

**PREFECTURES DES DEPARTEMENTS  
DE LA NIEVRE, DE L'ALLIER, DU CHER,  
DE LA LOIRE, DU LOIRET ET DE LA SAÔNE-ET-LOIRE**

**ENQUÊTE PUBLIQUE**

**RELATIVE A**

**LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE**

**EN VUE DES OPERATIONS PLURIANNUELLES DE**

**DRAGAGE D'ENTRETIEN**

**DES CANAUX DE ROANNE A DIGOIN ET LATERAL A LA LOIRE**

**PRESENTE PAR VOIES NAVIGABLES DE FRANCE**

**RAPPORT ET CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION**

**COMMISSION D'ENQUÊTE**

**Dominique Laprevotte  
Président de la commission d'enquête**

# SOMMAIRE

## A. RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

### **Préambule.**

Présentation de Voies Navigables de France et de l'Unité Hydrographique Cohérente n°3.

Présentation du canal latéral à la Loire.

Présentation du canal de Roanne à Digoin.

### **I. Généralités.**

I. 1. Nature juridique du projet et justification de l'enquête publique.

I. 2. Etablissement et composition du dossier d'enquête publique.

### **II. Organisation et déroulement de l'enquête publique.**

II. 1. Engagement de l'enquête publique.

II. 2. Désignation de la commission d'enquête.

II. 3. Concertation préalable avec la préfecture de Nevers.

II. 4. Contacts préalables avec les responsables de VNF (maître d'ouvrage).

II. 5. Information du public.

II. 6. Durée de l'enquête publique et permanences des commissaires-enquêteurs.

II. 7. Ouverture des registres d'enquête publique.

II. 8. Observations recueillies pendant l'enquête.

II. 9. Clôture de l'enquête publique.

### **III. Procédure après clôture de l'enquête.**

III. 1. Notification du procès verbal de synthèse des observations du public au pétitionnaire.

III. 2. Mémoire en réponse du pétitionnaire.

### **IV. Analyses du dossier d'enquête et des observations recueillies.**

IV. 1. Le dossier d'enquête.

IV. 1. a. Présentation de l'établissement et de ses activités.

IV. 1. b. Note de présentation non technique.

IV. 1. c. Etude d'impact environnementale et note complémentaire.

IV. 1. d. Avis délibéré de l'autorité environnementale.

IV. 2. Analyse des observations du public.

IV. 3. Avis des conseils des collectivités concernées.

## ANNEXES AU RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

- 1 : Procès verbal de synthèse des observations du public.
- 2 : Mémoire en réponse du maître d'ouvrage.

### PIECES JOINTES

- 1 : Arrêté inter-préfectoral.
- 2 : Points d'affichage sur les lieux de l'enquête par VNF.
- 3 : Délibérations des collectivités.

**Nota** : pour des raisons pratiques de lisibilité, les annexes et pièces jointes au rapport d'enquête sont insérées après la seconde partie, «conclusions et avis motivé de la commission d'enquête».

## B. CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

### I. Conclusions de la commission d'enquête.

- I. 1. Conformité du dossier et du projet avec les textes et documents opposables.
- I. 2. Avantages et inconvénients du projet.

### II. Avis motivé de la commission d'enquête.

## **Préambule**

### **Présentation de Voies Navigables de France et de l'Unité Hydrographique Cohérente n°3.**

Voies Navigables de France (VNF) est un établissement public qui a succédé en 1991 à l'Office National de la Navigation.

VNF ne gère pas la totalité des 8.000 km de voies navigables de France dont certaines sont aux mains de collectivités locales comme les canaux bretons. Mais il assure néanmoins la gestion de la majeure partie de celles-ci soit le plus grand réseau européen de voies navigables.

Ce réseau représente :

- environ 6.700 km de voies navigables dont 3.800 km de canaux et 2.900 km de rivières et de fleuves aménagés.
- 40.000 hectares de domaine public.
- plus de 3.000 ouvrages.

La création de VNF s'est accompagnée par un élargissement des compétences sous la tutelle du Ministère en charge de l'environnement avec notamment comme missions principales :

- de gérer, d'exploiter et de moderniser les voies navigables et le domaine public qui lui est confié.
- de développer le transport fluvial.
- d'optimiser la gestion hydraulique des voies navigables.
- d'accompagner les collectivités territoriales dans le développement du tourisme fluvial.

VNF est composé de sept directions territoriales dont celle de Centre-Bourgogne dont le siège est à Dijon.

Pour la partie Centre-Bourgogne, la Direction territoriale gère un réseau de près de 1.000 km de voies navigables sur un territoire réparti sur 10 départements.

Elle s'articule autour de 2 Directions Opérationnelles (DO), de 5 Unités Territoriales d'Itinéraire (UTI), de 11 Centres d'Exploitation, de Maintenance et d'Intervention (CEMI) et d'une mission Seille, affluent de rive gauche de la Saône, navigable jusqu'à Louhans.

Parmi les objectifs de VNF, le dragage d'entretien devient au fil du temps une nécessité afin de permettre de garantir un mouillage cible. Cela va dans le sens de la réglementation qui prévoit des opérations groupées d'entretien régulier des voies d'eau dans le cadre qu'un plan de gestion établi à l'échelle de l'Unité Hydrographique Cohérente (UHC).

L'UHC constitue l'unité territoriale d'organisation et de conduite des chantiers de dragage. Elle se définit à deux niveaux : celui des caractéristiques physiques et fonctionnelles de la voie d'eau et celui du bassin d'alimentation en sédiments.

L'Axe Saône-Seine est constitué par trois Unités Hydrographiques Cohérentes – UHC n°1, UHC n°2 et UHC n°3.

L'UHC n°3 se compose des canaux artificiels au gabarit Freycinet que sont le canal de Roanne à Digoin et le canal latéral à la Loire.

L'enquête publique objet du présent rapport concerne par conséquent cette UHC n°3.

Elle relève du périmètre de la DO Saône-Seine, des UTI Val de Loire et Saône-Loire, et des CEMI de Saint-Satur, Decize et Digoin.

Elle traverse 3 régions (Bourgogne-Franche-Comté, Centre et Auvergne-Rhône-Alpes) et 6 départements (Allier, Cher, Loire, Loiret, Nièvre et Saône et Loire).

58 communes sont mouillées par L'UHC n°3 et 78 zones d'extraction ont été identifiées sur son itinéraire.

## **Présentation du canal latéral à la Loire.**

Un long ruban liquide de 196 km en ligne principale avec ses 23 km de multiples embranchements et ses ouvrages d'art parmi les plus célèbres de France (notamment Le Pont canal de Briare et celui du Guétin (Cher) avec son écluse double) tel est le Canal latéral à la Loire.

Il relie le canal du Centre auquel il est connecté au cœur de Digoin au Canal de Briare. Au passage, il accueille à Chavannes, commune de Chassenard (Allier), le canal de Roanne à Digoin et à Decize, le canal du Nivernais.

Actuellement, il comporte sur sa ligne principale 37 écluses dont une à double sas et sur ses embranchements 13 écluses.

Le canal a été construit afin de doubler la Loire dont les performances ne répondaient plus à la demande de l'industrialisation au début du XIX<sup>ème</sup> siècle.

Sa construction a commencé en 1822 et il a été mis en service en 1838.

La Compagnie des Quatre Canaux à l'origine de sa création a bénéficié de la concession jusqu'au rachat par l'Etat en 1853.

Depuis 1890, les écluses de la ligne principale ont été portées au gabarit Freycinet (Petit gabarit européen de classe 1) soit 39 m sur 5,20 m, 2,20 m de mouillage et une hauteur libre de 3,50 mètres afin qu'elles soient franchissables par des péniches de 300 à 350 tonnes avec 1,80 à 2,20 m de tirant d'eau.

Par contre les écluses situées sur les embranchements sont restées au gabarit Becquey soit 30,40 m sur 5,20 m et mouillage de 1,60 m.

Le bief le plus long est celui du Guétin (20,650 km).

Actuellement la navigation sur le canal latéral à la Loire est à vocation essentiellement touristique. Toutefois, un trafic de fret (céréales et granulats) demeure.

## **Présentation du canal de Roanne à Digoin.**

Certains le surnomment «Le Canal Tranquille» et le considèrent également comme le «Canal du Midi de la Bourgogne» du fait de sa position géographique, le Canal de Roanne à Digoin relie la ville de Roanne au canal latéral à la Loire.

Il s'agit d'un canal artificiel de type latéral longeant la Loire sur une distance de 55 km depuis le bassin du port de Roanne jusqu'à la proximité de Digoin plus exactement à Chavanne sur le territoire de la commune Chassenard dans le département de l'Allier où il rejoint le canal latéral à la Loire qui forme son prolongement vers Briare.

Ce même canal latéral à la Loire va, après avoir franchi la Loire par le pont-canal de Digoin, se raccorder un peu plus loin au canal du Centre qui le relie à la Saône et donc au bassin du Rhône.

Le canal de Roanne à Digoin comporte actuellement 10 écluses au gabarit Freycinet depuis 1899.

Les raisons qui ont conduit à sa construction, étaient de doubler la Loire dont les conditions de navigation ne permettaient plus de répondre aux besoins du développement de l'industrialisation du début du XIX<sup>ème</sup> siècle et d'alimenter le canal latéral à la Loire.

Commencé en 1831, il a été mis en service en 1838.

Il a été racheté par l'Etat en 1863 à la compagnie concessionnaire Franco Suisse à l'origine de sa création.

Son alimentation est assurée par le barrage de Roanne sur la Loire.

L'apogée du transport sur ce canal se situe en 1917 au moment de la mise en chantier de construction de l'arsenal de Roanne.

Toute exploitation commerciale a été arrêtée en 1992. Depuis la navigation de plaisance a pris le relais.

## **I. Généralités.**

### **I. 1. Nature juridique du projet et justification de l'enquête publique.**

#### **Cadre juridique :**

Le fondement du cadre législatif des régimes d'autorisation relatifs aux opérations d'entretien des cours d'eau et canaux est issu de la Loi du 3 janvier 1992 dite Loi sur l'Eau modifiée par le Loi sur l'Eau et les milieux Aquatiques (LEMA) du 30 décembre 2006 qui a transposé en droit français la directive cadre européenne sur l'eau d'octobre 2000.

L'article L 215-14 du code de l'environnement définit «l'entretien régulier» des cours d'eau en précisant qu'il «a pour objet de maintenir le cours d'eau dans son profil d'équilibre, de permettre l'écoulement naturel des eaux et de contribuer à son bon état écologique ou, le cas échéant, à son bon potentiel écologique, notamment par l'enlèvement des embâcles, débris et atterrissements, flottants ou non, par élagage ou recépage de la végétation des rives».

L'article L 215-15 prescrit la réalisation d'opérations groupées d'entretien régulier des cours d'eau et canaux dans le cadre d'un plan de gestion établi à l'échelle d'une unité hydrographique cohérente.

#### **L'autorisation environnementale unique :**

L'ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017 et les décrets n°2017-81 et n°2017-82 de la même date relatifs à l'autorisation environnementale, ont fusionné les différentes procédures et décisions environnementales requises notamment au titre du régime des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) ou de celui des Installations, Ouvrages, Travaux et Activités (IOTA) soumises à autorisation au sein d'une autorisation environnementale unique.

Ces dispositions sont applicables à compter du 1<sup>er</sup> mars 2017.

L'autorisation unique, demandée en une seule fois, inclut l'ensemble des prescriptions des différentes législations applicables relevant des codes de l'environnement et forestier pour ce qui concerne le présent dossier de demande d'autorisation environnementale au titre des Installations, Ouvrages, Travaux et Activités (IOTA).

#### **Cadres législatif et réglementaire :**

Textes législatifs et réglementaires applicables :

Code de l'environnement :

articles L 214-1 à L 214-11 et R 214-1 à R 214-6.  
articles L 215-14 à L 215-18 et R 215-1 à R 215-5.  
articles L 122-1 et suivants et R 122-1 et suivants.  
articles L 123-1 et suivants et R 123-1 à R 123-27.  
articles L 214-4 à L 214-6 et R 414-19 à R 414-29.

Arrêté ministériel du 9-08-2006 relatif aux niveaux à prendre en compte lors d'une analyse de rejets dans les eaux de surface ou de sédiments marins, estuariens ou extraits de cours d'eau ou canaux relevant respectivement des rubriques 2.2.3.0, 4.1.3.0 et 3.2.1.0 de la nomenclature annexée au décret n°93-743 du 29 mars 1993.

Arrêté ministériel du 30-05-2008 fixant les prescriptions générales applicables aux opérations d'entretien de cours d'eau ou canaux soumis à autorisation ou à déclaration en application des articles L 214-1 à L 214-6 du code de l'environnement et relevant de la rubrique 3.2.1.0 de la nomenclature annexée au tableau de l'article R 214-1 du code de l'environnement.

Arrêté ministériel du 30-09-2014 fixant les prescriptions techniques générales applicables au IOTA soumis à autorisation ou à déclaration en application des articles L 214-1 à L 214-3 du code de l'environnement et relevant de la rubrique 3.1.5.0 de la nomenclature annexée à l'article R 214-1 du code de l'environnement.

Arrêté ministériel du 11-08-2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes.

Arrêté inter-préfectoral en date 11 février 2019 portant ouverture de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale PGPOD.

### **Présentation et justification des travaux.**

Les opérations de dragages correspondent à l'entretien courant des voies navigables.

En effet, les canaux reçoivent une grande partie des masses d'eau issues des bassins versants auxquelles ils appartiennent. Les aménagements le long de ces voies d'eau, l'érosion des berges, le lessivage des sols ainsi que les faibles pentes à l'origine du peu de courant sur le linéaire, entraînent l'accumulation de sédiments dans le fond de la voie d'eau.

Il s'avère donc nécessaire d'entretenir ces voies d'eau par des dragages réguliers dont l'objectif est de permettre de maintenir le mouillage (profondeur d'eau) nécessaire au trafic fluvial tel qu'il est fixé par les règlements particuliers de police de l'eau par voie d'arrêtés préfectoraux.

Ils sont également indispensables au bon fonctionnement hydraulique du système alimentaire des canaux.

Les travaux concerneront les opérations de dragage pluriannuel de l'UHC N° 3 sur une période de 10 ans selon un calendrier prévisionnel établi sur la base de niveaux de priorité.

### **I. 2. Etablissement et composition du dossier d'enquête publique.**

Le dossier de demande d'autorisation environnementale unique relative à l'élaboration d'un Plan de Gestion Pluriannuel des Opérations de Dragage d'entretien (PGPOD) de l'Unité Hydrographique Cohérente n°3 du canal latéral à la Loire et du canal de Roanne à Digoïn est présenté par la Direction Territoriale Centre-Bourgogne de VOIES NAVIGABLES DE France – 13, avenue Albert Premier 21000 DIJON.

La personne en charge du dossier est Madame Françoise ERBS relevant du service SEMEH/Pôle Environnement – Avenue Pierre Nuges 71100 CHALON-SUR-SAONE.

La réalisation du dossier d'enquête a été confiée à :

La Société d'Etudes IXSANE, Parc Scientifique de la Haute Borne, Bâtiment HUB Innovation, 11, rue de L'Harmonie, 59650 VILLENEUVE D'ASCQ.

Cette société d'Etudes et d'Ingénieurs Conseils est spécialisée dans le secteur d'activité de l'ingénierie et des Etudes Techniques.

La société BIOTOPE dont le siège social se situe 22, boulevard maréchal Foch, 34140 MEZE, a été également associée à la rédaction du dossier.

BIOTOPE dispose d'un bureau d'études en Bourgogne-Franche-Comté, 82, rue du Faubourg Raines à DIJON. Elle est spécialisée dans l'ingénierie et les études techniques dans le domaine de l'écologie, plus précisément en matière de faune, de flore et de milieux naturels.

La société AQUASCOP sise à Beaucouze (49070), bureau d'études spécialisé dans l'étude des milieux aquatiques, est reconnu pour son expertise en hydrobiologie et en géomatique.

Le dossier a été rédigé par Madame HARDY Delphine, chef de projet Environnement IXSANE, par Madame Virginie FRESNEAU, chef de projet Ecologue BIOTOPE et Monsieur Mickaël Tréguier, chef de projet de la société AQUASCOP.

Il a été approuvé par Monsieur LALLAHEM Sami, Président d'IXSANE le 21 septembre 2017.

Le dossier de demande d'autorisation est présenté dans une chemise à sangle.

Il contient les documents suivants :

Une note de présentation non technique de 6 pages.

La demande d'autorisation environnementale unique datée du 27 novembre 2017 de 357 pages.

Les Annexes à la demande d'autorisation unique comportant 181 pages.

Une note complémentaire à l'instruction datée du 13 juin 2018 de 28 pages.

Deux lettres de la Direction Départementale des Territoires (DDT) de la Nièvre en date des 20 février et 13 avril 2018 de 19 pages au total.

L'Avis délibéré de l'Autorité Environnementale du 29 septembre 2018 de 16 pages.

Le mémoire en réponse de VNF à l'Avis de l'Autorité Environnementale, en date du 29 octobre 2018 de 47 pages.

Le dossier soumis à enquête publique comporte au total 654 pages.

## **II. Organisation et déroulement de l'enquête publique.**

### **II.1. Engagement de l'enquête publique.**

Par lettre enregistrée le 20 décembre 2018 adressée à Monsieur le Président du Tribunal Administratif de DIJON, Madame la Préfète de la Nièvre demande la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à la présente enquête publique.

### **II.2. Désignation de la commission d'enquête.**

Par décision n° E 18000152/21 en date du 21 décembre 2018, le Président du Tribunal Administratif de Dijon désigne la commission composée comme suit :

#### Président :

Monsieur Dominique LAPREVOTTE

#### Membres titulaires :

Monsieur Gérard GUILLAUMIN,  
Monsieur Claude BIANCALANA,  
Monsieur Christian METERY,  
Monsieur Bernard KIENTZ.

### **II.3. Concertation préalable avec la préfecture de Nevers.**

Dès sa désignation, le président de la commission d'enquête s'est mis en rapport avec Madame Jocelyne MALLEMONT et Monsieur David CLEMENT, de la direction du pôle interministériel,



pôle environnement et guichet unique ICPE à la préfecture de la Nièvre, afin d'organiser une réunion préparatoire.

Celle-ci a lieu le 8 janvier 2019, en présence du président de la commission d'enquête et de deux de ses membres, Messieurs GUILLAUMIN et BIANCALANA. Un seul dossier complet est remis, les autres devant être acheminés par le porteur du projet.

Au terme de cette réunion, le nombre de permanences et les lieux initialement pressentis ont été modifiés après discussion dans le souci d'un accès facilité pour le public au plus proche de la voie d'eau concernée.

Conformément à l'article R.123-8 du code de l'environnement, l'arrêté inter-préfectoral a été finalisé au travers de ses différents articles, plus particulièrement le siège de l'enquête, sa durée, les lieux, la mise à disposition du dossier et des registres au public, les lieux, jours et horaires des permanences tenues par au moins un membre de la commission d'enquête, ainsi que les mesures de publicité et d'information du public et les modalités de clôture de l'enquête.

Ainsi, il a été convenu que :

- le siège de l'enquête se trouvera en mairie de CHALLUY (Nièvre) ;
- l'enquête se déroulera du mardi 12 mars 2019 à partir de 09 heures au jeudi 18 avril 2019 inclus jusqu'à 17 heures, soit pendant 38 jours consécutifs sur les communes situées dans le périmètre de l'enquête publique à savoir, 12 dans le département de la Nièvre, 13 dans celui de l'Allier, 20 dans celui du Cher, 3 dans celui de la Loire, 4 dans celui du Loiret et 6 dans celui de la Saône et Loire, représentant 58 communes intégrées à 14 intercommunalités ;
- les registres d'enquête seront ouverts dans les mairies de CHALLUY (Nièvre), DOMPIERRE-SUR-BESBRE (Allier), SAINT-SATUR (Cher), ROANNE (Loire), DIGOIN (Saône-et-Loire), DECIZE (Nièvre) et BRIARE (Loiret). Les registres sont remis au président de la commission d'enquête pour qu'ils soient cotés et paraphés avant leur mise en place ;
- le dossier sous format papier sera consultable dans les mairies ci-dessus, lieux de permanences, celui sous format numérique l'étant dans les communautés de communes et les communes concernées mais non désignées pour les permanences, ainsi que sur les sites Préfecture Nièvre et VNF dédiés ;
- 9 permanences seront tenues par au moins un membre de la commission d'enquête, dont 3 au chef-lieu de l'enquête.

L'arrêté inter-préfectoral n° 58-2019-02-19-004 signé conjointement par Mesdames et Messieurs le Préfets des départements de la Nièvre, de l'Allier, du Cher, de la Loire, du Loiret et de la Saône-et-Loire précise l'ensemble des modalités relatives à la présente enquête publique.

#### **II. 4. Contacts préalables avec les responsables de VNF (maître d'ouvrage).**

Une réunion est organisée le 1er février 2019 à partir de 10 heures dans les locaux de VNF Nevers, 2 rue des Pâtis.

Le maître d'ouvrage y est représenté par 3 personnes de la direction territoriale Centre-Bourgogne, à savoir Monsieur Jean-André GUILLERMAIN, chef du service Exploitation, Maintenance,

Environnement et Hydraulique (SEMEH), de son adjoint Monsieur Frédéric WICKER, de Madame Françoise ERBS du Pôle Environnement dudit service, de Madame Deborah PERROT, responsable de l'UTI Val de Loire à Nevers. Les 5 commissaires enquêteurs sont présents.

L'organisme VNF y est présenté, décliné au niveau national et régional, avec un exposé détaillé sur le service de Centre-Bourgogne ; le projet, initié en 2012, fait l'objet d'un développement détaillé. Monsieur Frédéric WICKER représentera le maître d'ouvrage lors de la remise du procès-verbal de synthèse. Les modalités de l'affichage sur les lieux par les services de VNF sont également précisées.

## **II. 5. Information du public.**

En application de l'article R.123-11 du code de l'environnement et conformément aux dispositions de l'article 5 de l'arrêté inter-préfectoral :

- l'avis d'enquête publique, établi dans les conditions légales et réglementaires, a été affiché par les soins des maires et des présidents des communautés de communes, au moins 15 jours avant l'ouverture de l'enquête, et pendant toute la durée de celle-ci à la porte des mairies et des communautés de communes concernées, visible en dehors des heures d'ouverture des bureaux, ainsi que dans tous les lieux habituels d'affichage public situés sur le territoire des communes ; un certificat d'affichage de chaque maire constatant l'accomplissement de cette formalité prévue par l'arrêté ci-dessus, sera transmis directement à la Préfecture de la Nièvre.

- dans ces mêmes conditions de délais et de durée, le maître d'ouvrage a procédé à l'affichage visible et lisible de la voie publique, conforme aux caractéristiques et dimensions fixées par l'arrêté ministériel du 24 avril 2012.

Le plan d'affichage est joint au présent rapport.

Cet affichage a pu être constaté par les membres de la commission d'enquête au cours de leurs différents déplacements.

Il a pu être constaté que le panneau apposé au port de Challuy avait disparu le 3 avril 2019 ; après contact avec le maître d'ouvrage, il a aussitôt été remplacé.

Par ailleurs, l'avis d'enquête faisant référence à l'arrêté inter-préfectoral a été inséré à la diligence des services de la préfecture de la Nièvre, 15 jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans les journaux suivants :

- le Journal du Centre, la Montagne, le Berry Républicain, la République du Centre, la Tribune-le Progrès et le journal de Saône-et-Loire, respectivement pour la Nièvre, l'Allier, le Cher, le Loiret, la Loire et la Saône-et-Loire dans leurs éditions du samedi 23 février et du lundi 18 mars 2019, ces journaux couvrant parfaitement le territoire du projet et de ses différents impacts ;

- de plus, l'avis d'enquête, l'avis délibéré de l'Autorité Environnementale, le dossier et la demande d'autorisation environnementale ont été mis en ligne sur le site Internet de la préfecture de la Nièvre ([www.nievre.gou.fr](http://www.nievre.gou.fr) - onglet «publications» - rubrique «enquêtes publiques Etat», dans les mêmes conditions.

## **II. 6. Durée de l'enquête publique et permanences des commissaires-enquêteurs.**

L'enquête publique s'est déroulée effectivement du mardi 12 mars au jeudi 18 avril 2019, soit pendant une période de 38 jours consécutifs sans qu'une prolongation de celle-ci soit jugée

nécessaire.

3 permanences se sont déroulées au chef lieu de l'enquête à Challuy (Nièvre), les mardi 12 mars 2019 de 9 à 12 heures, mercredi 3 avril 2019 de 14 à 17 heures et jeudi 18 avril 2019 de 14 à 17 heures, tous les membres de la commission siégeant à la première et à la dernière permanence.

Chaque département s'est vu ensuite attribuer une permanence au cours de la quelle deux membres de la commission d'enquête étaient présents :

- DOMPIERRE-SUR-BESBRE pour l'Allier, le lundi 18 mars 2019 de 14 à 17 heures,
- SAINT-SATUR pour le Cher, le vendredi 29 mars 2019 de 9 à 12 heures,
- ROANNE pour la Loire, le mardi 2 avril 2019 de 14 à 17 heures,
- DIGOIN pour la Saône-et-Loire, le lundi 8 avril 2019 de 14 à 17 heures,
- DECIZE pour la Nièvre, le jeudi 11 avril 2019 de 9 à 12 heures,
- BRIARE pour le Loiret, le mardi 16 avril 2019 de 9 à 12 heures.

## **II. 7. Ouverture des registres d'enquête publique.**

Les registres d'enquête publique ont été ouverts par la président de la commission d'enquête et acheminés par voie postale par les services de la préfecture de la Nièvre vers chacun des 7 lieux de permanences avant le début de l'enquête, accompagnés d'une notice explicative.

## **II. 8. Observations recueillies pendant l'enquête.**

Celle-ci n'a pas suscité d'intérêt particulier de la part du public.

Seules 7 personnes du monde de la batellerie se sont présentées lors de la permanence à Roanne, et ont consigné leurs observations au registre, toutes favorables au projet, deux apportant un bémol sur la période des travaux.

Trois autres (dont le maire de la commune) ont consigné leurs doléances sur le registre de Saint-Satur hors permanence, craignant des inondations du fait de la fragilité des digues, pouvant s'aggraver par un travail au fond du canal et évoquant le problème récurrent de l'action des ragondins, ainsi que 2 autres personnes respectivement en mairies de Digoïn et Roanne.

Enfin, une personne du monde du tourisme fluvial s'est présentée à la permanence de Dompierre-sur-Besbre, a étudié le dossier pour connaître les incidences sur cette activité mais n'a pas eu de remarque à formuler.

Une correspondance de 11 pages, accompagnée du même contenu sur une clé USB, a été adressée en mairie de DIGOIN au président de commission d'enquête.

L'analyse de son contenu ne permet pas de faire de rapprochement direct ou indirect avec l'enquête en cours, puisque sont évoqués pêle-mêle les énergies, les astres, les saisons, les phénomènes météorologiques, croquis à l'appui ...

Au final, ce sont donc 12 observations écrites qui ont été portées sur les 3 registres concernés.

## **II. 9. Clôture de l'enquête publique.**

Celle-ci a eu lieu le jeudi 18 avril 2019 à 17 heures, le registre de Challuy étant aussitôt clôturé par

le président de la commission d'enquête et conservé par devers lui.

Les 6 autres registres ont été envoyés par voie postale au président de la commission d'enquête qui les a reçus à son domicile et clôturés au fur et à mesure.

Le 9 mai 2019, l'accueil de la mairie de Challuy a remis au président de la commission d'enquête un courrier de la mairie de Châtillon-sur-Loire (Loiret), daté du 24 avril 2019 et enregistré à la mairie de Challuy le 27 avril.

La mairie de Châtillon-sur-Loire avait en effet ouvert de sa seule initiative un registre d'enquête sans en informer la commission sur cahier d'écolier contenant 2 remarques de Monsieur Robert Gary, administré de la commune.

Tous les registres étant clôturés, ces remarques n'ont pu être prises en compte par la commission mais sont néanmoins jointes au registre d'enquête de Challuy.

### **III. Procédure après clôture de l'enquête.**

#### **III. 1. Notification du procès verbal de synthèse des observations du public au pétitionnaire.**

Rendez-vous a été pris avec Monsieur WICKER Frédéric, adjoint au chef du service exploitation, maintenance, environnement et hydraulique à Chalon sur Saône, représentant le maître d'ouvrage, le vendredi 26 avril 2019 à 10 heures dans les locaux de VNF à Nevers.

Accompagné par Monsieur Gérard GUILLAUMIN, membre de la commission d'enquête, son président a rencontré l'intéressé, accompagné de Madame Françoise ERBS, du pôle environnement dudit service et de Madame Deborah PERROT, responsable de l'UTI Val de Loire à Nevers, dans les formes prévues, lui a rendu compte de l'enquête et exposé les quelques questions soulevées par le public, ainsi que par les membres de la commission d'enquête.

Les premières réponses apportées verbalement seront consignées par écrit dans le mémoire que doit produire le maître d'ouvrage dans les délais impartis.

#### **III. 2. Mémoire en réponse du pétitionnaire.**

Celui-ci, daté du 6 mai 2019, est parvenu le même jour par courrier électronique au président de la commission d'enquête, apportant les réponses aux questions posées.

### **IV. Analyse du dossier d'enquête et des observations recueillies.**

#### **IV. 1. Le dossier d'enquête.**

##### **IV. 1. a. Présentation de l'établissement et de ses activités.**

Rappelée dans le préambule, elle est complète et détaillée.

##### **IV. 1. b. Note de présentation non technique.**

L'étude d'impact est précédée d'un résumé non technique d'une quinzaine de pages, lequel constitue une bonne synthèse de la dite étude. Ce résumé non technique, clair et concis, permet au public une première approche des principaux aspects du projet, de son utilité et des procédés de sa mise en œuvre. Il aborde également ses effets potentiels sur l'environnement ainsi que les mesures

réductrices, correctives ou compensatoires prévues.

#### **IV. 1. c. Etude d'impact environnementale et note complémentaire.**

##### **Considérations générales sur l'étude d'impact.**

L'étude d'impact relative aux opérations de dragage programmées de 2018 à 2027 est contenue dans un document volumineux de plus de 350 pages.

Ces opérations, portées par la direction territoriale Centre Bourgogne de Voies Navigables de France (VNF), sont relatives au plan pluriannuel (2018/2027) de dragage de l'Unité Hydrographique Cohérente n°3 (UHC 3), laquelle concerne le canal latéral à la Loire ainsi que le canal de Roanne à Digoin.

Cette UHC 3 représente une longueur totale d'environ 250 kilomètres. Elle concerne 3 régions administratives (Bourgogne-Franche Comté, Centre et Rhône-Alpes) et 6 départements, Allier, Cher, Loire, Loiret, Nièvre et Saône et Loire.

Pour les opérations prévues de dragage, 78 zones d'extraction de sédiments ont été identifiées sur cet itinéraire dont 16 zones sur le canal de Roanne à Digoin et 62 zones sur le canal latéral à la Loire.

Comme l'ensemble du dossier, l'étude d'impact a été réalisée par la société d'études et d'ingénieurs conseils IXSANE de Villeneuve d'Ascq (59). Cette société est spécialisée dans de nombreux domaines, dont ceux liés à l'environnement, l'eau, l'énergie et le développement durable.

Une autre société, le bureau d'études AQUASCOP sis à Beaucouze près d'Angers (49), est intervenue dans l'étude d'impact au niveau, notamment, des inventaires et des prélèvements effectués de mai à août 2016 sur les 17 zones d'extraction de l'UHC 3, retenues comme prioritaires pour les opérations de dragage (11 sur le canal latéral à la Loire, 5 sur le canal de Roanne à Digoin et une à Decize dans le secteur de la Loire assurant la jonction entre le canal du Nivernais et le canal latéral à la Loire).

Spécialisée dans l'étude des milieux aquatiques, la société AQUASCOP possède son propre laboratoire ainsi qu'une deuxième agence à Montpellier (34).

Elle est reconnue nationalement dans son secteur d'activité et intervient régulièrement auprès de l'Agence de l'Eau, du Ministère de l'Environnement, ainsi que notamment de la DREAL, la DDT et les services Navigation.

Une troisième société est intervenue au niveau de l'inventaire faune/flore/habitat. Il s'agit de la société BIOTOPE, qui a son siège social à MEZE (34) et possède une vingtaine de bureaux d'études en France, dont un à Dijon (21).

Dans le document «Etude d'Impact» sont en particulier étudiés le diagnostic initial de l'UHC3 et de son environnement (milieu physique, biologique et humain), l'étude d'impact sur la ressource en eau, celle, plus générale, hors ressource en eau, et enfin les différentes mesures réductrices, correctives ou compensatrices, ainsi que les moyens de surveillance.

L'étude d'impact est enfin complétée par un second document où figurent :

un atlas cartographique des 17 zones de dragage prioritaires.

six fiches dites «d'incidences préalables» relatives à six zones spécifiques (cinq biefs du canal latéral à la Loire ainsi que le fleuve Loire au niveau de sa jonction entre le canal du Nivernais et le canal latéral à la Loire).

Un dossier de 70 pages intitulé «Circulaire technique relative aux dragages et à la gestion des sédiments».

## **Analyse de l'état initial.**

Dans ce cadre, l'étude d'impact aborde en premier lieu la description biologique du milieu concerné sur la base des inventaires effectués en 2016 sur les 17 zones d'extraction prioritaires.

### **Description biologique du milieu.**

#### L'habitat faune/flore.

Des inventaires ont été réalisés de mai à août 2016 par la société BIOTOPE et d'autres le seront au fur et à mesure de la réalisation effective des travaux.

La méthodologie de cet inventaire s'est appuyée d'abord sur la détermination de deux aires d'études, une aire rapprochée et une aire dite lointaine, réalisées à partir du linéaire d'extraction.

Les aires d'études rapprochées s'étendent généralement à 50 m en amont et 150 m en aval des zones d'extraction.

Des aires d'études lointaines ont également été mises en place et qui correspondent à des zones tampon de 5 kilomètres autour des aires d'études rapprochées.

Des inventaires ont ainsi été réalisés en 2016 durant les périodes jugées les plus favorables, soit entre le 2 et le 16 mai, le 27 juin et les 21 et 22 juillet.

Deux secteurs sont relevés comme présentant un enjeu très fort. Il s'agit du secteur Loire à Decize où a été recensée la présence de martins pêcheurs et celle d'un habitat d'intérêt communautaire et du bief de Theil sur le canal latéral à la Loire avec la présence d'un habitat d'intérêt communautaire sur le ruisseau traversé par le canal.

Six autres secteurs présentent un enjeu écologique moyen et deux secteurs sont signalés pour la présence d'odonates (libellules). Il s'agit du bief de Hourds et de la halte fluviale de Briennon.

Les données piscicoles

Elles prennent en compte la présence d'espèces relevant de 3 catégories (salmonicole, cyprinicole et mixte). Ces données font apparaître, à quelques exceptions près, un contexte globalement médiocre à moyen.

#### Les Frayères.

Les inventaires réalisés par la société AQUASCOP ont révélé la présence de frayères sur le seul secteur de la Loire assurant la jonction entre le canal du Nivernais et le canal latéral à la Loire. Il s'agit de frayères propres à plusieurs espèces telles le chabot, la lotte, le brochet et la lamproie. Ce secteur est le seul de l'UHC 3 à être situé en cours d'eau.

L'étude de la macrofaune benthique (du fond des eaux).

L'étude, également réalisée par la société AQUASCOP, a conclu que sur les 17 zones considérées, 60% apparaissent de qualité biologique correcte et 30% de très bonne qualité (stations du fleuve Loire à Decize, de la halte fluviale de Melay, de celles d'Artaix et Briennon, ainsi que le bief de Thaleine).

#### L'inventaire des zones Natura 2000.

Cet inventaire indique que l'UHC 3 est située en proximité de 6 zones ZPS (Zones de Protection Spéciale) et de 13 zones ZSC (Zones Spéciales de Conservation).

Au titre des Zones de Protection Spéciale figurent celles de la vallée de la Loire et du Loiret, des vallées de la Loire et de l'Allier entre Mornay et Neuvy-sur-Loire, de la vallée de la Loire entre



Imphy et Decize, de la vallée de la Loire de Iguerande à Decize, des bocages, forêts et milieux humides des Amognes et de La Machine et enfin celle de la Sologne Bourbonnaise.

Les Zones Spéciales de Conservation sont celles des coteaux calcaires entre Ourouer et Briare, des vallées de Travers à Belleville-sur-Loire, des vallées de la Loire et de l'Allier, de la vallée de la Loire entre Fourchambault et Neuvy-sur-Loire, du Bec d'Allier, du Val d'Allier bourguignon, de la vallée de la Loire entre Imphy et Decize, des bords de Loire entre Iguerande et Decize, des milieux alluviaux et aquatiques de la Loire, des coteaux calcaires du Sancerrois, des bocages, forêts et milieux humides des Amognes et de La Machine, des étangs de Sologne Bourbonnaise, et enfin des prairies, bocages, milieux tourbeux et landes sèches de la vallée de la Belaine,

L'inventaire révèle également la proximité de 74 zones ZNIEFF et de 97 zones humides sur le secteur de l'UHC 3.

Ont ainsi été répertoriées 58 zones ZNIEFF de type 1 (dont 6 limitrophes et 8 interceptant l'UHC 3) et 16 zones ZNIEFF de type 2 (dont 4 limitrophes et 7 interceptant l'UHC 3).

### **L'étude du milieu humain.**

Cette étude du milieu humain fait apparaître que les canaux de l'UHC 3 traversent le territoire de 58 communes lesquelles correspondent à une zone essentiellement rurale et agricole (95%) et, pour une très faible part (5%), à une zone urbaine.

Le secteur rural est principalement constitué de prairies, de forêts, de zones d'élevage, de cultures ainsi que d'espaces naturels.

Sur 50 de ces 58 communes la densité de population est très faible (moins de 100 habitants/km<sup>2</sup>). Les exceptions notables sont les villes de Nevers et de Roanne, les seules qui ont des populations supérieures à 10.000 habitants.

#### Les activités socio-économiques.

Elles peuvent être identifiées à travers trois principaux ensembles :

De Briare à Nevers, une dominante agricole (élevage, cultures, viticulture) mais également une activité traditionnelle d'extraction des sables de Loire avec utilisation du transport fluvial en direction de la région parisienne (carrières de Givry) et enfin une activité de chantiers navals à Marseilles-les-Aubigny.

De Nevers à Digoin, une activité essentiellement agricole.

De Digoin à Roanne, une région traditionnellement orientée vers l'élevage. A Roanne, l'ancien port industriel s'est tourné vers le tourisme fluvial.

#### Le tourisme.

Il constitue également une activité dominante d'un secteur qui dispose de nombreux pôles attractifs tels la ville de Nevers, les vignobles du Sancerrois, les villes de Chatillon-sur-Loire, La Charité-sur-Loire et Decize.

A signaler également la réserve naturelle du Val de Loire qui occupe près de 1500 hectares entre Nièvre et Cher.

#### Les réseaux de transport.

Il a été dénombré 85 franchissements au niveau de l'UHC 3, dont une grande majorité de voies départementales. Quelques intersections du réseau ferroviaire sont également présentes.

### Les schémas de cohérence territoriale (SCOT).

Tous les canaux de l'UHC 3 relèvent du domaine public fluvial (DPF), ce qui permet donc à Voies Navigables de France d'intervenir sur toutes les communes concernées.

S'agissant des SCoT, l'UHC 3 est incluse sur le territoire de cinq SCoT, soit 18 communes :

Le SCoT du Pays Giennois (4 communes concernées dont celle de Briare).

Le SCoT du Grand Nevers (4 communes concernées dont celle de Nevers).

Il convient de souligner que le dossier indique à tort que le SCOT du Grand Nevers est annulé depuis 2016.

Un premier SCoT (enquête publique du 30/09 au 31/10/2013) avait été approuvé le 24 janvier 2014. Mais suite à un recours déposé par la commune de Saint Eloi, il avait en effet été annulé pour vice de forme par le Tribunal Administratif de Dijon, par décision en date du 16 juin 2015.

Un deuxième projet de SCoT avait été déposé en 2016 (enquête publique du 1<sup>er</sup> au 30 septembre 2016).

Au terme de cette autre enquête publique, le nouveau SCoT du Grand Nevers a été officiellement approuvé le 1er décembre 2016 par le conseil syndical et il est donc en vigueur depuis cette date.

Le SCoT du Pays Charolais Brionnais (7 communes concernées dont celle de Digoin).

Le SCoT du bassin de vie du Sornin (1 seule commune concernée, celle de Briennon).

Le SCoT Roannais (2 communes concernées, dont celle de Roanne).

### Les risques technologiques.

Ce chapitre énumère tout d'abord les sites SEVESO et les ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement), recensés dans le secteur d'étude.

Il ressort qu'au total, 125 sites ICPE sont recensés, dont 82 sont soumis au régime de l'autorisation, et, parmi ces derniers, trois de type SEVESO.

Deux de ces sites SEVESO sont classés «seuil haut». Il s'agit du site VWR Intern à Briare (45) et du site FINAGAZ de Gimouille (58). Ces deux sites sont concernés par un PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques) et il apparaît qu'une zone d'extraction (CLL ZE27) est comprise dans le périmètre du PPRT du site Finagaz de Gimouille.

Le troisième site SEVESO, de «seuil bas», est le site COOPACA de Saint-Martin-les-Lais (03).

Parmi les 30 sites ICPE susceptibles de rejets polluants dans l'eau, il s'avère qu'aucun d'entre eux n'affecte directement l'UHC 3.

S'agissant des sites BASOL (sites et sols pollués ou potentiellement pollués), 25 sont recensés dans le secteur d'étude et listés dans un tableau. Ils sont principalement localisés à Roanne (12), Nevers (4), Briare (3) et Decize (2).

### Les usages de l'eau.

S'agissant des eaux superficielles, l'étude évoque brièvement cette notion d'usage à travers plusieurs diagrammes relatifs au trafic fluvial et aux prélèvements d'eau.

Il est notamment indiqué que le canal de Roanne à Digoin et le canal latéral à la Loire sont exclusivement utilisés pour le trafic de plaisance. Entre mars et novembre 2015 ce sont ainsi au total près de 3.500 bateaux qui ont été comptabilisés.

Les prélèvements d'eau, à usages agricole ou industriel, ne sont ni quantifiés ni localisés sur l'UHC 3. Seul, à titre d'exemple, est cité le cas du Moulin de Cornillon, situé sur la commune de Mably, et ses quelques 30 millions de m<sup>3</sup> prélevés annuellement dans le canal de Roanne à Digoin. En ce qui concerne l'usage de la ressource en eau souterraine, seule est évoquée la présence de 97 captages



d'alimentation en eau potable sur le secteur d'étude. Il est toutefois précisé qu'aucun périmètre de protection de captage n'intercepte l'UHC 3.

#### Hygiène, santé, sécurité et salubrité publiques.

Ce chapitre traite assez succinctement de la qualité de l'air, des sources d'émission et de l'environnement sonore.

Il s'agit pour l'essentiel d'éléments réglementaires, de définitions et de données fournies par les stations de mesures en 2015. Il en ressort en conclusion que les valeurs limites annuelles et journalières de la qualité de l'air ne sont généralement pas dépassées.

Concernant l'environnement sonore du secteur d'étude, il est indiqué, assez logiquement, que les zones les plus affectées sont les zones urbaines, les secteurs industriels et celles situées à proximité de voies ferrées et de routes nationales ou départementales.

#### Paysage et patrimoine.

Sur son parcours de quelques 250 kilomètres, l'UHC 3 traverse, du nord au sud, des ensembles paysagers divers et variés. Six d'entre eux sont décrits avec leurs particularités, tels notamment ceux de la Puisaye, des vallées de la Loire et de l'Allier, de la Loire Bourbonnaise et de la Plaine Roannaise.

Parmi les éléments patrimoniaux, huit sites classés et treize sites inscrits sont recensés. Trois d'entre eux interceptent l'UHC 3, il s'agit du Bec d'Allier, de l'écluse des Mantelots et de la Côte Blanche (étang et bourg).

S'agissant des monuments historiques, 64 ont été répertoriés sur les communes concernées par l'UHC 3. Parmi eux sont cités le Pont Canal de Briare et les anciens remparts de la ville de Decize.

### **Programme pluriannuel d'intervention.**

#### Bilan sédimentaire.

Les campagnes bathymétriques réalisées en 2014 par VNF ont mis en évidence un total de 78 zones d'extraction sur l'itinéraire de l'UHC 3, soit un linéaire de plus de 150 kilomètres. Seize zones (7km) concernent le canal de Roanne à Digoin et 62 zones (146 km) le canal latéral à la Loire.

Pour atteindre le mouillage défini (2,20 m pour le canal latéral à la Loire et 1,60 m pour celui de Roanne à Digoin) le volume total de sédiments à prélever s'élève à plus de 550.000 m<sup>3</sup> (environ 475.000 m<sup>3</sup> pour le canal latéral à la Loire et 75.000 m<sup>3</sup> pour celui de Roanne à Digoin).

Un tableau d'ensemble dresse un état exhaustif des 78 zones d'extraction définies pour les deux canaux de l'UHC 3. Chaque bief y est nommé et nomenclaturé avec son identifiant officiel (CLL ZE ou CRD ZE), sa longueur, son volume de sédiments en m<sup>3</sup> et son taux de sédimentation en m<sup>3</sup>/ml.

Un chapitre est consacré ensuite, pour chacun des deux canaux, aux situations spécifiques d'un certain nombre de biefs et de secteurs qui expliquent leurs niveaux respectifs de sédimentation. La situation d'une quinzaine de biefs est ainsi étudiée sur le canal latéral à la Loire et celle de trois secteurs sur le canal de Roanne à Digoin.

#### Calendrier prévisionnel d'intervention.

Les zones d'extraction ont été classées en 3 niveaux de priorité selon leur niveau d'envasement établi sur la base du relevé bathymétrique de 2014, et en tenant compte également de l'importance du trafic.

Ainsi, sur les 78 zones d'extraction, 14 sont classées priorité 1 (soit 19.000 mètres de voie d'eau à draguer et plus de 100.000 m<sup>3</sup> de sédiments à extraire), 10 sont classées en priorité 2 (soit 20.000 mètres de voie d'eau à draguer et près de 44.000 m<sup>3</sup> de sédiments à extraire) et 54 sont classées en priorité 3 (soit 110.000 mètres de voie d'eau à draguer et 400.000 m<sup>3</sup> de sédiments à extraire).

Par ailleurs, l'UHC 3 a été divisée en 3 secteurs afin d'aboutir à une priorisation selon les enjeux propres aux secteurs considérés.

Le secteur «a», sur le canal latéral à la Loire, du bief du pont canal de Briare jusqu'à celui d'Aubigny. Ce secteur est jugé prioritaire en raison du trafic de granulats vers la région parisienne et de la nécessité de maintenir un mouillage de 2,20 m.

Le secteur «b», sur le canal latéral à la Loire depuis le bief de Laubray jusqu'à Digoïn. L'objectif est de maintenir un mouillage à 2 mètres afin de satisfaire au trafic de plaisance locative et à celui de péniches-hôtel.

Le secteur «c» enfin correspond au canal de Roanne à Digoïn qui accueille uniquement un trafic de plaisance avec un mouillage de 1,60 m.

### Caractérisation des produits issus du dragage.

Une campagne de prélèvements et d'analyses avait été réalisée de mai à août 2016 par la société AQUASCOP. Elle avait concerné une trentaine de points de prélèvements, dont 25 sur le canal latéral à la Loire, 5 sur le canal de Roanne à Digoïn et 1 dans la Loire à Decize à la jonction entre le canal latéral à la Loire et celui du Nivernais.

Il en ressort que les sédiments du canal latéral à la Loire ont une texture variant entre limono-sableux, sablo-limoneux et limoneux fins. Ceux du canal de Roanne à Digoïn ont une texture variant entre limono-sableux et limoneux fins.

Six tableaux de résultats de ces analyses ont été réalisés pour chaque canal ainsi que pour le secteur Loire de Decize. L'analyse porte sur les métaux lourds (arsenic, cadmium, chrome, chlore, mercure, nickel, plomb et zinc).

S'agissant du canal latéral à la Loire, sur 25 échantillons, 5 présentent un dépassement de seuil (cadmium et plomb notamment). Pour le canal de Roanne à Digoïn, sur 5 échantillons analysés, 4 présentent des dépassements de seuil (cadmium et chrome). Aucun dépassement de seuil n'a en revanche été constaté sur les échantillons analysés dans le secteur Loire de Decize.

La caractérisation des sédiments pour une gestion à terre n'a pas révélé de dangerosité au regard de la classification en vigueur et les teneurs mesurées sur les échantillons analysés se sont révélées inférieures aux seuils.

### Protocole d'organisation en phase chantier.

Le choix du mode d'extraction est déterminé par la prise en compte de différents paramètres tels la nature des sédiments, la filière de leur gestion, le contexte environnemental et hydraulique de la zone, la présence d'embâcles sur le secteur de travail, l'accessibilité du chantier et la stabilité des berges.

Les techniques couramment utilisées sont le dragage mécanique (pelles) et le dragage hydraulique (pompe immergée et aspirante).

Le dragage mécanique peut être effectué en eau (sur barges-pontons) ou en «assec» (assèchement de la zone à draguer).

Le dragage hydraulique peut être stationnaire ou «en marche».

Pour l'UHC 3, seul sera utilisé le dragage mécanique, à l'exception du secteur Loire de Decize (dragage hydraulique).

Un tableau dresse les avantages et inconvénients des différentes techniques.

VNF n'exclut toutefois pas la possibilité de draguer en «assec» après vidange dans certains petits biefs très courts, si ce mode opératoire apparaît pertinent.

### Destination des matériaux et filières.

Dans le cas de l'UHC 3, deux filières de gestion des sédiments dragués sont envisagées, la gestion à terre pour les canaux et la remise en suspension dans la Loire pour le bief de Loire de Decize.

S'agissant de l'entreposage à terre, il est précisé qu'il n'y aura pas d'entreposage temporaire des sédiments.

La gestion des déchets s'effectuera conformément aux prescriptions du code de l'environnement (Article L 541-1).

Dans le cadre de cette gestion, différentes filières de valorisation des déchets sont explicitées, telles celle en technique routière, la valorisation agricole (épandage), la valorisation en aménagement paysager ou renforcement de berges, le remblaiement de carrières et les produits de construction (béton ou brique).

Les filières de transit et de stockage des sédiments sont, elles, susceptibles de relever du régime de l'autorisation ou de la déclaration au titre des ICPE.

Les filières d'élimination des sédiments concernent notamment les installations de stockage de déchets classées en fonction de la nature des déchets (inertes, non dangereux ou dangereux).

Pour ce qui concerne la gestion à terre des produits de dragage de l'UHC 3, elle sera strictement encadrée conformément aux dispositions réglementaires. Actuellement, il est envisagé que la valorisation soit à la charge de l'entreprise de travaux après validation par VNF et les services de l'eau via les fiches d'incidences préalables.

### **Etude d'impact sur la ressource en eau.**

#### Incidences sur la ressource en eau.

Visant à maintenir le rectangle de navigation dans la limite du gabarit initial des canaux, les opérations de dragage sont susceptibles d'avoir des incidences sur le milieu physique, et en premier lieu sur le sol et le sous-sol en phase travaux (causes humaines). Le risque de pollution en ce domaine est jugé moyen compte tenu des mesures mises en œuvre.

Dans le domaine hydrogéologique, le risque apparaît nul en matière d'alimentation et d'écoulement des nappes car les dragages n'ont pas d'effet sur l'alimentation et l'écoulement des nappes d'eau souterraines.

L'impact lié aux risques de pollution des eaux souterraines en phase travaux est jugé faible compte tenu des mesures qui seront mises en œuvre.

Sur le plan hydrologique, aucun impact hydraulique et hydro-sédimentaire n'est à prévoir.

La remise en suspension lors des opérations de dragage mécanique en eau est directement liée à l'extraction. Cet impact reste limité dans le temps (durée du chantier) et dans l'espace. Il peut être cependant potentiellement fort sur les teneurs en oxygène, la température et le PH de l'eau. Des mesures de surveillance seront mises en œuvre.

S'agissant des opérations de dragage du bief de Loire à Decize, la remise en Loire des suspensions sédimentaires peut avoir ponctuellement un impact sur le milieu aquatique. Là encore, des mesures de surveillance seront mises en œuvre.

De manière générale l'impact des travaux sur la qualité des eaux superficielles est jugé potentiellement fort durant la phase chantier.

Le risque d'une pollution accidentelle (hydrocarbures) ne peut être écarté durant la phase d'extraction et des mesures de surveillance seront mises en place afin de l'éviter.

Les incidences sur le milieu humain sont globalement faibles, s'agissant du trafic fluvial et du tourisme, et nulles au niveau des prélèvements d'eau souterraine.

### **Compatibilité du projet avec le SDAGE et les deux SAGE concernés.**

#### SDAGE Loire Bretagne.

Le projet PGPOD de l'UHC 3 est situé dans le périmètre du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Loire-Bretagne, approuvé par arrêté préfectoral du 4 novembre 2015.

Le SDAGE détermine la politique de l'eau, en fixe les priorités et les objectifs dans le but d'assurer l'amélioration de l'état des eaux et les milieux aquatiques de son ressort.

Un tableau détaillé présente les orientations et dispositions du SDAGE Loire-Bretagne (repenser les aménagements des cours d'eau, réduire la pollution par nitrates et la pollution organique, maîtriser la pollution des pesticides et substances dangereuses, protéger la ressource en eau et les zones humides, maîtriser les prélèvements d'eau, préserver la biodiversité aquatique et les têtes de bassin versant, faciliter la gouvernance locale, mettre en place des outils réglementaires et financiers et enfin développer l'information et les échanges).

#### SAGE Loire Rhône Alpes et SAGE Allier Aval.

Parmi les zones de dragage qui ont été déterminées, certaines sont comprises dans le périmètre d'un SAGE, et deux SAGE sont ainsi concernés, à savoir ceux dits «Loire en Rhône Alpes» et «Allier Aval».

La zone d'extraction CRD ZE 16 de Roanne (canal de Roanne à Digoin) est comprise dans le périmètre du SAGE Loire Rhône Alpes.

Quatre autres zones d'extraction situées dans le canal latéral à la Loire sont, elles, comprises dans le périmètre du SAGE Allier Aval. Il s'agit des zones CLL ZE 24 (bief N°24 de Laubray), CLL ZE 25 (embranchement des Lorrains), CLL ZE 26 et 27 (biefs N° 21 et 22 du Guétin).

Les deux SAGE s'inscrivent dans les orientations générales du SDAGE et en précisent les objectifs adaptés à leurs propres périmètres.

Lors de l'élaboration du présent projet PGPOD de l'UHC 3, VNF a pris en compte tous ces objectifs et en particulier ceux relatifs à la préservation de la qualité des eaux et la gestion des cours d'eau, via notamment les mesures appropriées de réduction et de surveillance mises en œuvre.

A la lecture du dossier le projet apparaît donc compatible avec le SDAGE de Loire Bretagne ainsi qu'avec les deux SAGE dont relèvent 5 zones d'extraction.

#### Justifications de la campagne de dragage.

Le projet est justifié en raison de la nécessité des travaux de dragage d'entretien.

Les PGPOD ont réglementairement une validité pluriannuelle minimale de 5 ans et maximale de 10 ans.

Dans le cas de l'UHC 3 et au vu du programme prévisionnel (volume de sédiments à curer annuellement), une durée de validité de 10 ans a été jugée pertinente, compte tenu également des enjeux de navigation.

#### Mesures réductrices, correctives et compensatoires.

Elles ont été établies en conformité avec le guide «Lignes directrices nationales sur la séquence éviter, réduire et compenser les impacts sur les milieux naturels» du 3 octobre 2013 élaboré par la Direction de l'Eau et de la Biodiversité du Commissariat Général au Développement Durable.

Dans le cadre des canaux artificiels, il n'existe pas d'alternative aux opérations de dragage, rendues nécessaires pour assurer la navigation.

La réduction des impacts est déjà assurée par le principe de priorisation des opérations et elle sera conduite dans le respect de la politique environnementale engagée par VNF depuis 1997.

Différentes mesures seront prises telles la surveillance de la qualité des sédiments, de la qualité des eaux lors des opérations de dragage mécanique en eau et celles du bief de Loire à Decize (passage prévu d'un écologue).

En cas de dépassement des valeurs fixées, les travaux seront temporairement arrêtés avec avis à la Police de l'Eau.

Diverses mesures réductrices sont également prévues relativement aux outils utilisés, aux installations de chantier, à l'emploi des engins, à la limitation des risques de pollution accidentelle et à la protection de la ressource en eau.

Des mesures seront appliquées afin de limiter les perturbations du transport fluvial (information aux usagers et durées d'intervention limitées) et d'intégrer les activités humaines (information au public, déviations de chemins de halage).

La réduction des impacts potentiels sur les berges sera faible en raison de la quasi généralisation des dragages en eau.

Le suivi et le contrôle des opérations de dragage sera assuré via les fiches d'incidences et un bilan environnemental qui sera réalisé par VNF.

Synthèse des incidences sur la ressource en eau.

Un tableau récapitule l'ensemble des incidences sur la ressource en eau pour les opérations de dragage de l'UHC 3 ainsi que les mesures proposées en faveur de l'environnement. Huit niveaux de cotations y sont identifiés, positif, nul, négligeable, faible, très faible, moyen, fort et très fort. Le bilan indique des impacts résiduels jugés globalement acceptables.

### **Etude d'impact hors ressource en eau.**

#### Etude des incidences.

Hors ressource en eau les incidences sont jugées positives sur le climat, nulles sur la topographie et nulles vis-à-vis des risques naturels.

L'impact sur le milieu humain est jugé positif sur l'urbanisme et moyen sur les activités économiques durant les travaux. Cela concerne essentiellement le trafic fluvial. Mais cet impact est jugé positif sur le long terme.

S'agissant des réseaux et servitudes les incidences sont jugées nulles.

Les impacts sur la santé et la sécurité resteront faibles et limités à la durée des chantiers (bruit).

L'impact du projet en matière de production et de gestion de déchets (sédiments) est jugé moyen et celui des déchets de chantier est qualifié de faible.

Celui relatif à la qualité de l'air est également considéré comme faible en phase travaux et positif à long terme.

Il n'y aura enfin aucun impact sur le paysage comme sur le patrimoine et les sites classés ou inscrits.

#### Mesures réductrices, correctives et compensatoires.

Des mesures d'évitement seront mises en œuvre en faveur du milieu humain qui consisteront à limiter l'entrave à la navigation et à renforcer la sécurité et la signalisation des chantiers.

Les mesures réductrices déjà évoquées seront appliquées pendant la phase travaux pour limiter les éventuelles perturbations et réduire l'impact de la production de déchets, sachant que les entreprises inscriront leur activité dans le respect des engagements du SOGED (Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets).

### Synthèse des impacts et mesures.

Comme pour le précédent chapitre relatif à l'étude d'impact sur la ressource en eau, une synthèse des impacts est rassemblée dans un tableau récapitulatif avec huit niveaux de cotation (codes couleur).

Il en résulte que les impacts résiduels sont jugés globalement acceptables.

### **Evaluation des incidences NATURA 2000.**

L'analyse des incidences du projet sur les sites du réseau NATURA 2000 établit que 40 secteurs de dragage sont en interaction directe avec une des 4 ZPS présentes le long du canal latéral à la Loire et du canal de Roanne à Digoin, zones qui présentent un intérêt avi-faunistique et abritent de nombreuses espèces susceptibles de fréquenter les deux canaux. C'est le cas en particulier du martin-pêcheur et des pics.

La ZPS «Bocage, forêts et milieux humides des Amognes et du bassin de La Machine» est concernée par l'aire d'étude éloignée de 12 secteurs de dragage du canal latéral à la Loire.

La ZPS «Sologne Bourbonnaise» est concernée par l'aire d'étude immédiate de 3 secteurs de dragage et par 8 secteurs de dragage supplémentaires dans la zone tampon de 5 kilomètres.

Les 8 ZSC des vallées de la Loire et de l'Allier sont concernées par 24 secteurs de dragage le long du canal latéral à la Loire et celui de Roanne à Digoin.

Les 2 ZSC des coteaux calcaires du Sancerrois et d'entre Ouzouer-sur-Loire et Briare, sont concernés par 8 secteurs de dragage dans la zone tampon de 5 kilomètres.

Les 2 ZSC des milieux bocagers (Amognes - Bassin de La Machine, vallée de la Belaine) sont concernées par l'aire éloignée de 15 secteurs de dragage.

La ZSC «Etangs de Sologne Bourbonnaise» est concernée par l'aire d'étude éloignée de 8 secteurs de dragage.

Dans le but de limiter les effets potentiels sur ces milieux naturels, VNF a décidé d'adapter les modalités de ses travaux de dragage et en premier lieu, leur date, choisie hors période de sensibilité de la faune. De même a été privilégié le dragage en eau et le transport par barges afin d'éviter les emprises sur le milieu terrestre. D'autres mesures de réduction et d'évitement sont également prévues, telles un diagnostic écologique complémentaire avant travaux, la préservation de l'eau, le balisage des secteurs à enjeu écologique avant travaux et la pêche de sauvetage si nécessaire.

Un tableau définit précisément la synthèse des incidences du projet sur les sites du réseau NATURA 2000 les plus proches. Cette synthèse concerne au total 6 ZPS et 13 ZSC et indique pour chacune de ces zones, le type d'habitat ou groupe identifié sur site, le nombre de secteurs d'extraction concernés, le patrimoine naturel d'intérêt communautaire présent, les effets possibles du projet, les mesures prévues et le niveau d'incidence après ces mesures. Il ressort de cette synthèse que pour toutes ces zones le niveau d'incidence après mesures est jugé «non significatif».

### **Dérogation à la destruction d'espèces protégées.**

Compte tenu des mesures que VNF s'engage à mettre en œuvre en amont et durant les opérations de dragage, VNF considère qu'aucune espèce protégée ne sera impactée par le projet et que les risques de dérangement de la faune en période de reproduction seront fortement limités en raison de la période choisie pour les travaux. Quant aux risques de destruction des espèces aquatiques, ils sont eux aussi très limités du fait de la localisation des travaux.

Pour ces raisons, VNF considère qu'il n'y a donc pas nécessité de produire un dossier de demande de dérogation.

### **Dossier de défrichage.**

Le projet ne prévoyant aucun défrichage, VNF considère donc ne pas être concerné par cette procédure.

### **Méthodologie pour l'étude d'impact.**

Un chapitre est consacré à la méthodologie utilisée pour la réalisation de la présente étude d'impact, en ce qui concerne notamment l'analyse de l'état initial et la synthèse des enjeux.

Les données bibliographiques ont été complétées par des données de terrain auxquelles ont notamment participé la société BIOTOPE (inventaire faune/flore/habitat réalisé de mai à août 2016) et la société AQUASCOP (zones de frayères de Decize, prélèvements et analyses de sédiments, prélèvements et analyses des eaux) qui a mené plusieurs campagnes de terrain en mai, juillet et août 2016 sur les 17 zones retenues comme prioritaires pour les dragages.

La synthèse des enjeux a été réalisée afin d'évaluer les contraintes et incidences potentielles du projet sur l'environnement et d'en réduire, voire d'en annuler les impacts.

### **Document complémentaire à l'étude d'impact (Annexes).**

Un second document de près de 200 pages vient compléter celui consacré à l'étude d'impact.

Il est constitué d'un atlas cartographique relatif aux 17 zones de dragage prioritaires, de six fiches d'incidences préalables et enfin d'une circulaire technique relative aux dragages et à la gestion des sédiments.

#### Atlas cartographique.

Cet atlas est composé de 17 documents cartographiques, lesquels correspondent aux 17 zones prioritaires de dragage.

La première page est un plan d'ensemble de l'UHC 3 où sont localisées toutes les zones prioritaires de dragage avec renvoi aux plans spécifiques concernés pour chacune d'elles.

Sur chaque secteur sont indiquées par des codes couleur, les portions de canal qui seront concernées par des opérations de dragage. Dans le principe, trois niveaux de priorité sont ainsi définis et matérialisés par couleur : rouge, priorité 1 (2018/2020), jaune, priorité 2 (2021/2023) et vert, priorité 3 (2024/2027).

Certains secteurs sont toutefois matérialisés par deux couleurs (vert et rouge) et sont ainsi classés priorité 3 (2024/2027) avec toutefois possibilité de dragage anticipé suivant nécessité. D'autres mélanges de couleurs sont utilisés tels rouge et jaune, jaune et vert, etc., qui influent sur le calendrier de dragage et voient notamment reportées à 2021/2024 voire 2024/2027, des secteurs pourtant classés en priorité 1.

Un cas particulier est à souligner. C'est celui de la portion du fleuve Loire à Decize (secteur CLL ZE39) dont le dragage est programmé chaque année de 2018 à 2027.

### Fiches d'incidences préalables.

Six fiches d'incidences préalables sont ensuite présentées.

Elles sont adaptées aux secteurs de dragage concernés et sont plus ou moins renseignées selon les cas (de 16 à 27 pages chacune pour un total d'environ 120 pages).

Fiche N°1 : Canal latéral à la Loire – Bief du pont canal de Briare.

Fiche N°2 : Canal latéral à la Loire – Bief N°36 des Houards.

Fiche N°3 : Canal latéral à la Loire – Bief N°34 de Bannay.

Fiche N°4 : Canal latéral à la Loire – Bief N°28 d'Argenvières.

Fiche N°5 : Canal latéral à la Loire – Bief N°25 de Marseilles les Aubigny.

Fiche N°6 : Fleuve Loire à Decize, à la jonction entre le Canal latéral à la Loire et le Canal du Nivernais.

Chaque fiche renseigne les éléments caractéristiques du dragage (lieu, période des travaux, caractéristiques des sédiments, mode opératoire, destination des sédiments. Elle comprend ensuite un volet «caractérisation physicochimique» (synthèse de différentes analyses), une synthèse des enjeux naturels (recensement, inventaire faune-flore, synthèse de la macrofaune benthique et des frayères, une évaluation des incidences Natura 2000 et également le détail des mesures prévues de suivi, d'évitement de réduction et de compensation.

Chaque fiche est illustrée de nombreuses photographies et de plans de situation.

Elle est en outre complétée par de nombreux tableaux très détaillés et renseignés relativement aux enjeux écologiques (faune, flore, espèces protégées et patrimoniales, oiseaux), et aux analyses granulométriques et chimiques des sédiments et celles de l'eau superficielle.

### Circulaire technique.

Cette circulaire, réalisée par Voies Navigables de France, définit et développe sur 70 pages l'ensemble des dispositions applicables pour la réalisation des travaux de dragage, qu'il s'agisse du contexte législatif et réglementaire, des procédures à mettre en œuvre ou des modes d'intervention en phase travaux, des analyses et de la gestion des sédiments.

Le document aborde ainsi successivement tous les aspects liés à ces travaux, à savoir:

La réglementation et les éléments de procédure.

Les différentes étapes de l'élaboration d'un PGPOD (après définition de l'Unité Hydrographique Cohérente) et l'autorisation administrative des dragages.

Le déroulement des opérations de dragage (déclaration annuelle de travaux, fiche d'incidence, bilan annuel et/ou à mi-parcours, réduction des risques environnementaux et humains du chantier en phase travaux).

Les études et analyses (diagnostics préalables au PGPOD et aux opérations de dragage, prélèvements et échantillonnages).

La caractérisation des sédiments pour une gestion dans l'eau et une gestion à terre, et la détermination du caractère éventuellement dangereux des sédiments.

Les filières de valorisation des sédiments (remblaiement de carrières, remblai de génie civil, aménagement de talus ou paysager, valorisation agronomique ...)

Installations de transit et de stockage des sédiments, cadre réglementaire, seuils d'admission, élaboration d'un schéma directeur des installations de transit et de stockage, traçabilité, tenue d'un registre et prélèvements avant valorisation.



#### **IV. 1. d. Avis délibéré de l'autorité environnementale.**

##### **Introduction.**

L'Autorité environnementale a été saisie pour avis par le préfet de la Nièvre, le dossier ayant été reçu le 18 janvier 2018 puis complété. L'ensemble des pièces constitutives du dossier a été reçu le 30 juillet 2018.

L'Ae. s'est réunie le 26 septembre 2018 à La Défense. Sur le rapport de François Vauglin, et après en avoir délibéré, l'Ae. a rendu l'avis présenté ci-après.

Le mémoire de réponse du maître d'ouvrage est daté du 29 octobre 2018.

Dans la suite de ce chapitre, sont présentés :

- La synthèse de l'avis de l'Ae,
- Les recommandations de l'Ae et les réponses du maître d'ouvrage,
- L'analyse des réponses du maître d'ouvrage.

##### **Synthèse de l'avis de l'Ae.**

Pour l'Ae., les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- La qualité de l'eau et des milieux aquatiques, et notamment la maîtrise des pollutions liées à la remise en suspension des sédiments au cours des opérations de dragage ;
- Les dépôts et la gestion des sédiments traités à terre.

Les deux principales faiblesses du dossier tiennent à ce qu'il ne traite pas des aires nécessaires à terre pour le chantier et pour le devenir des sédiments dragués, et qu'il renvoie à des «fiches d'incidences» ultérieures les compléments nécessaires, pourtant attendus dès l'étude d'impact du PGPOD (inventaires, mesures, choix des techniques ...).

L'Ae. émet des recommandations pour compléter l'étude d'impact sur ces deux points, ainsi que pour corriger et compléter la caractérisation des sédiments à draguer afin qu'elle couvre l'ensemble des zones de dragage, et pour préciser les conditions de mise en «assec et évaluer les impacts correspondants.

L'Ae. émet par ailleurs d'autres recommandations précisées ci-après.

##### **Recommandations de l'Ae. et réponses du maître d'ouvrage.**

Présentation du projet et des aménagements projetés :

L'Ae **recommande** (1) de compléter la présentation du projet et l'étude des impacts et mesures nécessaires avec celles des aires de chantier, des accès et des installations nécessaires aux travaux, zones de valorisation, dépôts et stockages définitifs compris, et, à défaut, d'explicitier les contraintes qui seront fixées aux entreprises sur les choix de ces emplacements et des traitements mis en œuvre, afin de garantir que l'étude d'impact n'omet pas des impacts potentiellement importants.

VNF repousse ces compléments aux fiches d'incidences et indique que les entreprises ont une obligation de se conformer au code de l'environnement.

Analyse de l'état initial :

Eau : L'Ae **recommande** (2) de compléter l'état des masses d'eau superficielles par une

présentation des principaux paramètres de leur qualité chimique.

VNF fournit une carte non pertinente : information insuffisante pour attribuer un état.

Sédiments : L'Ae **recommande** (3) de reprendre et corriger les erreurs ou les oublis dans la caractérisation des sédiments et de compléter l'état initial de l'étude d'impact par une caractérisation des sédiments de chaque site dont le dragage est prévu par le PGPOD.

VNF corrige les erreurs ou les oublis mais ne requalifie pas l'échantillon CLL\_B28\_3 en «non inerte» et surtout ne complète pas l'état initial indiquant que de nouvelles analyses seront réalisées et présentées dans les fiches d'incidences. Pourtant dans les 6 fiches d'incidences provisoires fournies, il est indiqué que les analyses ont déjà été réalisées.

Faune, flore, habitats : L'Ae **recommande** (4) de compléter l'état initial (faune, flore, habitats, y compris zones humides) dans tous les endroits où des interventions auront lieu afin de permettre à l'étude d'impact de définir des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation appropriées.

VNF repousse ces compléments aux fiches d'incidences sans préciser la nature de ces compléments.

Synthèse des enjeux : L'Ae **recommande** (5) de compléter la carte des enjeux environnementaux pour qu'elle couvre l'ensemble des zones à draguer inscrites au PGPOD et de la présenter avec les interventions prévues (dragages et interventions à terre).

VNF fournit une cartographie présentant uniquement les zones de dragage.

Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu :

L'Ae **recommande** (6) de compléter la justification du projet par la présentation des éléments existants qui ont servi à estimer le besoin et l'emplacement des dragages.

VNF indique que de nouveaux relevés bathymétriques seront réalisés et que les cartes bathymétriques seront présentées dans les fiches d'incidences.

L'Ae **recommande** (7) de préciser les conditions de mise en œuvre en «assec» de tout ou partie des canaux concernés et d'évaluer l'impact du recours à une telle pratique.

VNF indique qu'il est très peu probable que le dragage en «assec» soit utilisé. Au cas où il serait utilisé, l'impact de la mise en «assec» serait évalué et présenté dans les fiches d'incidences.

Analyse des impacts du projet et mesures prévues pour les éviter, les réduire et les compenser (ERC) :

Pour la complète information du public, l'Ae **recommande** (8) de préciser la pondération de la qualité de la réponse des entreprises sur la prise en compte de l'environnement dans l'évaluation globale des offres, qui conduira à désigner le candidat le mieux disant.

VNF fournit la réponse : 30%.

L'Ae **recommande** (9) de réduire les impacts sur la faune piscicole et ses habitats en arrêtant la période des travaux au 15 février.

VNF maintient la date du 15 mars mais indique que la réalisation des travaux entre le 15 février et le 15 mars tiendra compte des enjeux définis par les études réalisées dans le cadre des fiches d'incidences.

L'Ae **recommande** (10) de clarifier le dossier quant au recours à de mesures envisagées dans l'étude d'impact mais qui ne seront pas mises en œuvre.

VNF indique que toutes les autres mesures qui sont présentées dans le PGPOD seront mises en œuvre si elles sont pertinentes.

L'Ae **recommande** (11) de préciser substantiellement le contenu des mesures d'évitement et de réduction prévues, dans la mesure du possible dans l'étude d'impact présentée, et à défaut dans une de ses mises à jour ultérieures selon des modalités permettant d'associer le public.

VNF renvoie aux fiches d'incidences en indiquant qu'elles seront mises en ligne sur le site de VNF (la mise en ligne constitue une information du public mais pas une association).

Analyse des impacts cumulés avec d'autres projets connus :

L'Ae **recommande** (12), pour la complète information du public, de présenter l'articulation et les interactions potentielles entre le PGPOD et le programme de rénovation de l'axe Seine-Saône.

VNF ne fournit pas d'informations.

Résumé non technique :

L'Ae **recommande** (13) de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

VNF fournit un nouveau résumé non technique.

#### **Analyse des réponses du maître d'ouvrage.**

Afin de présenter une analyse synthétique, les réponses du maître d'ouvrage ont été classées en 3 catégories : recommandation prise en compte, recommandation non prise en compte et renvoi aux fiches d'incidences ultérieures.

Le tableau suivant présente cette analyse.

recommandation	Prise en compte	Non prise en compte	Renvoi aux fiches
1			*
2		*	
3			*
4			*
5	*		
6			*
7			*
8	*		
9			*
10	*		
11			*
12		*	
13	*		
Total	4	2	7

Force est de constater que dans la majorité des cas VNF renvoie aux fiches d'incidences ultérieures et en particulier en ce qui concerne les deux principales faiblesses du dossier aux yeux de l'Ae.

#### **IV. 2. Analyse des observations du public.**

*VNF DT Centre-Bourgogne UHC3*

*Dragage d'entretien des canaux de Roanne à Digoin et latéral à la Loire*

Question n°1 : pourquoi le canal de Roanne à Digoin est traité en dernier, alors qu'il se situe en amont (Monsieur RAMEAU Roanne) ?

*Réponse du Maître d'ouvrage : 2 éléments justifient que le canal de Roanne à Digoin soit traité en dernier ; le premier, d'ordre technique, concerne la prise d'eau principale en Loire située au port de Roanne avec le problème sous-jacent des sédiments ; le second, d'ordre réglementaire concerne le mouillage fixé à 1,60 mètre, gabarit quasiment respecté sur tout le linéaire.*

**Avis de la commission d'enquête : cette réponse pertinente est de nature à justifier les choix retenus.**

Remarque n°2 : il est souligné qu'il n'y a pas de fréquentation de commerce alors qu'une péniche transporte 10.000 passagers par an depuis 1993 (Monsieur RAMEAU à Roanne).

*Réponse n°2 : les bateaux de passagers sont classés au titre de la réglementation en tant que bateaux de commerce : ils sont identifiés dans le dossier dans la typologie touristique liée au trafic de plaisance. Le mouillage de 1,60 mètre correspond à ce type de trafic.*

**Avis de la commission d'enquête : il s'agit effectivement de terminologie sans effet sur le projet.**

Remarque n°3 : la période de chômage devrait être réalisée entre novembre et février, période où le trafic est nul (Monsieur RAMEAU et Monsieur NOUAILERAS à Roanne).

*Réponse n°3 : sur le périmètre concerné, la période de chômage se situe de fin janvier à mi-mars, permettant une réalisation plus opportune des travaux en termes de programmation et financement, tout en étant en adéquation avec les potentiels enjeux environnementaux connexes.*

**Avis de la commission d'enquête : les explications apportées permettent de rassurer les usagers.**

Remarque n°4 : Monsieur le Maire de Saint-Satur et deux de ses administrés (Madame Davidian et Monsieur Savio) s'inquiètent globalement de l'état des berges dégradé, des risques d'inondation accrus par la porosité de la digue et du problème récurrent des ragondins.

*Réponse du Maître d'ouvrage : les berges ne seront pas impactées par le dragage. En aucun cas, les digues ne seront fragilisées ; la problématique des ragondins est connue et traitée ; les réparations sont effectuées en conséquence.*

**Avis de la commission d'enquête : VNF travaille avec différents partenaires sur ces aspects afin de bien prendre en compte le risque inondation.**

Question n°5 : les membres de la commission d'enquête demandent comment sera informé le public avant chaque tranche de travaux, mettant en avant l'accès inégal à Internet et si une réunion d'information locale sera organisée.

*Réponse du Maître d'ouvrage : l'affichage est proposé de manière élargie avant la période de*

*travaux.*

**Avis de la commission d'enquête : la réponse détaillée du maître d'ouvrage démontre sa volonté de transparence à l'égard du public concerné. Néanmoins, des réunions d'information in situ devraient être organisées à l'intention des usagers.**

Divers : le courrier de Madame Perreaud Sylvie de Iguerande, envoyé en mairie de Digoin, et ne semblant avoir aucun rapport avec l'enquête en cours est néanmoins transmis au maître d'ouvrage qui n'apporte aucun commentaire là dessus.

**Nota** : L'intégralité des réponses du maître d'ouvrage est consultable dans son mémoire en réponse.

#### **IV. 3. Avis des conseils des collectivités concernées.**

Toutes sont favorables à l'unanimité au projet, quelques unes souhaitant toutefois et pour l'essentiel un meilleur entretien des berges.

La municipalité de Herry du département du Cher émet 2 réserves :  
Que les boues ne soient pas stockées sur le territoire de la commune en raison des odeurs.  
Qu'elles ne servent pas à combler les contre-fossés ou autres.

A la date de rédaction du présent rapport, 20 délibérations sur 58 communes concernées sont parvenues à la connaissance de la commission d'enquête :

département de la Nièvre : 0 sur 12,  
département de la Loire : 2 sur 3,  
département de l'Allier : 5 sur 13,  
département de la Saône-et-Loire : 2 sur 6,  
département du Cher : 7 sur 20,  
département du Loiret : 4 sur 4.

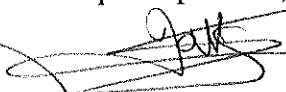
\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\*



Les membres de la commission d'enquête ont porté une appréciation objective tant sur le dossier que sur les observations et remarques du public et les réponses du Maître d'ouvrage.  
Le dossier mérite d'être actualisé au regard de la période considérée, le Maître d'ouvrage étalant ses travaux d'entretien de **2018** à 2027.

Fait à Challuy le 9 mai 2019

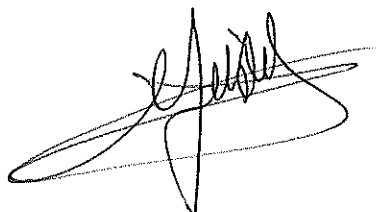
Les membres de la commission d'enquête

Dominique Laprevotte, président,

  
Gérard Guillaumin, membre, Bernard Kientz, membre,

   
Claude Biancalana, membre, Christian Météry, membre.





**CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

## **I. Conclusions de la commission d'enquête.**

### **I. 1. Conformité du dossier et du projet avec les textes et documents opposables.**

Les membres de la commission d'enquête constatent que le dossier est constitué de toutes les pièces exigées par la réglementation en vigueur.

Le projet est en cohérence avec les différents documents opposables, à savoir le SDAGE Loire-Bretagne, les SAGE Loire-Rhône-Alpes et Allier-aval, les 5 différents SCoT en vigueur, les zones Natura 2000 ainsi qu'avec les documents d'urbanisme et les plans particuliers concernés,

### **I. 2. Avantages et inconvénients du projet.**

Le projet est indispensable pour assurer la continuité de la navigation en maintenant la hauteur d'eau nécessaire pour le trafic fluvial.

Le projet prend bien en compte les problèmes environnementaux et économiques avec le développement du tourisme fluvial et l'accroissement envisageable du fret.

La période des travaux comme leurs modalités d'exécution permettent de garantir un trafic normal et la protection des frayères.

Les différentes mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts sont bien développées.

Le dossier élaboré de longue date envisage des travaux à compter de 2018 soit 2 années qu'il sera nécessaire de reporter sur les 8 autres pour respecter les projections.

S'agissant d'un projet global, le planning détaillé des travaux n'est pas clairement défini aujourd'hui. La destination des produits issus des dragages n'est pas non plus précisée.

Seules 6 fiches d'incidence provisoires sont disponibles alors qu'il existe beaucoup plus de zones d'extraction prévues (34).

## **II. Avis motivé de la commission d'enquête.**

S'agissant d'un projet d'intérêt public dont la réalisation est indispensable au maintien de la circulation fluviale sur les 2 canaux concernés et au développement de leurs activités économiques, les contraintes environnementales étant pour l'essentiel correctement prises en compte,

Le projet entraînant l'adhésion unanime des collectivités ayant délibéré, comme du public qui s'est exprimé,

**la commission d'enquête émet à l'unanimité un avis favorable au projet,**

**en recommandant de :**

- compléter l'information du public par des réunions d'information précédant chaque phase de travaux,**
- respecter les engagements pris par VNF dans son mémoire en réponse à l'Ae. en ce qui concerne la production des fiches d'incidence définitives et notamment vis à vis de la destination des déchets,**



**- d'actualiser le calendrier prévisionnel des travaux en précisant les zones prioritaires.**

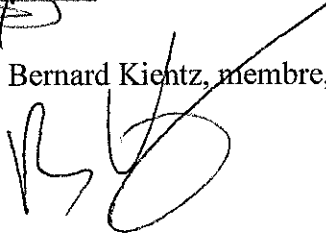
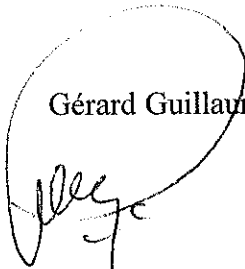
Fait à Challuy le 9 mai 2019

Les membres de la commission d'enquête

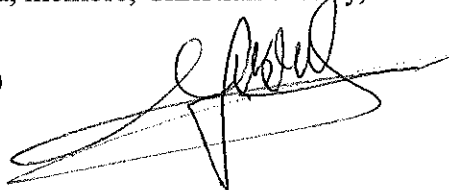
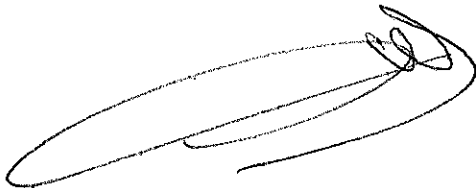
Dominique Laprevotte, président,



Gérard Guillaumin, membre, Bernard Kientz, membre,



Claude Biancalana, membre, Christian Météry, membre.



**ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE**  
**A LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE**  
**EN VUE DES OPERATIONS PLURIANNUELLES DE DRAGAGE**  
**D'ENTRETIEN SUR LE CANAL LATERAL A LA LOIRE**  
**ET LE CANAL DE ROANNE A DIGOIN**

**ANNEXES AU RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

**1-Procès-verbal de synthèse des observations**

**2-Mémoire en réponse du maître d'ouvrage**

## **PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS**

En exécution de l'article R.123-18 du code de l'environnement,

Je soussigné Monsieur Dominique LAPREVOTTE, président de la commission d'enquête, déclare avoir pris rendez-vous avec Monsieur Frédéric WICKER, de VNF Chalon sur Saône, représentant le maître d'ouvrage, afin de lui remettre le présent procès-verbal de synthèse des observations concernant l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale en vue des opérations pluriannuelles de dragage d'entretien sur le canal latéral à la Loire et sur le canal de Roanne à Digoin.

Le rendez-vous a été fixé au vendredi 26 avril 2019 à 10 heures dans les locaux de VNF à Nevers.

\*\*\*\*\*

**L'enquête s'est déroulée du mardi 12 mars 2019 au jeudi 18 avril 2019 inclus, soit pendant 38 jours consécutifs.**

### **1/ Clôture des registres d'enquête**

Le registre déposé au siège de l'enquête a été clôturé par les soins du président de la commission d'enquête le 18 avril 2019 à l'issue de la dernière permanence.

Les 6 autres registres ont été acheminés par voie postale en courrier recommandé avec accusé de réception à l'adresse du président de la commission d'enquête et ont été clôturés dès leur réception.

### **2/ Observations sur les registres**

Le public n'a été que très peu mobilisé par la présente enquête. **Seules, 7 personnes se sont présentées lors de la permanence en mairie de Roanne et ont noté leurs observations sur le registre, 3 autres ayant fait de même sur le registre en mairie de Saint-Satur hors permanence, ainsi qu'une autre en mairie de Digoin et une dernière en mairie de Roanne, soit 12 observations portées sur les différents registres.**

**A noter une autre visite en mairie de Dompierre sur Besbre avec consultation du dossier et diverses questions sans commentaire au registre d'enquête.**

### **3/ Courrier reçu**

Un courrier de 11 pages, accompagné d'une clé USB le relatant in extenso, a été adressé au président de la commission d'enquête en mairie de Digoin. Les sujets évoqués pêle-mêle n'ont aucun rapport avec l'enquête en cours.

#### **4/ Sens des observations**

Toutes les observations sont favorables au projet.

A Roanne, la question est posée de savoir pourquoi le canal de Roanne à Digoin, alors qu'il se situe en amont, est traité en dernier.

Il est souligné que le dossier précise qu'il n'y a pas de « fréquentation commerce », alors qu'une embarcation transporte 10 000 passagers par an depuis 1993 et que la période de chômage devrait être réalisée entre novembre et février, période où le trafic est nul.

A Saint-Satur, le maire et deux administrés s'inquiètent de l'état dégradé des berges pouvant être aggravé par une activité mécanique en fond de canal ; le risque d'inondation est abordé en cas de crue importante de la Loire, l'étanchéité de la digue étant sujette à caution, avec le problème récurrent de la présence de ragondins.

#### **5/ Question posée par les membres de la commission d'enquête**

Fiches d'incidences : comment sera informé le public avant chaque tranche de travaux in situ, sachant que tout le monde n'a pas Internet ? Une réunion d'information locale aura-t-elle lieu ?

#### **6/ Observations éventuelles du maître d'ouvrage**

J'ai remis au maître d'ouvrage une copie intégrale des observations consignées sur les registres d'enquête de Roanne et Saint-Satur, Dompierre sur Besbre et Digoin, ainsi que du courrier adressé.

**J'ai invité l'intéressé à produire ses observations par rapport aux doléances ou questions évoquées.**

**Ces observations devront me parvenir dans un délai de quinze jours.**

**A DORNES, le 26 avril 2019**

Le président de la commission d'enquête

Dominique LAPREVOTTE



Reçu le 26 avril 2019  
Par



Frédéric Wierzbicki





Direction territoriale  
Centre-Bourgogne

Service  
Exploitation  
Maintenance  
Environnement  
Hydraulique



Chalon-sur-Saône, le 6 mai 2019

Monsieur LAPREVOTTE  
Président de la commission d'enquête  
4 Les Chartraux  
58390 DORNES

Réf. : dossiers enquête publique PGPOD UHC3  
Affaire suivie par : Françoise ERBS  
Fonction : Chargée de mission environnement  
Téléphone : 03 85 97 04 30  
Courriel : francoise.erbs@vnf.fr

Monsieur,

Lors de notre réunion de bilan du 26 avril 2019 relative à la procédure d'enquête publique, vous nous avez transmis les questions issues du registre et de la commission d'enquête, ceci dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale pour le Plan de Gestion Pluriannuel des Opérations de Dragages (PGPOD) de l'Unité Hydraulique Cohérente (UHC) n°3 (pour les canaux de Roanne à Digoin et du canal latéral à la Loire). Vous trouverez ci-dessous nos réponses avec leurs éléments explicatifs.

**Question 1 : Pourquoi le canal de Roanne à Digoin est traité en dernier alors qu'il se situe en amont ?**

Deux éléments permettent de répondre à ce questionnement, un aspect technique et un aspect réglementaire.

Concernant l'aspect technique, le canal de Roanne à Digoin n'est alimenté que par une prise d'eau principale située en Loire au niveau du port de Roanne. Des sédiments y sont alors captés directement en entrée de prise d'eau, sédiments redéposés ensuite sur le linéaire au regard du débit mais essentiellement sur l'aval de la prise d'eau. Sur le reste du tracé, les modalités de sédimentation sont essentiellement la résultante du ruissellement intervenant sur les parcelles surplombant le canal et ce notamment sur le versant ouest et de la végétation attenante au canal. Certaines des localisations de zones « envasés » sont des atterrissements très ponctuels au droit de rejets d'eaux pluviales, où liées à des processus de « chenalisation » qui engendrent une accumulation en bord externe notamment au niveau des haltes nautiques.

**Cf dossier p200- UHC3 Canal de Roanne à Digoin**

*[...] De la jonction du canal latéral à la Loire avec le canal de Roanne à Digoin, jusqu'à l'écluse de Bourg-le-Comte, le canal est en remblai et reçoit les feuilles des arbres plantés en alignement. Au niveau d'Avrilly, juste en aval de l'écluse de Bourg-le-Comte, des apports sédimentaires sont dus au lessivage des coteaux situés à l'ouest du canal et à l'entrée d'un fossé.*

*De l'écluse de Bourg-le-Comte à l'écluse n°1 de Roanne, le canal est en remblai ; les sédiments proviennent des feuilles des arbres plantés en alignement.*

*Les apports de sédiments dans les haltes fluviales proviennent des eaux pluviales des communes riveraines [...].*

D'un point de vue réglementaire, le mouillage est défini par arrêté inter-préfectoral valant Règlement Particulier de Police d'Itinéraire (RPPi) de navigation du 26 juin 2017. Sur le canal de Roanne à Digoin ce mouillage est de 1.60 m (canaux de l'Axe Saône-Seine). Les relevés bathymétriques réalisés en phase d'étude préalables montrent que ce gabarit est quasiment respecté sur l'ensemble de son linéaire, en dehors des haltes nautiques. C'est pourquoi, il est envisagé que celles-ci soient draguées en fin de programme ou si

1 Chemin Jacques de Baerze – CS 36229 – 21062 Dijon cedex  
Tél. : 03 45 34 13 00 – www.vnf.fr

Établissement public de l'État à caractère administratif.  
article L.4311-1 du code des transports TVA Intracommunautaire FR 69 130 017 701  
SIRET 130 017 701 01412. Compte bancaire DRFIP Rhône Alpes et du Rhône, ouvert à la DRFIP Rhône-Alpes et du Rhône  
n° 10071 6000 00001004270 59. IBAN FR76 1007 1670 0000 0010 0609 639. BIC n°TRPUFRP1

nécessaire en cas de projet de développement conjoint avec les collectivités. Ces zones n'ont pas incidence sur les conditions de navigation.

**Question 2 : Pourquoi le dossier indique qu'il n'y a pas de trafic de commerce alors qu'il y a 10 000 passagers qui sont transportés chaque année sur le canal ?**

Le dossier précise les typologies de trafics en caractérisant celui lié au fret et tourisme.

Il s'avère que les bateaux de passagers (bateaux promenade), classés au titre de la réglementation en tant que bateaux de commerce, sont identifiés dans le document plutôt dans la typologie touristique liée au « trafic plaisance ».

Ces éléments combinés aux enjeux de fréquentation, enjeux de gestion hydraulique et de sécurité des ouvrages permettent l'établissement de la stratégie de travaux de dragages, suivant le niveau d'envasement.

Le mouillage ainsi défini au RPP du Canal du Roanne à Digoin qui est de 1.60m, s'avère pleinement pertinent pour la typologie de trafic existant sur ce canal et répond au potentiel touristique indéniable sur le bassin territorial de Digoin/Roanne.

**Question 3 : La période de chômage devrait être entre novembre et février**

La période de chômage est fixée en concertation avec les usagers au niveau national. Sur le périmètre du dossier concerné, la période de chômage se situe de fin janvier à mi-mars permettant une réalisation plus opportune des travaux en termes de programmation et financement, tout en étant en adéquation avec les potentiels enjeux environnements connexes.

Toutefois, les opérations de travaux de dragages sont réalisées sur l'ensemble des périodes potentielles en lien avec les enjeux environnementaux pour éviter les périodes de reproduction de la faune aquatique. Les travaux peuvent ainsi être réalisés durant la période de navigation avec des adaptations adéquates pour la sécurité des biens et des personnes.

**Question 4 : L'état dégradé des berges ne risque-t-il pas d'être aggravé par une activité mécanique en fond de canal ?**

Les travaux de dragage sont réalisés sur une largeur de chenal autour de 7.25m dans l'axe du canal. Dans cette perspective, en aucun cas les berges de canal sont impactées.

Complémentairement, ces travaux permettent de baisser le niveau d'eau dans le canal, d'assurer une meilleure gestion de la ressource en eau et de limiter la sollicitation des berges (y compris en termes de battillage) dans leur partie haute.

*(Cf. dossier PGPOD page 7, 34 et 135)*

**Question 5 : Le risque inondation est abordé en cas de crue de la Loire, surtout du fait de l'état dégradé des berges aggravé par la présence de ragondins.**

Sur des parties du linéaire du canal, ses digues peuvent être impactées par les crues de la Loire suivant les crues de référence tel que présentés dans le Programmes d'Actions pour la Protection des Inondations élaboré par l'Etablissement Public Loire en cours d'instruction.

En aucun cas les travaux de dragage fragiliseront les digues pour les raisons évoquées au point ci-dessus (point4).

Quant à la présence de ragondins sur le linéaire, VNF a mis en place un suivi de ses digues depuis plus d'une dizaine d'années. Ce suivi permet de mettre en œuvre des travaux visant à colmater au plus tôt les dommages que cette espèce fait subir aux corps de digues. En outre VNF s'inscrit dans un certain nombre de démarches avec des partenariats pour lutter efficacement contre cette espèce.

1 Chemin Jacques de Baerze – CS 36229 – 21062 Dijon cedex  
Tél. :03 45 34 13 00 – [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr)

Etablissement public de l'État à caractère administratif,  
article L 4311-1 du code des transports TVA intracommunautaire FR 89 130 017 701  
SIRET 130 017 701 01412, Compte bancaire DRFP Rhône Alpes et du Rhône, ouvert à la DRFP Rhône-Alpes et du Rhône  
n° 10071 6960 06601094270 58, IBAN FR78 1007 1870 0000 0010 0809 639, BIC n°TRPUFRP1

Question de la commission d'enquête : l'information du public pour les fiches d'incidence par Internet est insuffisante.

Au regard des différentes remarques lors de l'instruction du dossier de PGPOD et des expériences sur ceux déjà approuvés, VNF propose de procéder à un affichage dès validation de ces fiches par les services de l'Etat avec les mentions de consultation des dossiers tant via les modalités « web », qu'en version papier au(x) sites VNF (CEMI ex - centre d'exploitation et de maintenance) les plus proches, aux haltes nautiques, et à la/ aux mairie(s) concernée(s). Il est à noter que ces travaux sont généralement réalisés en étroite collaboration avec les collectivités qui procèdent à des informations des citoyens via les moyens de communications adaptés et habituels.

Cet affichage sera réalisé en amont de la période de travaux permettant une pleine information ainsi qu'une mise à disposition des dossiers de travaux précisant l'ensemble des informations techniques et environnementales.

Restant à votre disposition, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

L'adjoint au chef du SEMEH

Frédéric Wicker

1 Chemin Jacques de Baerze – CS 36229 – 21062 Dijon cedex  
Tél. :03 45 34 13 00 – [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr)

Etablissement public de l'Etat à caractère administratif,  
article L. 4311-1 du code des transports TVA intracommunautaire FR 69 130 017 701  
SIRET 130 017 701 01412, Compte bancaire DRFP Rhône Alpes et du Rhône, ouvert à la DRFP Rhône-Alpes et du Rhône  
n° 10071 6000 00001004270 58, IBAN FR76 1007 1070 0000 0010 0809 639, BIC n° TRPLFRP1