquête publique

Dossier suivi à la DDT par Boris MONTAGNE

Monsieur le Préfet,

L'enquête publique, organisée dans le cadre du projet de création d'un bassin d'écrêtement des crues, de confortement des berges de la Germaine et de la collecte des eaux sur les territoires de Villers-Allerand et Germaine, a pris fin le 4 octobre.

Par courrier du 23 août dernier, vous avez sollicité l'avis de la Communauté de Communes que je préside en vertu de ses compétences en matière environnementale, étant spécifié que nos observations seront recueillies dans un délai maximum de quinze jours suivant la fin de ladite enquête.

Aussi, ai-je l'honneur de vous informer qu'un avis favorable a été émis à ce projet.

Il y aura lieu toutefois de tenir compte des préconisations ci-après :

- Un circuit pour les camions devra être établi dans les rues du village aux fins d'éviter autant que faire se peut leur croisement ;
- Les randonneurs et cyclistes devront se voir faciliter l'accès aux sentiers alentours, y compris par les chemins impactés par les travaux, avec en première intention l'aménagement de passages sécurisés ; les arrêtés municipaux en interdisant l'accès devant être le dernier recours ;
- Les routes et caniveaux des axes empruntés devront être nettoyés de toutes salissures dues aux véhicules de chantier, l'idéal étant de prendre toutes dispositions pour les éviter au maximum.

Je me tiens bien évidemment à votre disposition pour apporter toutes précisions qui vous sembleraient essentielles au dossier.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de ma meilleure considération.

Le Président
Dominique LEVEQUE

SNCF RESEAU
DIRECTION GÉNÉRALE INDUSTRIELLE ET INGÉNIERIE
POLE TECHNIQUE
CENTRE DE COMPETENCES ENVIRONNEMENT

PROJET DE CREATION D'UN BASSIN D'ECRETEMENT DES CRUES, CONFORTEMENT DE BERGES ET COLLECTE DES EAUX A GERMAINE / VILLERS ALLERAND

LIGNE IF 074 000 ALLANT D'EPERNAY A REIMS DU KM
155.595 AU KM 157.380

COMMUNES DE GERMAINE ET DE VILLERS ALLERAND (51)

MEMOIRE EN REPONSE A L'ENQUETE PUBLIQUE



Ruisseau de la Germaine

Version n°01
Édition du 18/10/2021



CE DOCUMENT A ETE REALISE SPECIFIQUEMENT POUR LE COMPTE DE SNCF RESEAU ET NE SAURAIT ETRE COMMUNIQUE A DES TIERS SANS
AUTORISATION EXPRESSE DE LEUR AUTEUR

SNCF RESEAU
CENTRE DE COMPETENCES ENVIRONNEMENT
OCTOBRE 2021

Projet de création d'un bassin d'écroulement des crues, confortement de berges et collecte des eaux du km 155.595 au km 157.380 sur les communes de Germaine / Villers Allerand (51)		
Identification du document		
Maîtrise d'ouvrage	Pilotage d'Opération	
 SNCF RESEAU ZONE DE PRODUCTION NORD EST – NORMANDIE INFRAPÔLE CHAMPAGNE-ARDENNE 20 rue Pingat 51095 REIMS CEDEX	 SNCF RESEAU DIRECTION GÉNÉRALE INDUSTRIELLE ET INGÉNIERIE ZONE INGÉNIERIE NORD EST – NORMANDIE AGENCE PROJETS PÔLE PROGRAMMES ET TIERS 20 rue Pingat 51095 REIMS CEDEX	
Maîtrise d'œuvre étude	Assistance à Maîtrise d'Ouvrage	
  GROUPE GÉNIE CIVIL SNCF RESEAU DIRECTION GÉNÉRALE INDUSTRIELLE ET INGÉNIERIE PÔLE TECHNIQUE CENTRE DE COMPETENCES ENVIRONNEMENT 20 rue Pingat 51095 REIMS CEDEX	 SAFER GRAND-EST PÔLE ETUDES 14 rue Rayet Liénart 51 420 WITRY-LES-REIMS	
LIGNE IF 074 000 – d'Épernay à Reims du km 155.595 à 157.380		
MÉMOIRE EN RÉPONSE À L'ENQUÊTE PUBLIQUE		
Approbation		
Etabli par	Vérifié par	Approuvé par
Laurence SIBILEAU SAFER Grand-Est	Romain METAYER, Emmanuel SCHMITT (PRI Reims) SNCF RESEAU	René ANTOINE, David LOPES (Infrapôle Champagne-Ardenne) SNCF RESEAU
Signatures (sur le document original seulement)		
Historique des versions		
Version	Date de l'édition	Description sommaire des modifications
1	18 octobre 2021	Document d'origine

PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR M. CLAUDE VIGNON

Ce dossier répond aux interrogations du procès-verbal de synthèse donnant suite aux remarques émises lors de l'enquête publique et pour lesquelles des réponses sont demandées au Maître d'Ouvrage SNCF RESEAU. Des rectifications au PV sont également apportées pour plus de précisions sur le projet. Le procès-verbal de synthèse date du 08 octobre 2021 et porte sur les dossiers d'Autorisation environnementale et d'Etude d'impact initialement déposés par SNCF RESEAU en Décembre 2020 et complétés en Mars 2021.

Le projet est lié à la sécurisation de la ligne IF 074 000 des km 155.595 à 157.380 et concerne la création d'un bassin d'écroulement des crues, le confortement de berges et la collecte des eaux sur les territoires de Villers-Allerand et de Germaine (51).

Les éléments notés dans le PV de synthèse figurent en gras.

♦ **PAGE 2 – 1^{ère} question : Choix final du projet.**

Réponse du Commissaire enquêteur : « Maintenu dans le projet, ce bassin qui ne recueillera que les eaux de crue supérieures à un débit de récurrence 100 ans ».

Le regard de régulation fera déborder la Germaine vers le bassin de rétention à partir de la crue de temps de retour 23 ans, c'est-à-dire à partir d'un épisode pluviométrique de récurrence supérieure ou égal à 23 ans.

Ce débit Q23 étant le débit maximal de la Germaine, dans le regard, avant débordement.

L'ensemble permettra de gérer les épisodes pluviométriques de récurrence allant de 23 jusqu'à 100 ans.

♦ **PAGES 2 et 3 – 2^{ème} question : Demeurant à la ferme aux bœufs, quel sera l'état des chaussées après les travaux ?**

Réponse du Commissaire enquêteur : « Chemin carrossable à renforcer : [...] mise en place d'un géotextile méthodiquement compactée. »

Il sera mis en place un géotextile de renforcement sur lequel des matériaux seront méthodiquement compactés ».

Réponse du Commissaire enquêteur : « Route goudronnée à aménager : [...] Cependant, il y a possibilité d'aménager 3 ou 4 plateformes de croisement sur toute sa longueur. »

Cette chaussée sera réparée, élargie à certains endroits pour aménager 3 ou 4 plateformes de croisement, et entretenue durant toute la durée des travaux.

♦ **PAGE 3 – 3^{ème} question : Il existe un chemin carrossable dans la forêt qui remonte directement sur la route nationale, pourquoi ne pas l'utiliser pour la circulation des poids-lourds pendant la durée des travaux ?**

L'utilisation à sens unique du chemin de la Haute-Borne qui rejoint le parking du Cadran le long de la RD 951 est à l'étude actuellement et en discussion avec les acteurs concernés. Une

CE DOCUMENT A ETE REALISE SPECIFIQUEMENT POUR LE COMPTE DE SNCF RESEAU ET NE SAURAIT ETRE COMMUNIQUE A DES TIERS SANS AUTORISATION EXPRESSE DE LEUR AUTEUR

réunion doit avoir lieu le 18/10/2021 avec les mairies de Germaine et de Villers-Allerand, SNCF RESEAU, l'ONF et l'Association des chemins randonneurs et pèlerins pour le département de la Marne (M. BOUXIROT). Le croisement des camions dans le village de Germaine sera ainsi évité au maximum.

◆ **PAGES 4 et 5 – Permanence du 11 / 09 / 2021 (Germaine)**

M. Michel VERON – 1^{ère} question : « Je m'oppose aux travaux du projet, qui vont porter atteinte à la biodiversité et au bilan carbone. »

Le projet intègre des mesures prises pour éviter, réduire et compenser les atteintes à la biodiversité, telles que la conservation de l'écoulement dans le lit de la Germaine jusqu'à un débit de récurrence 23 ans (fonctionnalité biologique du cours d'eau assurée) ou la conservation de la capacité d'accueil du site du bassin de rétention des eaux pour la petite faune grâce à un maillage progressif du grillage entourant l'ouvrage.

L'étude faune-flore réalisée d'Avril 2017 à Juin 2018 ainsi que le diagnostic chiroptères ont ainsi été complétés par des préconisations spécifiques et concrètes permettant la préservation de ces espèces protégées. Ainsi, le projet comprend plusieurs précautions pour les travaux de déboisement afin de protéger les espèces présentes et éviter toute mortalité :

- La période de travaux est adaptée pour éviter le dérangement des chiroptères (hibernation, nichage et envol des jeunes), de l'avifaune (nichage et envol des jeunes) et des mammifères (élevage des jeunes) ;
- Les arbres à gîtes potentiels de chiroptères (arbres à cavités ou fendus, écorces soulevées, etc.) ont été marqués lors d'une visite de terrain le 1^{er} octobre 2021 avec le Conservatoire des Espaces Naturels de Champagne-Ardenne (CEN C-A) et l'ONF. Il s'agit de 12 arbres qui seront abattus par l'ONF en priorité avant le début de la période d'hibernation des chiroptères, c'est-à-dire d'ici la fin du mois d'octobre (voir plan de localisation de ces arbres en ANNEXE 1). La DDT 51, après retour du CEN C-A et après concertation avec les services Eau, Biodiversité et Paysages de la DREAL Grand-Est, nous donne l'autorisation le 11/10/2021 pour procéder à l'abattage de ces 12 arbres ;
- Le déboisement sera réalisé de sorte que les arbres tombent sur les branchages afin d'amortir leur chute. Ils seront laissés 48 h sur place afin de laisser le temps aux chiroptères de s'échapper (mesure inscrite au dossier d'Autorisation environnementale) s'il s'avérait que des spécimens étaient présents (recommandations du Conservatoire des Espaces Naturels de Champagne-Ardenne – CEN C-A). Ces recommandations seront suivies, de même que celles de la réunion sur site le 1^{er} octobre 2021 avec le CEN C-A, à savoir :
 - Donner un coup (marteau, hache...) sur le tronc des arbres avant l'abattage. Ceci permettra peut-être aux chauves-souris éventuellement présentes dans les cavités de prendre leur envol ;

- Laisser les éléments coupés avec les cavités vers le haut pendant au moins 1 nuit, afin de permettre à d'éventuels individus de chauves-souris de prendre leur envol à la nuit tombée ;
- Contacter immédiatement le CEN C-A (03.25.80.50.50) en cas d'observation de chauves-souris.

Une visite de chantier par un spécialiste en environnement rapportera de la bonne mise en œuvre de cette méthode (rapport écrit envoyé à la DDT – suivant arrêté préfectoral) ;

- Des barrières anti-franchissement seront installées sur la zone de chantier de manière à empêcher la venue des amphibiens tandis qu'ils pourront sortir de la zone. Une visite de chantier par un spécialiste en environnement rapportera de la bonne mise en œuvre de cette méthode (rapport écrit envoyé à la DDT – suivant arrêté préfectoral).

Quant au bilan carbone des travaux et de l'entretien inhérent, il est utile de rappeler que les réparations des voies ferrées et du nettoyage de leur environnement occasionnent également des émissions de gaz à effet de serre répétées (pour rappel, 5 incidents nécessitant des réparations et évacuations de terre ont eu lieu ces 20 dernières années : Mars 2001, Mai 2007, Juin 2007, Mai 2016 et Juillet 2021).

M. Michel VERON – 2^{ème} question : « Je suis également opposé à la pose d'une clôture autour du bassin (empêche les grands animaux d'y accéder entre autres). »

Réponse du Commissaire enquêteur : « [...] en acier galvanisé avec revêtement plastifié, de couleur grise ou brune, de hauteur 2,50 m et de type 3 (clôtures routières et ferroviaires § faune sauvage – CEREMA), avec des mailles assez grandes de dimension 17 cm de hauteur x 15 cm de largeur. »

SNCF RESEAU souhaite également éviter le vandalisme en clôturant le bassin. Les mailles du grillage de la clôture seront progressives conformément au guide du CEREMA (référence 245 - 17- 15) et l'aspect du grillage sera de teinte sombre et d'aspect mat conformément à l'avis de la DREAL (mais non plastifié pour éviter sa détérioration prématurée en zone boisée).

M. Amédée JOBERT – 1^{ère} question : « Sens de circulation pendant les travaux ? »

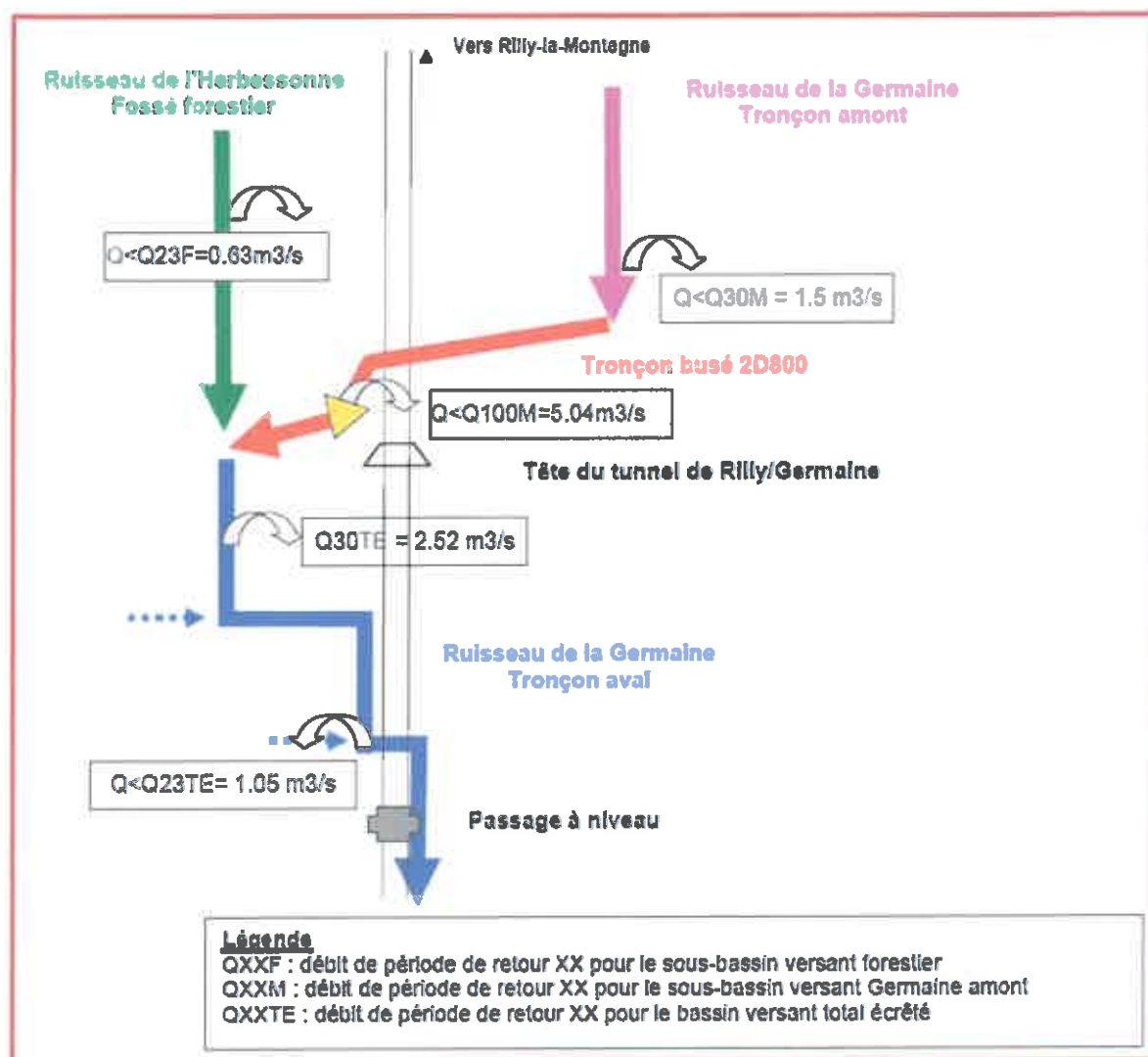
Voir réponse en page 3 de ce document.

◆ **PAGES 6 à 8 – Permanence du 17 / 09 / 2021 (Villers-Allerand)**

Mme Gaëlle FLOCH – 2^{ème} question : « Afin d'éviter l'abattage des arbres dans l'emprise du futur bassin d'écroulement de 25 000 m³ dans l'intérêt de la biodiversité, l'étude a-t-

elle prise en compte l'existence des fossés (construits par les allemands) et non entretenus qui auraient pu éviter la construction de ce bassin ? »

Dans l'étude hydraulique réalisée par le bureau d'études SOGREAH en 2009 (rapport R2), la pleine capacité des fossés et buses sur le secteur entre la tête sud du tunnel de Rilly-la-Montagne (côté Germaine) et le passage à niveau sur la RD 71 a été prise en compte. Le synoptique ci-après (voir en page 3 du rapport R2 de SOGREAH) indique les points de débordement avec le temps de retour de la crue et le débit associé.



Par exemple, en aval du tronçon bétonné de la Germaine correspondant à l'amont des 2 buses Ø 800mm, la Germaine déborde pour une crue de temps de retour 30 ans car la capacité de ces 2 buses est de $1,5 \text{ m}^3/\text{s}$. Le 7 juin 2007, le ruisseau de la Germaine a débordé à cet endroit, le temps de retour de la crue ayant été estimé dans l'étude de l'ordre d'une crue centennale

CE DOCUMENT A ETE REALISE SPECIFIQUEMENT POUR LE COMPTE DE SNCF RESEAU ET NE SAURAIT ETRE COMMUNIQUE A DES TIERS SANS AUTORISATION EXPRESSE DE LEUR AUTEUR

SNCF RESEAU
 CENTRE DE COMPETENCES ENVIRONNEMENT
 OCTOBRE 2021

ce jour-là (5,04 m³/s correspondant au bassin-versant amont de la Germaine et celui du Chêne Alosse).

La sécurisation des ouvrages ferroviaires se base sur une pluie de récurrence 100 ans, ce qui signifie que chaque année, il y a une chance sur 100 pour que le débit soit de 4.70 m³/s sur la Germaine au droit du regard de régulation. En outre, les événements catastrophiques de ces 20 dernières années indiquent que les événements conduisant à un débit supérieur à 1,50 m³/s (capacité maximale des 2 buses de Ø 800 mm) sont fréquents.

Les crues amènent incontestablement des débordements, l'existence de seuils fossés ne peut pas remplacer un étalement en lit majeur, que comprend naturellement tout cours d'eau. La situation spécifique de la Germaine canalisée au droit de la tête de tunnel empêche cet étalement des écoulements, que l'on compense par la création d'un bassin de rétention des eaux. Le but est alors de stocker les eaux comme le ferait un lit majeur, et non pas d'évacuer les eaux au moyen de fossés artificiels et de canalisations qui augmenteraient la vitesse de l'eau et conduiraient tôt ou tard à des débordements à l'aval (quartier des Hales de Germaine). La création d'une zone de débordement au plus près de la zone artificialisée de la Germaine est indispensable, la pensée scientifique actuelle étant de gérer à proximité même le problème d'inondation, pour une raison évidente de non-report du problème à l'aval, qui de surcroît s'amplifierait.

Les crues amènent inévitablement des embâcles (branches, végétation haute, etc.), comme dans tout cours d'eau forestier. La capacité des ouvrages peut s'en trouver diminuer pendant un fort épisode pluviométrique ; la construction d'un bassin de rétention des eaux est alors d'autant plus justifiable.

En ce qui concerne l'entretien, celui-ci est assuré sur les ouvrages de raccordement par SNCF RESEAU après des épisodes pluviométriques importants (voir photos en pages 10 et 11), les visites régulières des ouvrages en attestent (commandes aux entreprises réalisatrices des travaux d'entretien à l'appui – Internes à SNCF RESEAU, disponibles sur demande).

Réponse du Commissaire enquêteur : « [...] une des mesures de compensation en faveur de la biodiversité sera la création d'un îlot de sénescence [...] »

Le projet présente plusieurs îlots de sénescence entre le bassin de rétention des eaux et le cours d'eau de la Germaine (voir plan en ANNEXE 2), qui compléteront les arbres à biodiversité observés lors de l'étude faune-faune de 2017-2018. Ces zones sont des espaces sacrifiés et abandonnés par l'Homme, laissés à la libre évolution de la végétation et à leur vieillissement, sans intervention de type coupe de bois ou plantation ; les arbres morts de type chandelle (debout) ou chablis (couchés), les branches cassées et tombées au sol, seront laissés en place et laissés au vieillissement naturel (insectes saproxyliques, développement de champignons, abris pour oiseaux cavernicoles, etc.).

Les vieux arbres sont ceux dont la présence bénéficie au maximum d'espèces, ceux qui fourniront le bois mort à moyen terme (source : revue forestière Fr. LXIII - 1-2011).

Les îlots de sénescence sont de surfaces variables avec des petits îlots assurant la connectivité du réseau et un îlot plus étendu au Nord du bassin de rétention des eaux. Ils concernent des zones à biodiversité plus riche, notamment le long du cours d'eau pour les espèces de strate herbacée. En effet, les forêts peu denses, mélangées ou feuillues sont les plus favorables, parce qu'elles accueillent généralement la plus forte biodiversité. La proximité

d'espaces ouverts ou de milieux humides est un facteur d'intérêt supplémentaire, alors même que les besoins des différentes espèces sont extrêmement variés.

Dans ces ilots de sénescence, pourront se développer de nombreux arbres habitats pérennes pour une grande variété d'espèces forestières (chiroptères, mammifères, avifaune, etc.). Sans mise en place de ces ilots de sénescence, l'espace est amené à être productif selon une exploitation et une gestion forestière classique de l'ONF avec coupe du bois et plantation d'arbres économiquement rentables, un cycle de vie raccourci et sans vieillissement naturel d'une zone entière, espace de vie sécurisant pour une espèce animale forestière.

Le sentier de randonnée passant à proximité, les ilots de sénescence en seront relativement éloignés pour éviter tout risque d'accidents (chute de branches d'arbres par exemple). Des panneaux d'information seront installés le long du sentier afin de prévenir les usagers de l'utilité et du bienfait de ces ilots de sénescence, ainsi que des précautions à prendre pour assurer la tranquillité des lieux et la préservation des espèces qui l'occupent.

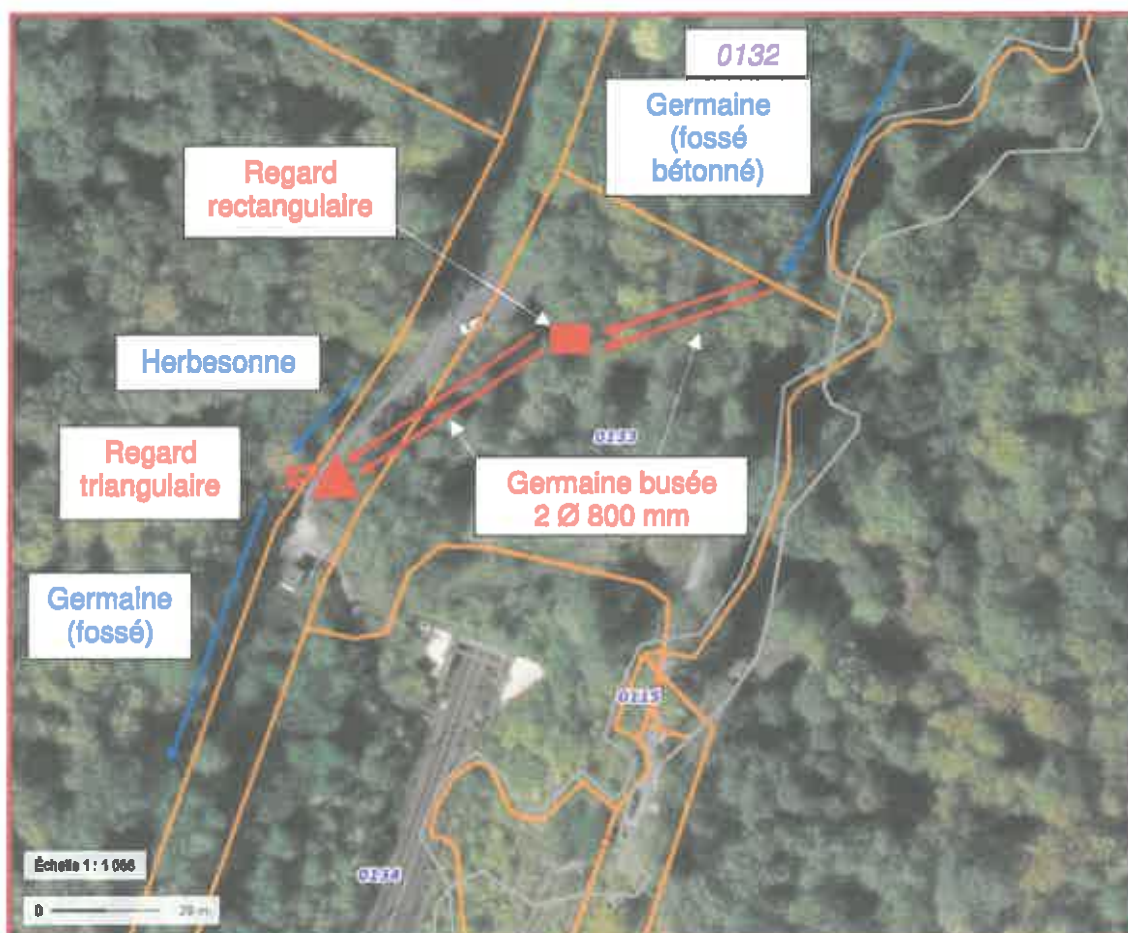
♦ **PAGE 8 - Mail 18/09/2021 M. Bernard WEILER : « [...] manque d'entretien par la SNCF des infrastructures qui devaient permettre un écoulement plus régulier des eaux pluviales. Certains regards sont à ciel ouvert, d'autres sous des trappes de visite qui n'avaient été levées depuis plusieurs années. »**

Les ouvrages en question (La Germaine bétonnée c'est-à-dire le fossé des allemands, regard rectangulaire et triangulaire) n'appartiennent pas à SNCF RESEAU. Ils sont situés (voir carte ci-après) :

- Soit sur les emprises domaniales de la forêt (parcelles E 0133 et E 0132) gérées par l'ONF pour le ruisseau de la Germaine bétonné et le regard rectangulaire ;
- Soit sur le « chemin rural dit chemin de service » appartenant à la commune de Villers-Allerand pour le regard triangulaire.

Un constat d'huissier a été effectué le 31 mai 2016 stipulant le non entretien des fossés par l'ONF (stockage de bois coupé dans les fossés) entraînant des débordements, étant donné que le tunnel ferroviaire a été inondé à la suite de fortes pluies.

Afin de limiter les inondations vers le tunnel, SNCF RESEAU entretient régulièrement les 2 regards et a entrepris des travaux de sécurisation sur ceux-ci (garde-corps, échelle d'accès, caillebotis, etc.). Les photos ci-après ont été prises le 21/07/2021 après la crue du 14 juillet 2021.



CE DOCUMENT A ETE REALISE SPECIFIQUEMENT POUR LE COMPTE DE SNCF RESEAU ET NE SAURAIT ETRE COMMUNIQUE A DES TIERS SANS AUTORISATION EXPRESSE DE LEUR AUTEUR

SNCF RESEAU
CENTRE DE COMPETENCES ENVIRONNEMENT
OCTOBRE 2021



Regard rectangulaire extérieur et intérieur propre

CE DOCUMENT A ETE REALISE SPECIFIQUEMENT POUR LE COMPTE DE SNCF RESEAU ET NE SAURAIT ETRE COMMUNIQUE A DES TIERS SANS AUTORISATION EXPRESSE DE LEUR AUTEUR

SNCF RESEAU
CENTRE DE COMPETENCES ENVIRONNEMENT
OCTOBRE 2021



Regard triangulaire intérieur propre

SNCF RESEAU entretient ces ouvrages suivant son plan de maintenance et après chaque évènement exceptionnel comme les crues (commandes aux entreprises réalisatrices des travaux d'entretien à l'appui – Internes à SNCF RESEAU, disponibles sur demande).

◆ PAGES 9 et 10 - Mail 21/09/2021 M. Bernard WEILER : « L'exutoire prévu sur la commune de Germaine pour évacuer les eaux pluviales en direction d'un champ d'épandage paraît totalement adapté et réalisable pour diminuer les risques d'inondation sur la voie ferrée et au passage à niveau à Germaine. »

Cette solution étudiée ne peut pas remplacer une action au niveau de la tête de tunnel (justifications en page 7 de ce dossier sur le non-report du problème et sur l'intervention à proximité même). De plus, cette seule solution ne tient absolument pas compte des habitations du quartier des Haies à Germaine déjà inondées lors des crues pour certaines.

M. Bernard WEILER : « Est-ce que des solutions alternatives ont vraiment été étudiées avant de proposer la réalisation d'un tel ouvrage. 4 ha de forêt vont être impactées par cette implantation et 1.8 ha détruit à tout jamais. Et ce dans une forêt classée d'exception. »

CE DOCUMENT A ETE REALISE SPECIFIQUEMENT POUR LE COMPTE DE SNCF RESEAU ET NE SAURAIT ETRE COMMUNIQUE A DES TIERS SANS AUTORISATION EXPRESSE DE LEUR AUTEUR

SNCF RESEAU
CENTRE DE COMPETENCES ENVIRONNEMENT
OCTOBRE 2021

Toutes les solutions émises au niveau de la tête de tunnel prévoyaient un bassin de rétention des eaux, et ce pour les justifications émises dans ce dossier en pages 5 à 7 (nécessité de stocker les eaux sur le site même où la Germaine ne peut pas déborder en raison des sections canalisées, importance du débit de débordement par rapport à la capacité actuelle du réseau enterré, volonté évidente et raisonnée de non-report du problème à l'aval en traversée du quartier des Haies de Germaine).

A noter qu'à terme, il s'agit bien de 1,8 ha de destination forestière perdue, le reste étant conservé en espace boisé, et notamment certaines zones en ilots de sénescence (taille estimée environ 0,85 ha sans le sentier forestier). Seuls les travaux nécessiteront des coupes d'arbres localisées pour le passage des engins, coupes semblables à une gestion forestière.

M. Bernard WEILER : « L'avant-projet prévoyait un bassin de 50 000 m³ et le projet final plus raisonnable propose un bassin de 25 000 m³ : comment en est-on arrivé à diviser par 2 le volume du bassin ? La modélisation des études hydrologiques a-t-elle été revue ? ».

Depuis 2016, SNCF RESEAU a fait évoluer le projet en essayant de tenir compte au maximum des demandes de chaque partie. Le volume du bassin a donc également évolué en essayant de diminuer sa taille au maximum, couplé un temps avec des aménagements éventuels alternatifs mais abandonnés pour les raisons expliquées ci-après.

Le tableau de synthèse ci-dessous résume l'évolution des dimensionnements et indique les avis de l'ONF et de la mairie de Villers-Allerand sur le sujet (issus des comptes-rendus de réunion).

Réunion de cadrage en mairie de Germaine	Volume du bassin en m³	Aménagements liés	Observations SNCF RESEAU	Avis ONF	Avis Mairie de Villers-Allerand
09-05-2016	28 000 (calcul SOGREAH 2010)	-	Séparation des bassins versants Ouest et de la Germaine par le chemin forestier	Demande de considérer l'ensemble du domaine forestier impacté par le projet	RAS
06-02-2017 et 01-03-2017	51 000	-	Par sécurité, prise en considération de l'ensemble des 2 bassins versants Ouest et Germaine	Bassin surdimensionné - demande une réflexion approfondie sur la possibilité de diviser ce bassin en deux	Pas d'objection sur le dossier

CE DOCUMENT A ETE REALISE SPECIFIQUEMENT POUR LE COMPTE DE SNCF RESEAU ET NE SAURAIT ETRE COMMUNIQUE A DES TIERS SANS AUTORISATION EXPRESSE DE LEUR AUTEUR

SNCF RESEAU
 CENTRE DE COMPETENCES ENVIRONNEMENT
 OCTOBRE 2021

Réunion de cadrage en mairie de Germaine	Volume du bassin en m³	Aménagements liés	Observations SNCF RESEAU	Avis ONF	Avis Mairie de Villers-Allerand
05-04-2017	A l'étude	Travaux permettant de conserver les eaux du bassin versant Ouest à l'Ouest seront nécessaires pour éviter les transferts vers le bassin versant de la Germaine	Propose l'étude d'un bassin plus petit pour tamponner les seules eaux de la Germaine. Mise en garde sur le fait de vouloir maintenir les écoulements du bassin versant Ouest à l'Ouest en recalibrant le fossé latéral au chemin : risque d'aggraver les inondations en aval dans le quartier « les Haies » lors d'une crue et d'alimenter les réseaux karstiques favorisant des effondrements de surface	Validation de nécessité d'un tamponnement au sein d'un bassin de rétention à condition de diminuer taille et impact. Suivant propriétaire du chemin rural / forestier, réflexion ONF sur possibilité recalibrage du fossé le long du chemin forestier et réfection de ce dernier	Pas d'objection à la création d'un bassin de rétention plus petit et à une conservation des eaux du bassin versant Ouest à l'Ouest et Est à l'Est
10-05-2017	28 000	Aménagement du fossé du chemin avec des chutes d'eau et suppression des traversées sous chemin	Objectif de ralentir les écoulements dans le fossé latéral au chemin forestier en diminuant la pente du fossé	Souhaite que SNCF RESEAU démontre que les dimensions du bassin de rétention présenté soient les plus faibles possibles tout en permettant la retenue des eaux du bassin versant de la Germaine lors d'une crue centennale	Pas d'objection à la création d'un bassin de rétention plus petit et à une conservation des eaux du bassin versant Ouest à l'Ouest
04-10-2017	25 000		Séparation du bassin versant de la Germaine de celui du Chêne Alosse	RAS	RAS

CE DOCUMENT A ÉTÉ RÉALISÉ SPÉCIFIQUEMENT POUR LE COMPTE DE SNCF RESEAU ET NE SAURAIT ÊTRE COMMUNIQUÉ À DES TIERS SANS AUTORISATION EXPRESSE DE LEUR AUTEUR

Le 18/08/2021, le projet définitif de réalisation d'un bassin de rétention est présenté en mairie de Germaine en présence notamment de MM. les maires de Germaine et Villers-Allierand, le Commissaire Enquêteur, la SAFER et SNCF RESEAU.

SNCF RESEAU confirme le volume de 25 000 m³ utile, et précise aussi que ce volume est assorti, comme pour tout bassin de rétention, d'une marge de sécurité (revanche hydraulique) suivant la configuration du site et qui tient compte dans notre cas :

- De l'incertitude liée au calcul statistique hydrologique ;
- Du calage géométrique et technique du bassin de rétention dans la dépression existante avec ses bermes de maintenance, ses pentes de talus à 2H/1V, ses épaisseurs de structures (dont complexe géomembrane), ses cotes de calage amont (alimentation), aval (fuite + déversoir de sécurité) et latéral, ses mouvements de terre pour les optimiser au maximum en réutilisant le plus possible les matériaux du site pour éviter de les évacuer, etc. ;
- Du cas particulier du bassin versant Ouest afin de prendre en compte les 4 traversées existantes sous le chemin forestier dans leur état actuel plus ou moins effondrées ou comblées.

Comme indiqué dans le compte-rendu du 05/04/2017, SNCF RESEAU ne prendra pas la décision de combler totalement les 4 ouvrages hydrauliques de traversée sous la route forestière, de surcroît en dehors de ses futures emprises, au risque d'aggraver les inondations en aval dans le village de Germaine.

Le volume total du bassin de rétention permettra le tamponnement des écoulements du bassin versant de la Germaine et des débits supplémentaires apportés par ces 4 ouvrages hydrauliques du bassin versant Ouest lors d'une crue centennale.

M. Bernard WEILER : « La SNCF doit garantir l'entretien des installations existantes et des installations à créer, ce qui n'a pas été le cas dans le passé. »

Voir justifications en pages 8 à 11 de ce dossier.

M. Bernard WEILER : « La création d'un bassin de cette dimension aura forcément un impact environnemental et écologique sur cet espace. Un suivi est-il prévu, les résultats seront-ils publics et qui assumera le contrôle. »

Dans le cadre de toute autorisation environnementale confirmée par arrêté préfectoral, le suivi de chantier et de l'évolution de la zone est une obligation légale. Des visites de chantier ainsi que des visites de contrôle auront bien sûr lieu afin de respecter les termes des études et de l'arrêté préfectoral.

En fonction des premiers éléments de visite, les intervenants pourront être le centre de compétence environnement SNCF RESEAU, le pôle Etudes de la SAFER Grand-Est qui a mené les études environnementales ou le Conservatoire des Espaces Naturels de Champagne-Ardenne (CEN-CA). Ces visites donneront lieu à des comptes-rendus envoyés à

CE DOCUMENT A ETE REALISE SPECIFIQUEMENT POUR LE COMPTE DE SNCF RESEAU ET NE SAURAIT ETRE COMMUNIQUE A DES TIERS SANS AUTORISATION EXPRESSE DE LEUR AUTEUR

SNCF RESEAU
CENTRE DE COMPETENCES ENVIRONNEMENT
OCTOBRE 2021

la DDT (Police de l'Eau) qui instruit le dossier et suit le respect des mesures lors du chantier et à postériori. Ces données ne sont pas destinées à être rendues publiques (aménagement réalisé sur une propriété privée).

M. Bernard WEILER : « L'abattage de la zone boisée de 1,8 ha est prévu en octobre alors que l'enquête publique sera close le 04 octobre et que les communes concernées Villers-Allierand et Germaine disposent de 15 jours pour déposer leur délibération. Ce timing semble contradictoire avec les recours administratifs possibles : comment cela est-il possible ? »

Comme indiqué page 4 de ce dossier, une action de déboisement par l'ONF est prévue sur 12 arbres en octobre, en concertation avec le Conservatoire des Espaces Naturels de Champagne-Ardenne (CEN-CA), venu marquer les arbres à abattre en priorité avant la phase d'hibernation des chiroptères. Ce déboisement autorisé par la DDT 51 en date du 11/10/2021 est en marge de l'Autorisation environnementale. En effet, il s'agit d'une simple coupe d'arbre, sans dessouchage, comme le pratique l'ONF régulièrement en gestion forestière classique. Il n'implique pas de changement de la destination forestière, changement qui ne sera autorisé qu'avec l'arrêté préfectoral suivant l'instruction du dossier d'Autorisation environnementale.

M. Bernard WEILER : « Certains points noirs identifiés lors de l'étude diagnostic seront-ils à l'avenir mieux entretenus par les différents partenaires concernés : SNCF, ONF communes. »

Voir justifications en pages 8 à 11 de ce dossier.

♦ **M. Florent BRISSON (22/09/2021) : « [...] le m'inquiète du passage important de camions qui risquent d'occasionner de nombreux soucis de circulation. Il serait souhaitable qu'un circuit soit aménagé afin d'éviter le croisement de camions et permettra que ces derniers puissent emprunter certains chemins forestiers comme le chemin de la Haute-Borne. D'autre part, le chemin de Villers-Allierand est quotidiennement fréquenté par des randonneurs et des pèlerins de Compostelle. La sécurité de ces derniers risque d'être compromise. Il serait souhaitable de sécuriser un passage pour les piétons. »**

Voir réponses en page 3 de ce dossier.

Les discussions sont en cours avec M. BOUXIROT représentant l'Association des chemins randonneurs et pèlerins pour le département de la Marne pour modifier temporairement le circuit des pèlerins de Compostelle pour 2 années (2022 et 2023) afin d'éviter la zone de chantier ; un itinéraire a déjà été identifié.

Entre le croisement pour accéder à la Ferme aux Bœufs et le chemin d'accès à la propriété privée de M. Boudet, une bande de 1,50 m de largeur sera débroussaillée et sécurisée le long du chemin sur 300 m environ afin de permettre le passage à pied.

❖ **PAGES 11 à 17 – Permanence du 23 / 09 / 2021 (Germaine)**

M. Bernard VERDONK – 1^{ère} question : « Aménagement de la chaussée rue de Villers-Allerand. »

Voir réponses en page 3 de ce dossier.

Réponse du Commissaire enquêteur : « Chemin carrossable à renforcer : [...] mise en place d'un géotextile méthodiquement compactée. »

Voir réponse en page 3 de ce dossier.

Réponse du Commissaire enquêteur : « Route goudronnée à aménager : [...] Cependant, il y a possibilité d'aménager 3 ou 4 plateformes de croisement sur toute sa longueur. »

Voir réponse en page 3 de ce dossier.

M. Mathieu COLOMBET et Mme Marion COLOMBET : « Nous sommes opposés à ce projet (dont nous comprenons l'intérêt) pour des raisons écologiques [...]. »

Réponse du Commissaire enquêteur : « [...] une des mesures de compensation en faveur de la biodiversité sera la création d'un îlot de sénescence [...] »

Voir réponse en pages 7 à 8 de ce dossier.

M. Jean POMELA : « Je suis opposé à ce projet pour des raisons environnementales et écologiques [...]. Par ailleurs l'impact considérable lié au trafic de camions me paraît bien supérieur aux 4 000 m³ de terre végétale et ne tient pas compte des matériaux pour le lit de pose. Ce trafic de camions sera une nuisance majeure pour les habitants de Germaine. »

Voir réponses en page 3 de ce dossier.

M. Alexandre FOUGEDUIRE : « On ne traite pas la cause principale du problème, à savoir le non-nettoyage des fossés, et les coupes de bois totale de grande envergure qui sont sur le bassin-versant. »

Voir justifications en pages 5 à 11 de ce dossier.

Les troncs entreposés dans ou sur les fossés longitudinaux au « chemin rural dit chemin de service », sur le territoire de Villers-Allerand, sont un fait de l'exploitation forestière de l'ONF.

M. Sébastien NORDMANN et Mme Aurélie NORDMANN – 1^{ère} question : « Choix final du projet. »

CE DOCUMENT A ETE REALISE SPECIFIQUEMENT POUR LE COMPTE DE SNCF RESEAU ET NE SAURAIT ETRE COMMUNIQUE A DES TIERS SANS AUTORISATION EXPRESSE DE LEUR AUTEUR

SNCF RESEAU
CENTRE DE COMPETENCES ENVIRONNEMENT
OCTOBRE 2021

Réponse du Commissaire enquêteur : « Maintenu dans le projet, ce bassin qui ne recueillera que les eaux de crue supérieures à un débit de récurrence 23 ans [...] ».

Voir réponse en page 3 de ce dossier.

M. Sébastien NORDMANN et Mme Aurélie NORDMANN – 2^{ème} question : « La biodiversité (l'abattage des arbres). »

Réponse du Commissaire enquêteur : « [...] une des mesures de compensation en faveur de la biodiversité sera la création d'un ilot de sénescence [...] »

Voir réponse en pages 7 à 8 de ce dossier.

◆ **PAGES 18 à 26 – Permanence du 04 / 10 / 2021 (Villers-Allierand)**

M. Didier de AMORIN : « [...] compte tenu du fait que l'ONF a déjà donné son accord à la SNCF au déboulement dans quelques jours de près de 2 ha [...] »

Voir réponses en pages 4 et 15 de ce dossier.

Dans cette affaire, l'ONF a été consulté en tant que prestataire pour la planification de la coupe des bois.

M. Didier de AMORIN : « [...] le coût de ce projet pharaonique n'est bizarrement pas communiqué. [...] Il y a sans nul doute des solutions beaucoup moins onéreuses [...] »

Comme indiqué dans l'étude d'impact sur l'environnement en page 109, il n'est pas possible pour SNCF RESEAU de divulguer l'enveloppe prévue du projet en raison de l'appel d'offres pour les travaux à venir car SNCF RESEAU est régie par les marchés publics.

En outre, il est précisé, en page 15 de la réponse à l'instruction du 24/03/2021, le coût d'un incident en cas de crue de la Germaine, indiquant l'intérêt de l'aménagement d'un bassin de rétention à court terme.

M. Didier de AMORIN : « [...] l'entretien des installations [...] les événements ont assez peu de chance de se passer comme ils ont été prévus [...] et surtout si l'entretien des installations en place n'est pas opérationnel le jour venu [...] (bois de coupe dans les fossés, branchages dans les regards d'évacuation, etc.) »

Voir réponses en pages 7 à 11 de ce dossier.

M. Didier de AMORIN : « [...] demande en sus, la sécurisation d'accès réduite aux installations clés (regards, déversoirs) et l'ouverture maximale au public de la zone concernée y compris au bassin qui devrait statistiquement rester sans eau dans les 99 ans et 362 jours à venir. »

CE DOCUMENT A ETE REALISE SPECIFIQUEMENT POUR LE COMPTE DE SNCF RESEAU ET NE SAURAIT ETRE COMMUNIQUE A DES TIERS SANS AUTORISATION EXPRESSE DE LEUR AUTEUR

Le bassin ne sera pas ouvert au public pour des raisons de sécurité et de vandalisme possible (voir ci-avant page 5 de ce dossier), la propriété de SNCF RESEAU engage sa responsabilité.

D'un point de vue statistique, une crue de temps de retour 100 ans a une chance (ou malchance) sur cent de se produire chaque année. Ce n'est ainsi pas exact de dire que parce qu'en 2007 nous avons subi une crue centennale, la prochaine n'aura lieu qu'en 2107.

De plus, si le bassin de rétention est en effet dimensionné pour tamponner les écoulements d'une crue centennale, il commencera à se remplir dès la crue de temps de retour 23 ans, puisque le regard de régulation a été dimensionné pour que la Germaine déborde vers le bassin à ce niveau de crue. Le bassin ne se remplira donc pas uniquement lors de la survenue d'une crue centennale, mais pour toutes les crues à partir de ce temps de retour de 23 ans, c'est-à-dire dès que le débit de la Germaine dépassera les 0,65 m³/s.

Mme Gaëlle FLOCH – question 1 : « Pourquoi l'ONF a-t-il donné son accord à la SNCF pour le démarrage du déboisement des parcelles concernées, avant la clôture et les conclusions de l'enquête publique ? »

Voir réponses en pages 4 et 15 de ce dossier.

Mme Gaëlle FLOCH – question 2 : « Pourquoi l'analyse financière du projet n'est-elle pas communiquée dans le cadre de cette enquête publique [...] »

Voir réponse en page 17 de ce dossier.

Mme Gaëlle FLOCH – question 3 : « Pourquoi les infrastructures existantes créées sur le site pour drainer les eaux pluviales et éviter les inondations n'ont-elles jamais été entretenues de manière à rester opérationnelles ? Il est ici question des fossés et des buses présents sur le site [...] »

Voir réponses en pages 8 à 11 de ce dossier.

Mme Gaëlle FLOCH – question 4 : « D'autres scénarios alternatifs à la création de ce bassin d'écroulement ont-ils été étudiés, notamment la remise en fonction des infrastructures existantes (fossés, buses) ? »

Voir réponses en pages 7 à 11 de ce dossier.

M. Didier DUMARGNE (04/10/2021) : « A la lecture du dossier mis à disposition du public, le note que l'échéancier concernant les travaux de ce bassin est acté par les services de l'Etat avant même que l'enquête ne soit ouverte. »

Il s'agit d'une obligation de transmettre dans les dossiers réglementaires les échéances prévues des travaux, ceci afin de transmettre toutes les informations quant aux impacts sur l'environnement, qui sont aussi temporels.

M. Didier DUMARGNE (04/10/2021) : « Les conclusions du rapporteur public ne seront certainement pas encore connues, quand le défrichement de l'emprise de ce projet, programmé en octobre 2021, sera déjà en cours. »

CE DOCUMENT A ETE REALISE SPECIFIQUEMENT POUR LE COMPTE DE SNCF RESEAU ET NE SAURAIT ETRE COMMUNIQUE A DES TIERS SANS AUTORISATION EXPRESSE DE LEUR AUTEUR

SNCF RESEAU
CENTRE DE COMPETENCES ENVIRONNEMENT
OCTOBRE 2021

Voir réponses en pages 4 et 15 de ce dossier.

M. Didier DUMARGNE (04/10/2021) : « [...] les différents passages sous chaussée de la route forestière font confluer les 2 bassins-versants EST et OUEST vers les 2 buses de 800 mm. Ne serait-il pas judicieux d'envisager un partage des eaux en supprimant les différents passages busés qui traversent la route forestière dite « du chemin de service » ? »

Voir réponses pages 12 à 14 de ce dossier.

M. Didier DUMARGNE (04/10/2021) : « Les 2 buses de 800 mm localisées juste au-dessus du tunnel sont-elles vraiment le point noir ? Les causes identifiées, précisées en page 16 de l'étude d'impact sur l'environnement [...] sont : un débordement du fossé du chemin forestier contigu au tunnel, c'est-à-dire venant de l'Herbesonne, un débordement des mares situées dans la propriété riveraine, la pression de l'eau sur les toits du tunnel. Le cours d'eau la Germaine n'est même pas mentionné [...] S'agissant du débordement du fossé bordier captant les eaux de l'Herbesonne, c'est tout à fait improbable. »

En effet, il est bien précisé dans l'étude d'impact que dans tous les cas et pour les inondations de 2001 et 2007, les causes identifiées sont celles mentionnées dans le PV. Mais concernant la crue de 2001, la Germaine n'a pas débordé à l'amont des 2 buses Ø 800 mm, contrairement à 2007 où le débordement a été avéré.

L'ensemble des travaux permettent de pallier les inondations du tunnel ferroviaire provenant du bassin-versant Est, de la Germaine, du bassin-versant Ouest et de l'Herbesonne, c'est-à-dire l'ensemble des crues depuis 2001.

Concernant le débordement du fossé bordier (fossé du chemin forestier), il a bien débordé en 2007 en aval de la confluence de l'Herbesonne et de la Germaine au droit de la tête du tunnel comme l'atteste le compte-rendu de visite spéciale SNCF (voir ci-après).

b) pour le glissement de terrain à l'arrière du mur en aile côté gauche de la tête Germaine la raison initiale est également le débordement du fossé latéral au chemin forestier (photo n° 15). En 2001 des faits similaires s'étaient produits et le tunnel avait été gravement inondé. A l'époque, l'eau avait dévalé l'escalier descendant vers la plate-forme ferroviaire (photo n° 16). Cette fois, un chemin de câbles a guidé l'eau vers le haut du remblai à l'arrière du mur (photos n° 17 à 20).



Photos n° 15 et 16 : débordement du fossé à environ 40 m en amont de la tête Germaine du tunnel



Photo n° 16 : inondation



Photo n° 18 : ruissellement de l'eau vers la tête Germaine du tunnel, en 2001 et 2007

7 10

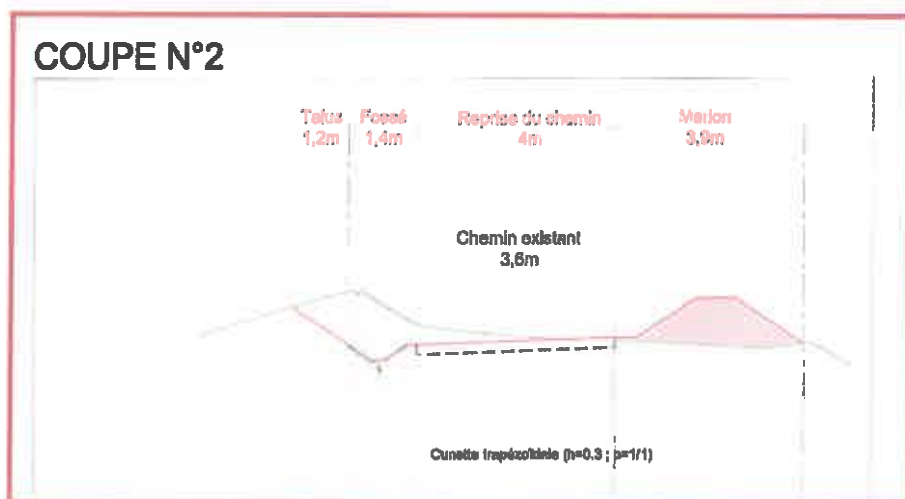
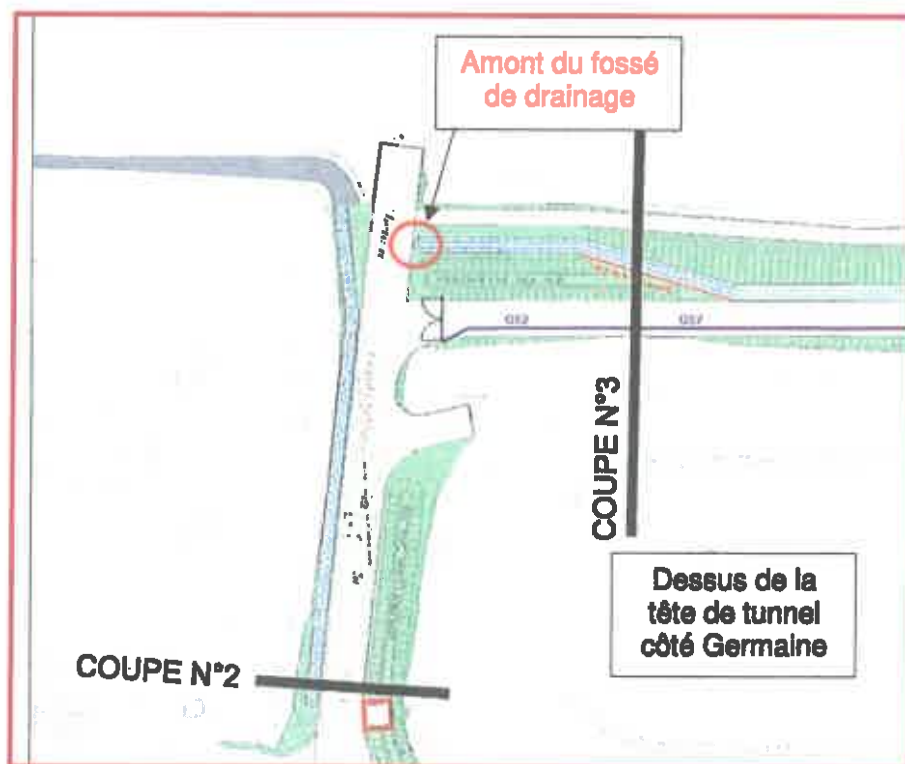
Extrait du compte-rendu de visite spéciale SNCF du 25/05/2007

CE DOCUMENT A ETE REALISE SPECIFIQUEMENT POUR LE COMPTE DE SNCF RESEAU ET NE SAURAIT ETRE COMMUNIQUE A DES TIERS SANS AUTORISATION EXPRESSE DE LEUR AUTEUR

SNCF RESEAU
CENTRE DE COMPETENCES ENVIRONNEMENT
OCTOBRE 2021

M. Didier DUMARGNE (04/10/2021) : « [...] la création d'un fossé béton de drainage sur un linéaire de 350 m parallèle à la voie ferrée côté gauche en allant vers Germaine, puis une évacuation sur un linéaire de 300 m par un collecteur de 1 000 mm. Les documents mis à notre disposition ne précisent pas l'endroit exact où commence ce fossé en béton [...] »

Le fossé béton commence au droit du chemin qui mène à la propriété de M. Boudet et ce chemin sera reprofilé (voir coupe n°2 ci-après), de manière à collecter les écoulements vers l'amont des 2 buses Ø 800 mm.



CE DOCUMENT A ETE REALISE SPECIFIQUEMENT POUR LE COMPTE DE SNCF RESEAU ET NE SAURAIT ETRE COMMUNIQUE A DES TIERS SANS AUTORISATION EXPRESSE DE LEUR AUTEUR

SNCF RESEAU
 CENTRE DE COMPETENCES ENVIRONNEMENT
 OCTOBRE 2021

M. Didier DUMARGNE (04/10/2021) : « Cet ouvrage ne pourrait-il pas collecter aussi les eaux de la Germaine à la hauteur de 2 buses de 800 mm à partir du seuil de 0.65 m³/s qui est le point critique à partir duquel les eaux doivent se releter dans le bassin envisagé [...] »

Il est nécessaire de stocker les eaux sur le site même où la Germaine ne peut pas déborder en raison des sections canalisées, le débit de débordement est important par rapport à la capacité actuelle du réseau enterré et il existe une volonté évidente et raisonnée de non-report du problème à l'aval (voir réponse en pages 5 à 7).

M. Didier DUMARGNE (04/10/2021) : « La trolalème cause est la pression de l'eau sur le toit du tunnel. Ce problème n'est-il pas la vraie motivation à la création de ce bassin étanche ? »

Non, le bassin étanché ne va pas résoudre les phénomènes de pression de l'eau sur le tunnel. Du fait qu'il sera imperméabilisé, il participera à empêcher localement l'infiltration des eaux. Mais comme sur l'ensemble du secteur, les écoulements sont régulièrement interrompus par infiltration dans le sol crayeux karstique pour réapparaître dans le tunnel ou plus en aval dans la Germaine (exemple l'effondrement du talus le long du chemin d'accès près du carrefour de la Ferme aux Bœufs), ce phénomène sera toujours plus ou moins présent.

M. Didier DUMARGNE (04/10/2021) : « Autres aménagements moins coûteux : la confection d'une grille sur toute la largeur de la Germaine bloquant ainsi les obstacles qui obstruent l'entrée des 2 buses de 800 mm. Cette grille est actuellement effective sur la moitié seulement de la largeur du cours d'eau. »

Cette grille est en effet effective sur la moitié de la largeur du cours d'eau de la Germaine, pour la simple raison que l'entrée des 2 buses Ø 800mm pourrait être totalement obstruée par des embâcles si cette grille était disposée sur toute la largeur. De plus, elle se trouve à l'intérieur du coude car c'est à cet endroit que les atterrissements se forment, les écoulements étant accélérés à l'extérieur du coude.

M. Didier DUMARGNE (04/10/2021) : « Autres aménagements moins coûteux : l'entretien régulier de toutes les entrées de buses. »

Voir réponses en pages 8 à 11 de ce dossier.

M. Didier DUMARGNE (04/10/2021) : « Autres aménagements moins coûteux : le démontage des 171 mètres bétonnés de la Germaine [...] »

Ce démontage n'est pas prévu car il favoriserait l'infiltration des écoulements vers le tunnel.

M. Didier DUMARGNE (04/10/2021) : « A quoi sert le bétonnage du fossé de l'Herbesonne ? L'eau prend une telle vitesse qu'elle accentue les creusements à la sortie du fossé bétonné. »

SNCF RESEAU n'étant pas propriétaire du site, il n'existe pas d'archives relatives à cet aménagement. Il ne sera procédé à aucun travaux sur l'Herbesonne.

M. Didier DUMARGNE (04/10/2021) : « A hauteur du 2^{ème} regard triangulaire [...] il a été créé en 2017 une descente avec échelle réduisant ainsi les diamètres d'évacuation des eaux et conduisant à la rétention des embâcles. »

Cette échelle a été réalisée pour pouvoir effectuer correctement l'entretien manuel du regard en accédant au fond. Les échelles (voir photos en pages 10 et 11) ne sont pas de nature à réduire la section de l'ouvrage et apportent une sécurité.

❖ **M. Alexandre FOUGEDOIRE (05/10/2021) : « Avant de défricher et de mettre en danger des espèces animales et végétales protégées, il serait plus logique, plus rentable et plus intelligent de s'occuper des causes à l'origine des problèmes des crues, à savoir l'absence totale de nettoyage et d'entretien des différents cours d'eau venant se jeter dans la rivière la Germaine au niveau de la tête de tunnel [...]. l'absence totale de curage et d'entretien du cours d'eau la Germaine en amont comme en aval du proiet du bassin, le défrichage non raisonné de nombreuses parcelles de bois situées en amont du proiet qui laisse le sol « nu » [...] étant donné la très faible fréquence d'apparition de ces débordements, le coût écologique me paraît clairement disproportionné [...] »**

Voir justifications et réponses en pages 7 à 11 (entretien des fossés et ouvrages) et en page 18 (fréquence des inondations).

Pour rappel, 5 incidents nécessitant des réparations et évacuations de terre ont eu lieu ces 20 dernières années : Mars 2001, Mai 2007, Juin 2007, Mai 2016 et Juillet 2021.

Le curage du cours d'eau de la Germaine en amont et en aval du site du proiet est inconcevable, justement pour les mêmes raisons écologiques. Cet acte est en effet très destructeur du milieu pour la faune piscicole (destruction de la granulométrie et donc des frayères, des abris constitués par les branches, les souches et la végétation en bord de berge, etc.) et revient à rendre un milieu stérile.

Pour rappel, le curage d'un cours d'eau est interdit et soumis à la loi sur l'eau ; dans les faits et sur le cours d'eau de la Germaine, cet acte n'est pas envisageable.

Réponse du Commissaire enquêteur : « [...] une des mesures de compensation en faveur de la biodiversité sera la création d'un îlot de sénescence [...] »

Voir réponse en pages 7 à 8 de ce dossier.

❖ **Demande complémentaire de M. le commissaire enquêteur envoyé le 12/10/2021**

SNCF Réseau, confirme et s'engage à prendre les mesures d'évitement ainsi que les mesures de réduction et de compensation énoncées dans le présent document.

Le document a été signé par René ANTOINE et transmis à M. VIGNON le 13/10/2021.

ANNEXES JOINTES :

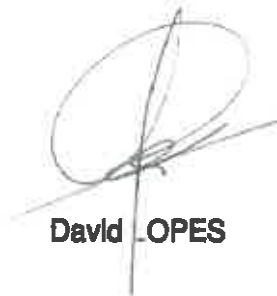
- **ANNEXE 1 : Plan de localisation des arbres à abattre en priorité**
- **ANNEXE 2 : Plan des zones de flots de sénescence**

Le pilote d'Opérations



René ANTOINE

Le Représentant de la maîtrise d'ouvrage



David OPES

CE DOCUMENT A ETE REALISE SPECIFIQUEMENT POUR LE COMPTE DE SNCF RESEAU ET NE SAURAIT ETRE COMMUNIQUE A DES TIERS SANS
AUTORISATION EXPRESSE DE LEUR AUTEUR

SNCF RESEAU
CENTRE DE COMPETENCES ENVIRONNEMENT
OCTOBRE 2021



autres marqués sur site : limite de phosphate

Zone à déboiser

