



**Voies navigables de France  
Direction Territoriale Centre-Bourgogne**

Canal latéral à la Loire et canal de Roanne à Digoin  
*(Unité hydrographique cohérente UHC 3)*

Plan de gestion pluriannuel des opérations de dragage (PGPOD)

Demande d'autorisation environnementale

**Note de présentation non technique**

## **I Contexte**

La direction territoriale Centre-Bourgogne de Voies navigables de France exploite et entretient un réseau d'environ 1 000 km de voies navigables dans les régions de Bourgogne-Franche-Comté et de Centre-Val de Loire.

Les trafics qui empruntent ce réseau sont principalement des trafics de plaisance ; des trafics de marchandises sont toutefois présents notamment sur l' « itinéraire Saône-Seine » qui relie Chalon-sur-Saône (71) à Saint-Mammès (77) situé à la confluence du Loing et de la Seine. L' « itinéraire Saône-Seine » est constitué par le canal du Centre, le canal latéral à la Loire, le canal de Briare et le canal du Loing. Les marchandises transportées sont essentiellement des matériaux de construction (granulats) et des céréales. Le trafic de granulats s'inscrit dans une perspective de développement liée aux travaux du « Grand Paris ».

L'ensemble de ces trafics participent au développement économique des territoires traversés.

Le canal latéral à la Loire et le canal de Roanne à Digoin sont des canaux artificiels au gabarit Freycinet, ou petit gabarit, c'est-à-dire qu'ils peuvent accueillir des péniches ayant une longueur maximale de 38,50 m et une largeur maximale de 5,05 m.

Ces canaux doivent offrir des mouillages (hauteur d'eau) suffisants pour permettre aux bateaux de marchandises et aux péniches-hôtels de les emprunter.

Les mouillages actuels sont définis par des règlements particuliers de police dans le cadre d'arrêtés préfectoraux.

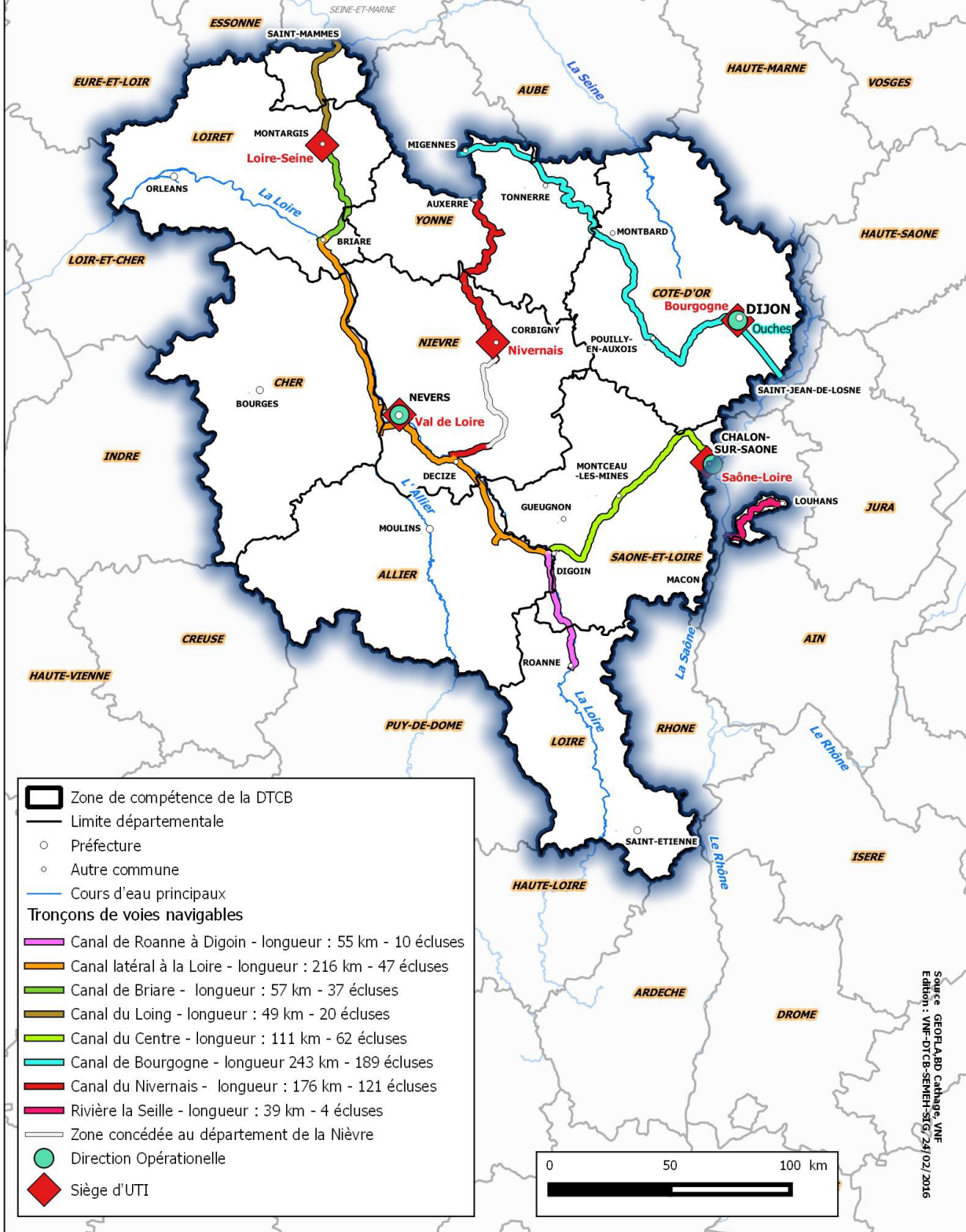
En raison du lessivage des sols et de l'érosion de berges, des sédiments s'accumulent dans les canaux. Ils peuvent également être apportés par les cours d'eau qui les alimentent. Pour maintenir le mouillage, des travaux de dragage sont nécessaires ; ils font partie de l'entretien courant des voies navigables.

Ces travaux de dragages réalisés en milieu aquatique sont soumis à la loi sur l'eau (rubrique 3.2.1.0 de la nomenclature annexée à l'article R.214-1 du code de l'environnement). Les articles L.215-14 et L.215-15 du code de l'environnement prescrivent la réalisation de plans de gestion pour les opérations d'entretien groupées à l'échelle d'une unité hydrographique cohérente (UHC).

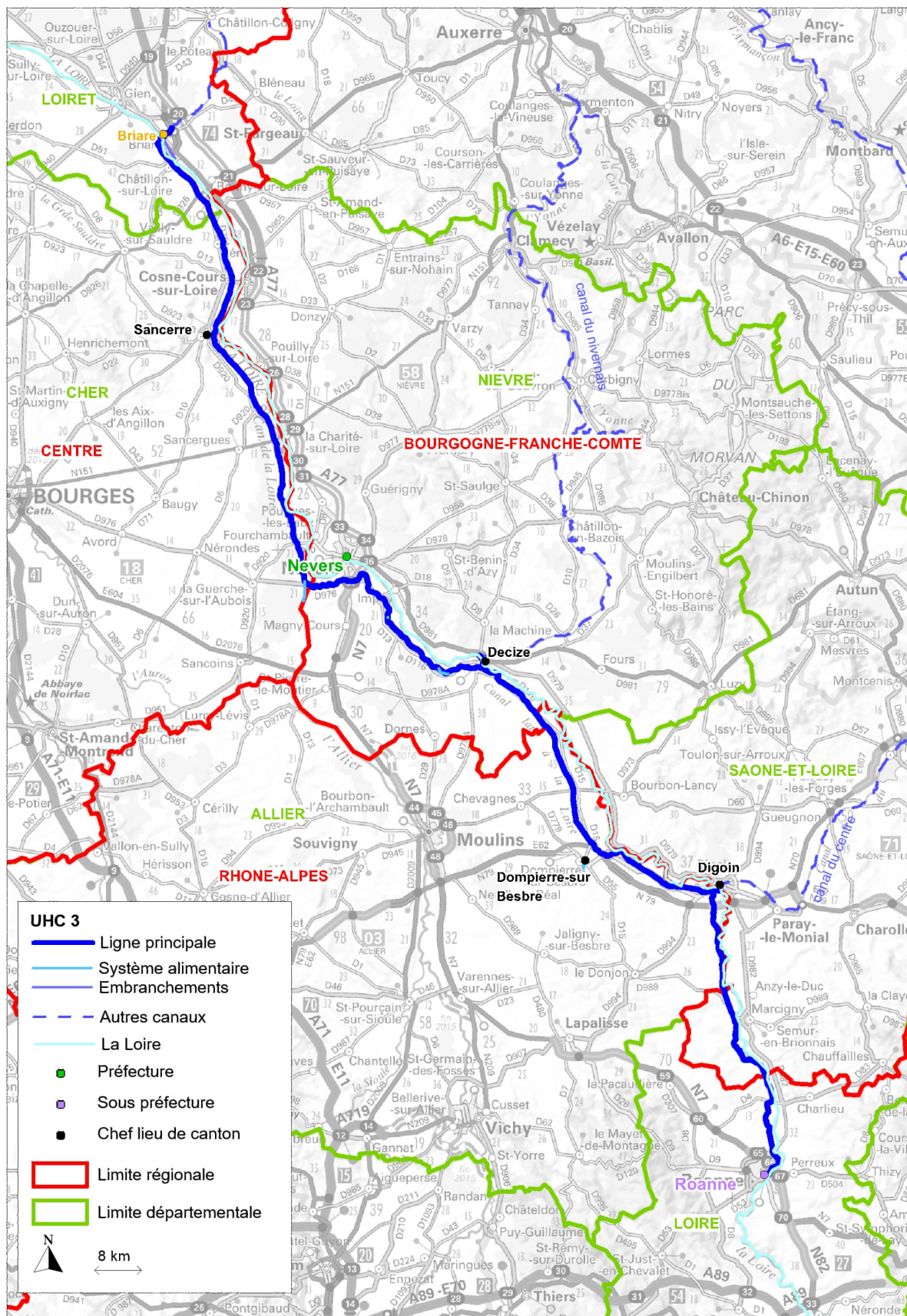
Le canal latéral à la Loire et le canal de Roanne à Digoin constituent une unité hydrographique cohérente de part son régime hydraulique (alimentation au sein du bassin hydrographique Loire-Bretagne).

Conformément au code de l'environnement, les dragages sont également soumis à étude d'impact. À ce titre, le plan de gestion pluriannuel des opérations de dragages (PGPOD) est établi en s'appuyant sur la séquence « éviter, réduire, compenser » les impacts sur l'environnement. Cette démarche dite « ERC » a été réaffirmée dans la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages du 8 août 2016.

# Le réseau des voies navigables géré par la direction territoriale Centre Bourgogne







Carte de l'unité hydrographique cohérente (canal latéral à la Loire et canal de Roanne à Dijoin)

## **II Programmation et stratégie des dragages**

Le PGPOD présente une programmation et une stratégie des dragages à réaliser sur le canal latéral à la Loire et le canal de Roanne à Digoin qui s'appuie, comme mentionnée ci-dessus, sur la séquence « éviter, réduire, compenser » les impacts sur l'environnement.

### **– Éviter les impacts**

L'absence de dragage conduirait à une augmentation du volume de sédiments, ce qui à terme rendrait les canaux impraticables et ferait apparaître des risques potentiels en termes de sécurité des ouvrages hydrauliques.

Toutefois, pour limiter les dragages au minimum, c'est-à-dire au seul rétablissement du mouillage, une démarche prospective incluant un relevé bathymétrique a été réalisée et a permis d'identifier 78 zones d'intervention. Le volume à draguer correspondant est estimé à 554 150 m<sup>3</sup> sur le linéaire de l'UHC.

Le volume de sédiments à draguer pendant les 10 années à venir est limité à 211 750 m<sup>3</sup> sur 34 zones afin de tenir compte des moyens de la DTCEB. Ces dragages sont programmés selon des priorités établies sur la base du niveau d'envasement des différents biefs et des trafics existants et attendus :

<b>Période</b>	<b>2018 à 2020</b>	<b>2021 à 2023</b>	<b>2024 à 2027</b>
<b>Nombre de zones à draguer</b>	5	9	20
<b>Volume total (m<sup>3</sup>)</b>	60 350	57 700	93 700
<b>Volume moyen annuel (m<sup>3</sup>)</b>	20 117	19 234	23 425

Dans cette logique, les travaux de dragage seront réalisés uniquement dans l'axe du chenal de navigation ; ceci évite de plus les impacts sur la faune et la flore des berges et espaces avoisinants qui constituent les milieux les plus riches en termes de biodiversité sur des canaux artificiels.

### **– Réduire les impacts**

L'élaboration du PGPOD a permis de réaliser un état des lieux sur l'ensemble de l'UHC sur la base de la bibliographie, des zonages réglementaires (ZNIEFF, zones Natura 2000, sites classés, ..), des inventaires faune/flore et des analyses de sédiments sur les secteurs prioritaires.

Ces éléments seront repris dans le cadre de la réalisation de fiches d'incidence, soumises à validation des services police de l'eau, préalablement à tout commencement de travaux.

Les inventaires faune/flore sont réalisés dans un périmètre restreint autour des secteurs à draguer pour identifier les espèces et les habitats en lien avec le milieu aquatique. Il est également recherché les zones potentielles de frayères, les mollusques et la macrofaune benthique.

La qualité des sédiments à enlever est définie par rapport à la granulométrie et aux teneurs en éléments polluants.

Sur la base de ces données, des choix techniques sont faits :

- les périodes de dragage sont adaptées pour éviter les périodes de frai : les travaux sont réalisés entre le 1<sup>er</sup> septembre et le 15 mars. Cette disposition permet également d'éviter la période de reproduction des oiseaux vivants près de l'eau (notamment le martin pêcheur).
- les dragages sont réalisés en eau à l'aide d'une pelle équipée d'une benne preneuse posée sur un ponton flottant . La mise à l'eau est effectuée à partir de zones existantes pour ne pas intervenir sur les berges. Ponctuellement les dragages peuvent être réalisés en assec ; dans ce cas une pêche de sauvegarde est pratiquée.
- les sédiments extraits sont évacués soit par barges, soit par camions à bennes étanches jusqu'à leur destination finale (terrains de dépôt temporaires ou définitifs, zones d'aménagement des berges, remblaiement de carrières, ...). Ils sont gérés selon des filières en accord avec la réglementation sur les déchets.
- La qualité des eaux pendant le dragage est surveillée dans l'objectif de maintenir un milieu adapté à la vie aquatique. Une interruption temporaire des travaux sera pratiquée en cas de non respect des valeurs suivantes :
  - teneur en oxygène dissous supérieure ou égale à 4mg/l
  - température inférieure à 25,5°C
  - conductivité comprise entre 200 et 500 µS/cm
  - écart de turbidité en rivière entre l'amont et l'aval de la zone de dragage selon le tableau suivant :

Turbidité à l'amont du chantier (en NTU)	Écart maximal admissible de turbidité entre l'amont et l'aval
De 0 à 15	10
De 15 à 100	20
> 100	30

- Compenser les impacts

Compte tenu des dispositions prises, les impacts résiduels liés aux dragages ne sont pas significatifs et ne nécessitent aucune mesure compensatoire.

### **III Conclusion**

Ce PGPOD est un document programmatique et stratégique sur une période de 10 ans nécessaire au maintien des conditions de navigabilité sur l' « itinéraire Saône-Seine ».

Un bilan à mi-parcours sera réalisé et présenté aux services de l'État. Des évolutions seront possibles selon les retours d'expérience des opérations de dragage réalisées.