

Note de présentation

Demande d'avis sur l'aménagement de la RD 70 entre la RD 2144 à Reugny et l'installation de stockage de déchets non dangereux de la COVED à Villeneuve (03)
Août 2016

Dans la demande d'autorisation relative à l'aménagement de la RD 70 entre la RD 2144 à Reugny et l'installation de stockage de déchets non dangereux (ISDND) à Villeneuve, la DDT de l'Allier a sollicité l'avis de la Commission Locale de l'Eau du SAGE Cher amont par courrier daté du 28 juillet 2016.

En application de l'article R.214-10 du code de l'environnement, la CLE dispose d'un délai de 45 jours à la date d'émission du courrier, soit jusqu'au 11 septembre 2016 pour émettre son avis et dans le cas contraire ce dernier sera réputé favorable.

Les éléments fournis se composent d'un dossier déposé par le pétitionnaire « le Conseil départemental de l'Allier ».

PRESENTATION DU PROJET ET DU DOSSIER

Cette partie constitue une synthèse des éléments présentés dans le dossier soumis à avis.

a. Contexte générale de la demande d'autorisation

L'exploitation par la société COVED d'une installation de stockage de déchet non dangereux et d'une carrière sur la commune de Maillet entraîne un trafic, sur la RD 70 empruntée depuis Reugny, d'environ 355 véhicules / jour dont 43 poids lourds (données 2014).

Les caractéristiques de cette route et du carrefour de raccordement à la RD 2144 n'étant pas adaptées cette circulation, des travaux d'aménagements sur les communes de Reugny et Givarlais, sont envisagés :

- mise en place d'un gabarit homogène de la chaussée et d'accotements de part et d'autre de celle-ci ;
- rectification de certains virages afin d'améliorer la visibilité et les caractéristiques géométriques de la route ;
- l'aménagement de sécurité des carrefours avec les autres voies sur la section de route existante ;
- la réalisation d'une nouvelle liaison (600 m) entre la RD 70 et la RD 2144 avec un carrefour à sens giratoire, entraînant le déclassement dans le domaine communal de l'ancien tronçon ne servant plus qu'à la desserte locale.

Ces aménagements visant à améliorer les conditions de circulation et de sécurité ainsi que le cadre de vie des riverains entraînent :

- des modifications de profils en long ou en travers de lits mineurs de certains cours d'eau ;
- une augmentation des eaux pluviales issues de la chaussée ;
- l'installation d'ouvrages et de remblais dans les lits mineur et majeur pouvant conduire à :
 - une modification de la luminosité dans les cours d'eau ;

- une destruction de certaines zones de frayère et de croissance de la faune piscicole ;
- l'assèchement, la mise en eau et l'imperméabilisation de zones humides ou de marais.

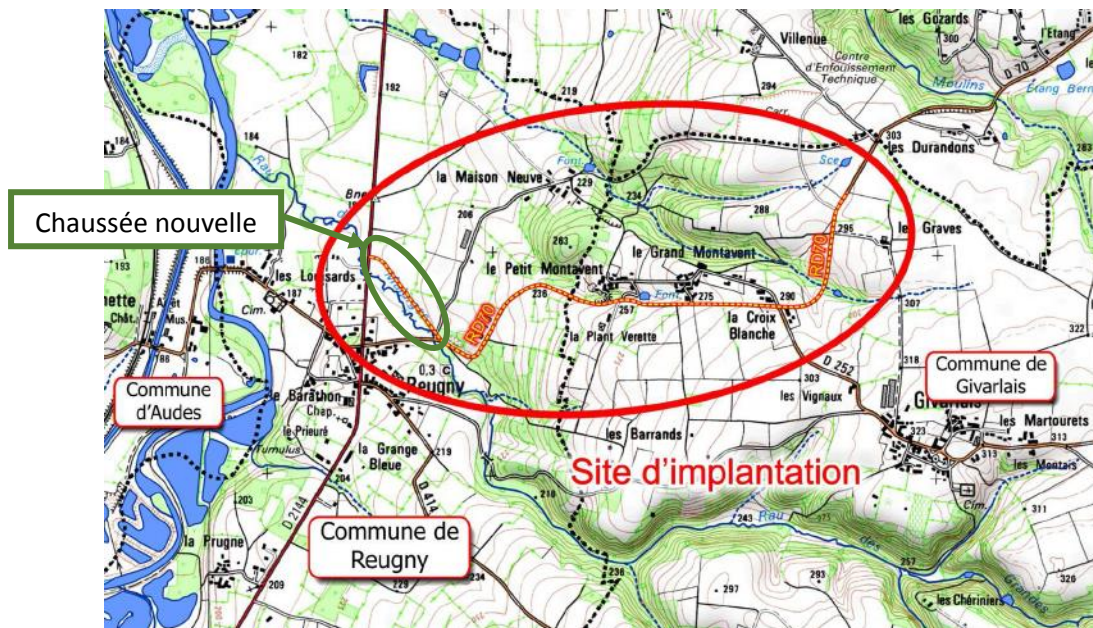
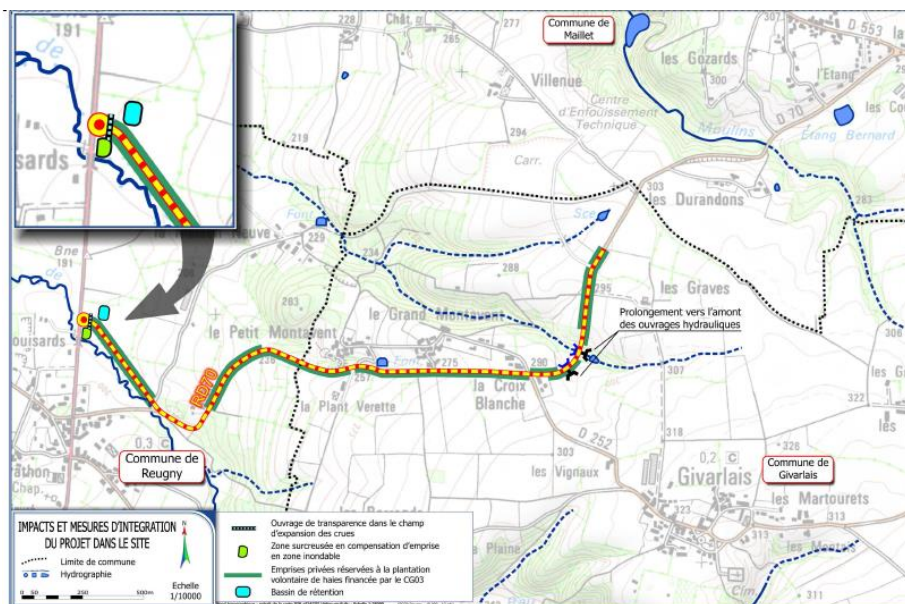


Figure 1 : plan de situation (éléments extraits du dossier)

Ainsi, le présent dossier est concerné par 5 rubriques de la nomenclature « eau » dont 1 sous le régime de l'autorisation « *rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant > 20 ha* ».

b. Présentation des aménagements projetés

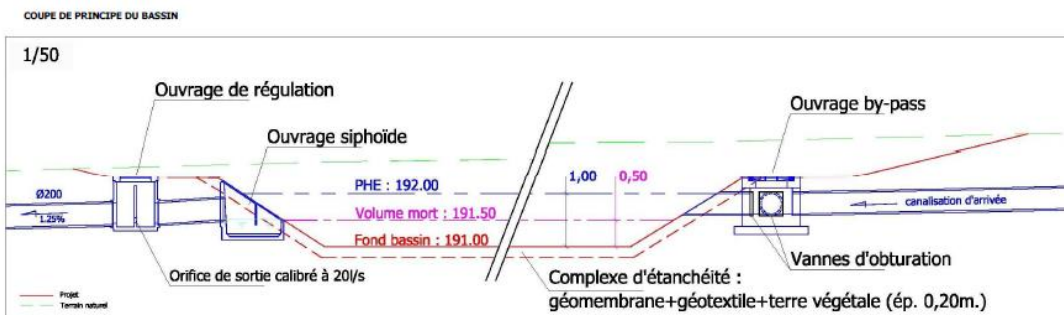
Le tracé présentera une longueur totale de 2,8 km (2,2 km de chaussée actuelle + 0,6 km de chaussée nouvelle).



Le profil en travers de la section courante présentera une largeur de chaussée de 5,50 m bordée de chaque côté d'accotements de 1,50 m de large puis de fossé et/ou talus de raccordement au terrain naturel (cf. schémas présentés en annexe 1).

Les eaux pluviales issues des chaussées et l'ensemble des surfaces imperméabilisées seront traitées différemment selon les tronçons :

- au niveau de la chaussée existante, les eaux pluviales sont collectées et drainées dans des fossés enherbés qui permettent une première décantation, un filtrage et une dégradation partielle des polluants organiques. Les eaux sont ensuite rejetées dans le milieu naturel comme actuellement ;
- en ce qui concerne le nouveau tronçon de route, la collecte des eaux est également dirigée vers des fossés enherbés étanches puis un bassin de décantation-rétention situé au niveau du futur giratoire. Ce bassin étanche, d'un volume de 500 m³ équipé en sortie d'ouvrages siphonide et de régulation, permettra d'assurer un traitement des pollutions chroniques et accidentelles avant le transfert des eaux vers le ruisseau de Malordes.



Les écoulements issus des petits bassins versants naturels (< 1 km²) interceptés par la route existante sont rétablis à l'aide d'ouvrages. Ces derniers seront prolongés du fait de l'élargissement de la chaussée et des nouveaux accotements créés (cf. carte ci-dessus et annexe 2). Un fond en grave naturelle sera installé au-dessus du radier de ces nouveaux ouvrages. Le projet ne prévoit pas de création d'autre franchissement sur le nouveau tracé, celui-ci ne traversant pas le lit mineur du ruisseau de Malorges. Toutefois, un nouvel ouvrage de transparence (1 m de haut x 2 m de large) sera mis en place sous le tronçon routier nouvellement créé pour permettre l'écoulement en crue du ruisseau.

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE L'OUVRAGE DE TRANSPARENCE



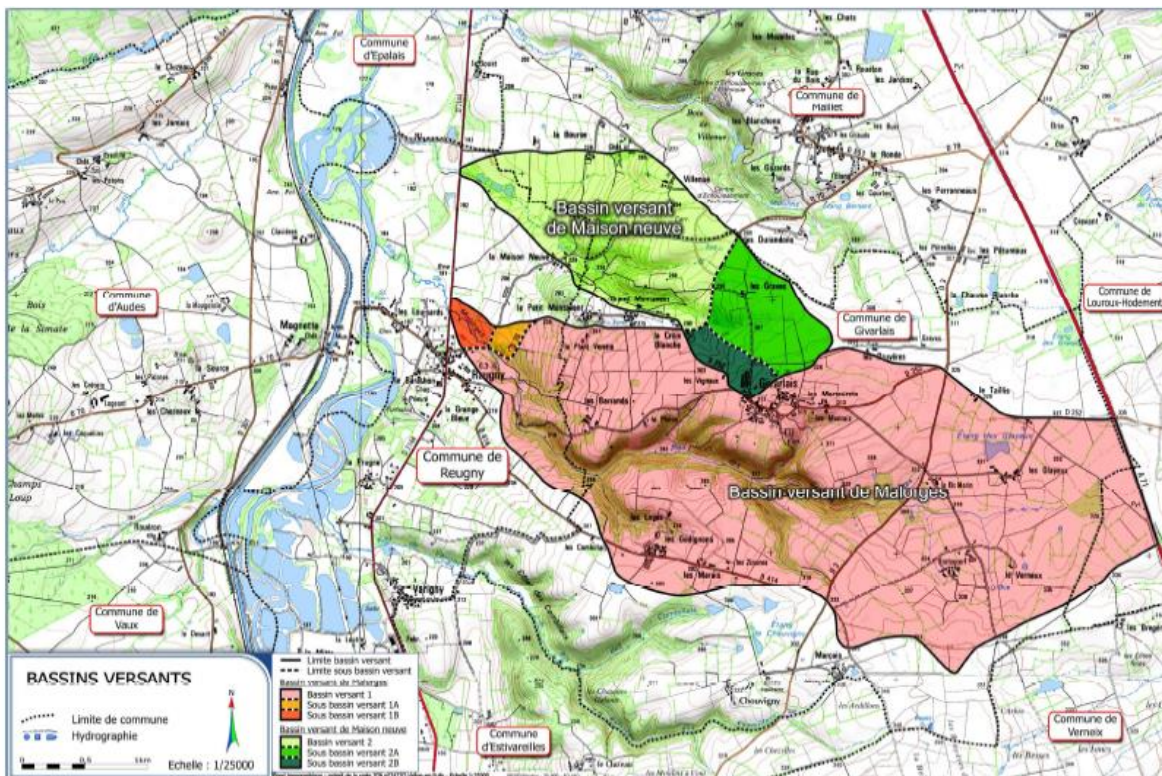
COUPE DE PRINCIPE SUR L'OUVRAGE DE TRANSPARENCE



c. Description du secteur d'étude

i. Hydrologie / Hydraulique / Hydrogéologie

Le bassin versant (superficie = 9 km²) du ruisseau de Malorges est caractérisé par une occupation du sol majoritairement composée de prairies, les bois et forêts occupant les vallons encaissés. Cet affluent du Cher présente une longueur de 6,2 km et une largeur variant entre 2 et 4 m. Les débits de crue décennal et centennal sont estimés à 4,2 et 7 m³/s.



Peut être également cité le bassin versant de Maison neuve (2,7 km²) concerné par la partie nord-est des aménagements et tout particulièrement par les ouvrages de rétablissement des écoulements sous chaussée. Les cours d'eau intermittents de ce bassin s'écoulent dans plusieurs vallons et rejoignent le Cher 1 km en aval de la confluence entre le ruisseau de Malorges et le Cher.

Il est précisé que l'ensemble du projet est situé hors zone inondable du Cher.

ii. Qualité de l'eau

Le ruisseau de Malorges ne dispose pas de station de mesure en continu de la qualité de l'eau. Une campagne ponctuelle d'analyses, menée dans le cadre du présent projet, a permis de constater que ce ru est caractérisé par une qualité physico-chimique bonne à très bonne

selon les paramètres et des indices biologiques variant de très bon à moyen (diatomées : témoin d'une légère eutrophisation).

Il est précisé que ce ruisseau est partie intégrante de la masse d'eau « le Cher de Montluçon à la confluence avec l'Aumance (FRGR0148) » ayant pour objectif d'atteindre le bon état en 2027 (SDAGE 2016-2021).

iii. Usages de l'eau

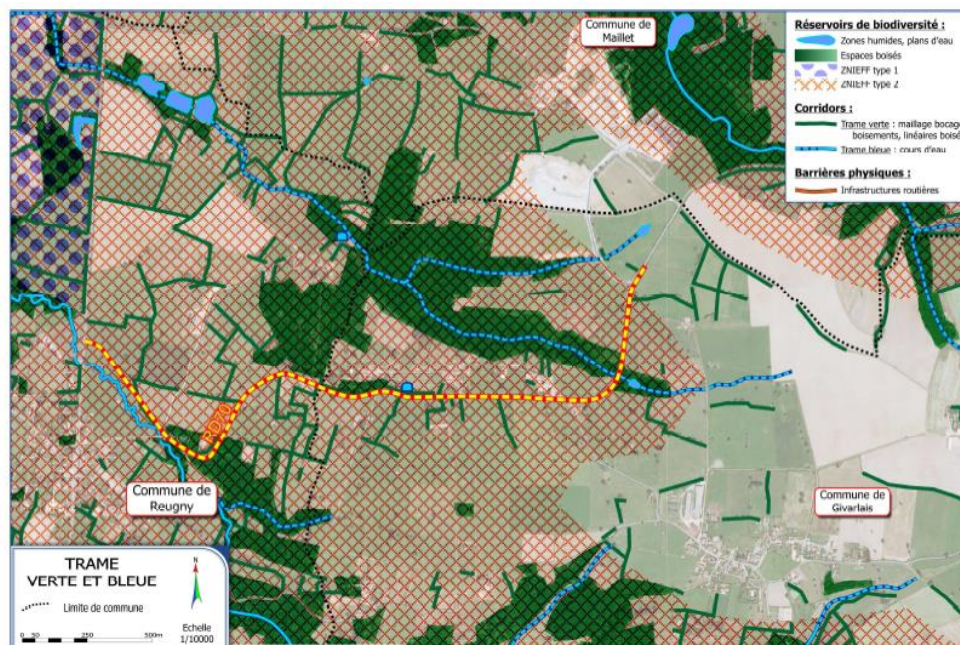
Le ruisseau de Malorges et tous les autres drains concernés sont classés en 2^e catégorie piscicole.

Aucune présence de captage d'alimentation en eau potable, pisciculture et zone de baignade n'est relevée sur ou à proximité immédiate de la zone du projet. Il est toutefois souligné l'abreuvement du bétail à partir des eaux du ruisseau ainsi que l'usage pour la production d'eau potable des eaux de la nappe alluviale du Cher dans lequel il se jette. Compte-tenu de ce dernier élément, une attention particulière doit être portée pour limiter les risques de pollution de cette ressource vulnérable.

iv. Milieux naturels

Concernant les espaces remarquables faisant l'objet de mesures de préservation, valorisation et/ ou protection, le projet est uniquement concerné par deux zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique dont une directement : ZNIEFF de type II « Vallée du Cher ».

Les prairies pâturées entrecoupées de boisements et haies bocagères constituent la majeure partie du périmètre d'étude. L'inventaire floristique sommaire réalisé n'a pas permis de relever de sensibilité majeure aux abords de la chaussée existante qui sera amenée à être élargie ainsi que sur le secteur où sera construit le futur tronçon routier. Seules les haies arbustives et la ripisylve située le long des berges du ruisseau de Malorges devront faire l'objet d'une attention voire d'une récréation pour celles qui seraient arrachées afin de conserver des corridors verts.

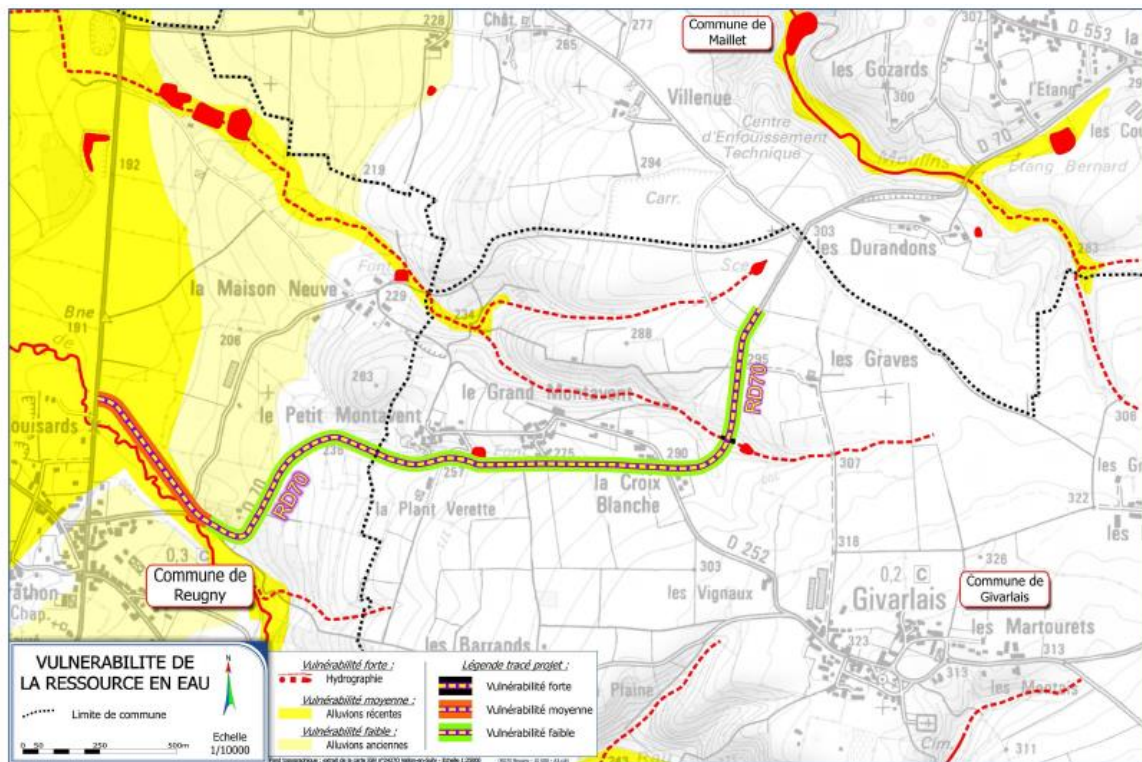


Concernant les zones humides, les sondages pédologiques réalisés, sur le secteur ouest où le nouveau tronçon sera établi, n'ont pas permis de mettre en évidence de façon certaine la présence de zones humides. Des traces d'hydromorphie ont toutefois été relevées. Sur la partie Est du projet seuls 2 sondages complémentaires ont été réalisés avec les mêmes conclusions que précédemment. Peut être soulignée la présence d'une couverture végétale de type zone humide en amont de l'un des ouvrages de rétablissement, celui faisant la rétention des écoulements superficiels.

v. Synthèse sur la vulnérabilité de la ressource en eau.

Selon la méthode d'évaluation (guide « pollution routière » - SETRA), le secteur d'étude a été classé en 3 catégories de vulnérabilité selon le type de ressource (eaux de surface / souterraine) et de plusieurs critères (nombre et type d'usages, temps de propagation, espaces remarquables présents, objectifs de qualité, ...) :

- vulnérabilité forte : la traversée des cours d'eau intermittents situés sur la partie Est ;
- vulnérabilité moyenne : le futur tracé situé dans les alluvions récentes du Cher ;
- vulnérabilité faible : la route existante située hors alluvions du Cher.



d. Incidences du projet d'aménagement

Tout d'abord, peuvent être signalées des incidences temporaires, pendant la phase de travaux sur :

- la qualité de l'eau et celles des milieux aquatiques avec la remise en suspension de particules fines, le risque éventuel de relargage de polluants par les engins de chantier et de résidus de fabrication des ouvrages bétonnés, ... Afin de limiter ces impacts potentiels, les aires de stationnement et d'entretien des engins, les sites de stockage de carburant ou encore les éventuelles centrales d'élaboration de bétons seront placés à l'écart des cours d'eau. De plus, les fossés étanches de collecte des eaux pluviales

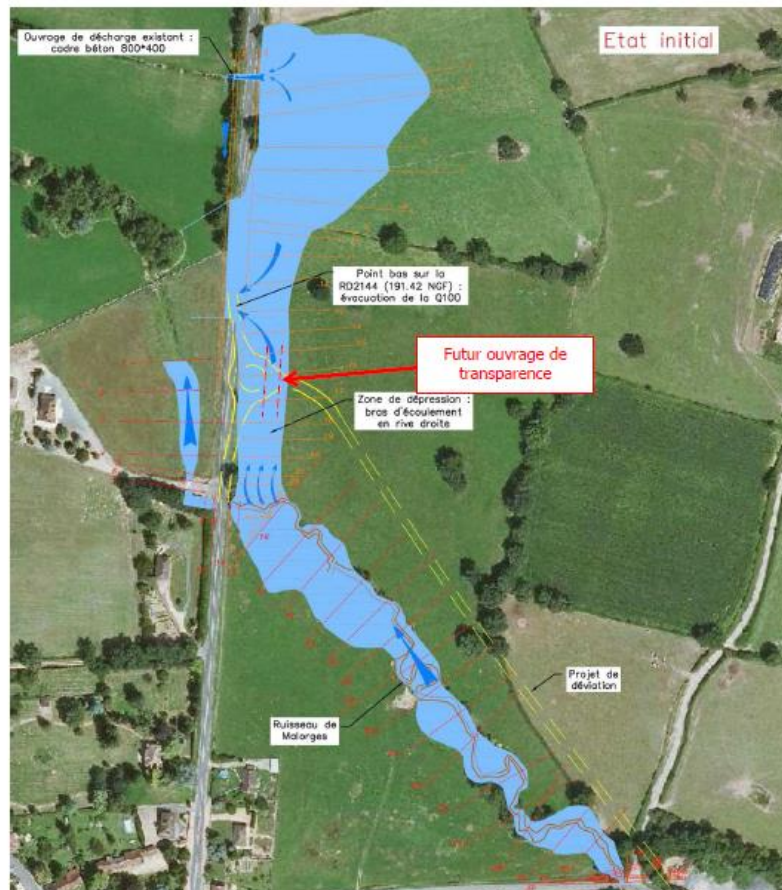
seront réalisés en 1^{er} afin de pouvoir bénéficier de leur capacité de rétention et des bourrelets en terre seront temporairement installés le long du ruisseau de Malorges. Enfin, le décapage et le décaissement pour l'installation des ouvrages seront réalisés en période sèche ;

- les eaux souterraines : pas de nuisance
- les usages : pas d'impact sur l'alimentation en eau potable du fait de la distance entre le projet et les puits de captage. Les accès aux cours d'eau pourront être temporairement être rompus empêchant l'abreuvement du bétail et l'activité de pêche.
- l'hydrologie : le cours d'eau intermittent du bassin versant de Maison neuve devra temporairement être mis à sec pour procéder à l'installation de l'ouvrage préfabriqué. Les travaux étant prévus à l'étiage l'impact sera faible car le débit est fréquemment nul à cette période. En cas de crue, les installations de chantier étant placées hors du champ d'expansion, les risques peuvent être considérés comme nuls.

En ce qui concerne les impacts permanents, ils peuvent porter sur :

- l'hydrologie / hydraulique : aucun nouveau franchissement de cours d'eau n'est prévu. Le tronçon routier à créer se situera dans le lit majeur en rive droite du ruisseau de Malorges impactant ainsi le champ d'expansion de crue qui s'étend sur plusieurs centaines de mètres le long de la RD 2144 sous laquelle un ouvrage de décharge permet l'écoulement des eaux en crue. De plus, le carrefour giratoire projeté prendra place sur un cheminement secondaire du cours d'eau en crue. Pour réduire ce fort impact, un ouvrage (cadre béton de 2 m x 1 m) sera placé sous le nouveau tronçon routier afin de permettre la vidange vers la zone d'expansion située au nord de la nouvelle RD 70 et de rétablir l'écoulement le long de la RD 2144 jusqu'à l'ouvrage de décharge existant.

PRINCIPE DE ZONE D'EXPANSION DES CRUES POUR LA CRUE CENTENNALE



Concernant le tronçon routier existant de la RD 70, l'allongement des ouvrages de rétablissement des écoulements des 2 thalwegs situés sur la partie Est n'entraînera pas de modification par rapport à l'état initial. Il est rappelé que les ouvrages en place ne permettent pas le passage de la crue centennale sans toutefois occasionner de dommage en amont du fait de l'absence d'enjeux humains et matériels.

Le projet aura également pour effet d'augmenter globalement la surface imperméable et donc d'accroître et accélérer le ruissellement des eaux pluviales qui rejoignent alors plus rapidement les cours d'eau. La surface active totale sera de 2,8 ha avec un coefficient de ruissellement moyen pondéré de 0,58. La présence du bassin de décantation/régulation avec un débit de fuite de 20 l/s, auquel sont raccordés les fossés étanches du tronçon routier nouvellement créé, permet de limiter l'impact du projet avec une augmentation du débit < à 10% (1,81 au lieu de 1,66 m³/s).

Concernant le champ d'expansion de crue situé en rive droite du ruisseau de Malorges, la création du nouveau tronçon routier et du giratoire entraîne, en crue centennale, la perte d'un volume stocké évalué à 900 m³. En compensation, il est prévu de surcreuser, sur une surface de 2 000 m², le champ d'expansion et de rétablir les écoulements vers le nord avec la mise en place d'un ouvrage béton sous le nouveau tronçon de la RD70.

- la qualité de l'eau superficielle : les atteintes sont causées par
 - les pollutions chroniques liées au trafic routier. Avec un trafic estimé à 400 véhicules / jour en 2035, les charges polluantes annuelles ou en pointe, rejetées dans les milieux naturels avec ou sans abattement par les fossés enherbés et le bassin de décantation, sont conformes à une classe de qualité A1 (eaux brutes n'ayant besoin que d'un traitement physique et d'une simple désinfection avant distribution en tant qu'eau potable). Les incidences sont donc nulles sur l'eau, la faune et la flore associées. Il est noté également que le bassin de décantation permet de limiter les risques de pollution accidentelle du ruisseau de Malorges.
 - les pollutions liées à l'usage de produits phytosanitaires pour l'entretien des voiries et de ses accotements. Ces pratiques, ponctuelles et limitées, respecteront des modalités d'application afin de limiter les incidences potentielles (période climatique appropriée, dosage ajustée, ...).
 - les pollutions liées à l'utilisation de sels de déverglaçage : pour limiter les risques, la priorité sera donnée aux salages préventifs (moindre quantité épanchée) avec du chlorure de sodium en solution plutôt que solide.
- la qualité des eaux souterraines : impacts négligeables sur la nappe d'accompagnement du Cher
- les zones humides et les milieux aquatiques : il est rappelé que le secteur du projet ne présente pas de sensibilité particulière. Les seuls impacts relevés sont liés à la destruction de haies pour élargir l'emprise de la voie.
- les usages : les seuls usages listés sont la pêche et la production d'eau potable à partir de puits de captages implantés à environ 8 km du projet dans la nappe alluviale du Cher. Les impacts sont considérés comme nuls.

ANALYSE DU PROJET

a. Au regard du SDAGE Loire Bretagne 2016-2021

Le présent dossier se doit d'être compatible avec le SDAGE Loire Bretagne 2016-2021 et plus particulièrement les chapitres :

- 1 « Repenser les aménagements de cours d'eau » (orientation 1B – Préserver les capacités d'écoulement de crues ainsi que les champs d'expansion de crue) ;
- 3 « Réduire la pollution organique et bactériologique » (orientation 3D - Maîtriser les eaux pluviales par la mise en place d'une gestion intégrée) ;
- 4 « Maitriser et réduire la pollution par les pesticides » (orientation 4C - Promouvoir les méthodes sans pesticides dans les collectivités et sur les infrastructures publiques) ;
- 8 « Préserver les zones humides » (orientation 8B - Préserver les zones humides dans les projets d'installations, ouvrages, travaux et activités).

Le projet, au regard de ces caractéristiques et des mesures compensatoires projetées pour limiter les impacts les plus significatifs, semble être compatible avec le SDAGE Loire-Bretagne 2016-2021.

Il est souligné toutefois que la référence utilisée est celle du SDAGE 2010-2015 et non celui en vigueur à la date du dépôt du dossier.

b. Au regard du PAGD et du règlement du SAGE Cher amont

Le **Plan d'Aménagement et de Gestion Durable (PAGD)** de la ressource en eau et des milieux aquatiques du SAGE Cher amont fixe les objectifs à atteindre, édicte des recommandations (ce qu'il est bien de faire, caractère non obligatoire) et des prescriptions (ce qui doit être fait, caractère obligatoire), définit les priorités à retenir et les conditions de réalisation des objectifs, en évaluant notamment les moyens financiers nécessaires à la mise en œuvre du schéma. **Il est opposable à l'Administration et aux collectivités dans un rapport de compatibilité.**

Le **règlement** édicte des règles précises permettant la réalisation des objectifs exprimés dans le PAGD, avec à l'appui des documents cartographiques. **Il est opposable à l'administration, aux collectivités et aux tiers dans un rapport de conformité.**

Le SAGE Cher amont décline les orientations précitées du SDAGE Loire-Bretagne notamment celles relatives aux pesticides (*QL-5-D-1 « Réduire l'usage non agricole de produits phytosanitaires et raisonner leur application »*) et aux zones humides (*GM-4-D2 « Prendre en compte les zones humides dans les projets d'aménagement »*).

Les caractéristiques du projet et les mesures compensatoires envisagées sont de nature à limiter les impacts sur la quantité et la qualité des ressources en eau et des milieux aquatiques associés.

Ainsi, en ce qui concerne l'entretien des espaces végétalisés (fossés, bassins, ...) attenants à l'axe routier, les techniques et pratiques envisagées

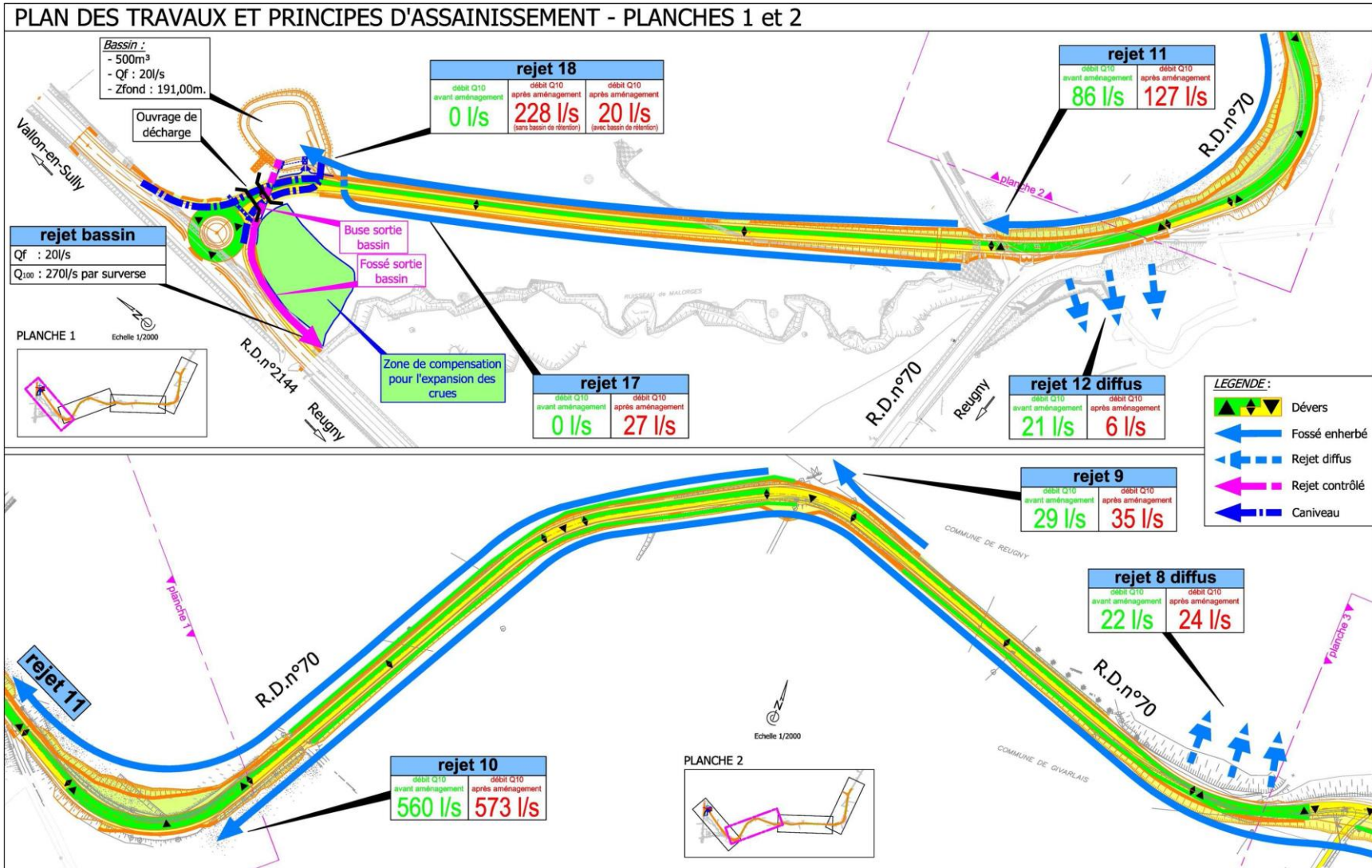
semblent être compatibles avec l'objectif de lutte contre les pollutions diffuses par les produits phytosanitaires non-agricoles.

Concernant les zones humides, il est relevé qu'un inventaire, réalisé sur les parcelles qui accueilleront le futur tronçon routier, a permis de constater la présence de traces d'hydromorphie entre 0,5 et 1 m de profondeur sur 70% des points prospectés. Il est rappelé que cette zone a été classée dans le SAGE en partie dans une enveloppe de forte probabilité de présence et que la commune de Reugny a été retenue parmi les 90 communes devant engager, en priorité sur les « enveloppes de forte à très forte probabilité de présence de zones humides » et dans un délai maximum de 3 ans à compter de la publication de l'arrêté d'approbation du SAGE, un inventaire de terrain.

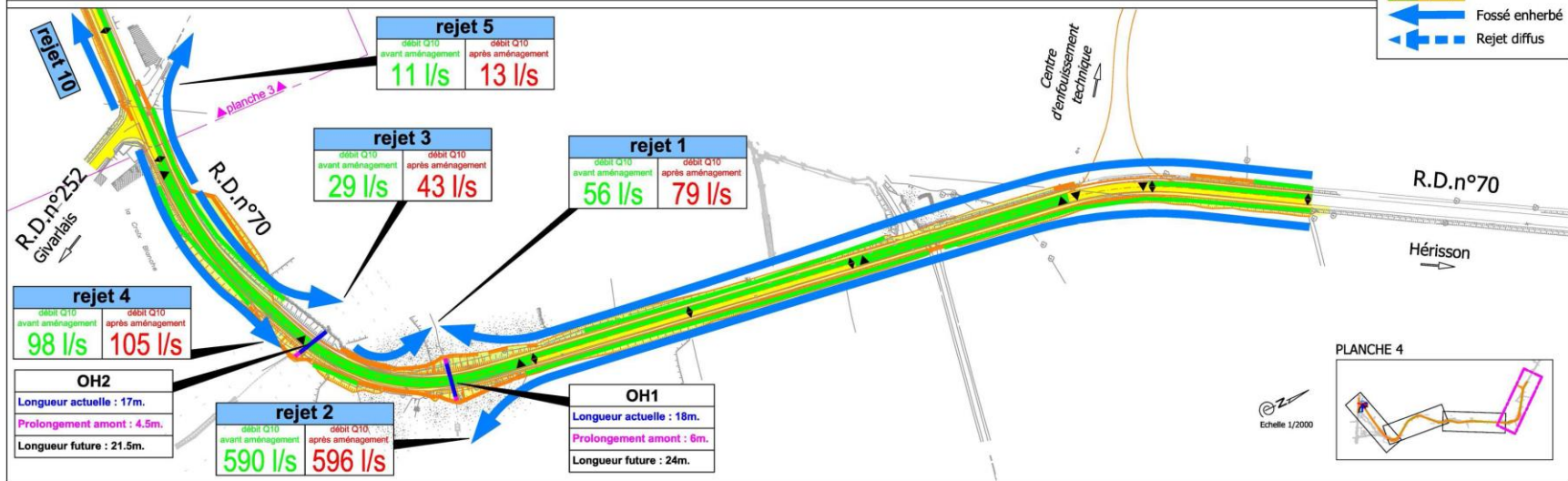
En conclusion, pour les mêmes raisons que celles évoquées pour le SDAGE, le projet semble être compatible avec le SAGE Cher amont. En conséquence, l'avis de la CLE sur le présent dossier est favorable avec toutefois une demande d'expertise complémentaire notamment floristique du secteur qui accueillera la déviation de la RD 70 afin de confirmer l'absence de zone humide.

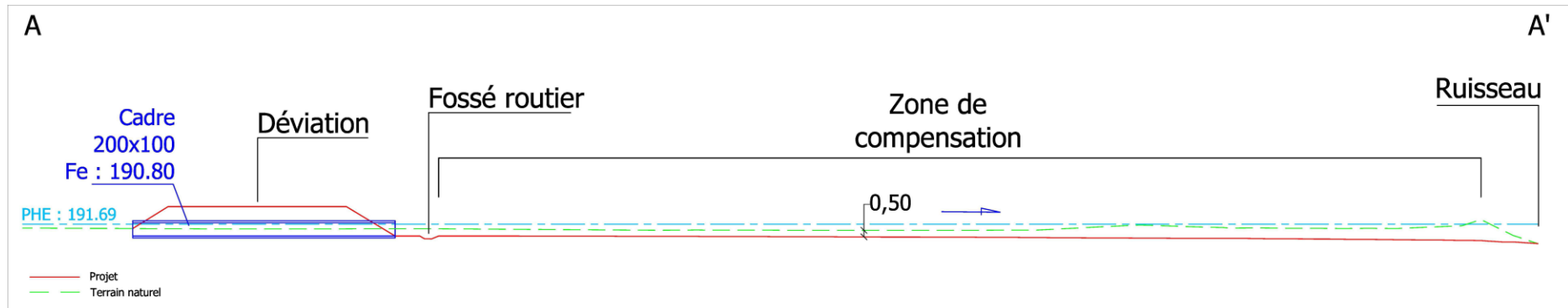
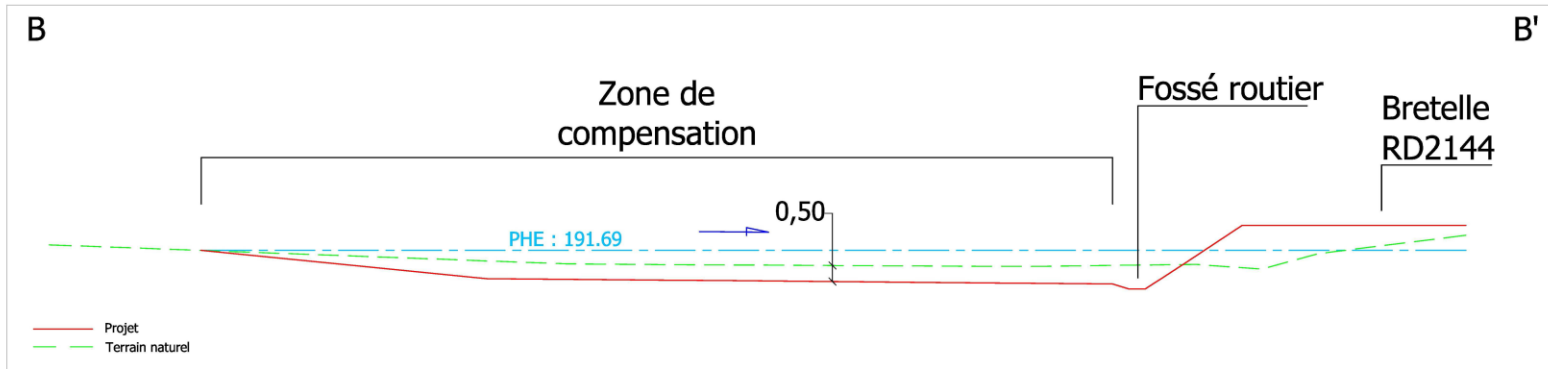
Nota : il est relevé dans le document des erreurs quant à la procédure de SAGE concernée par le présent projet ainsi que sur son état d'avancement au moment du dépôt du dossier pour instruction (cf. p. 85 - SAGE Cher amont et non Cher aval et phase de mise en œuvre et non d'élaboration).

Annexe 1



PLAN DES TRAVAUX ET PRINCIPES D'ASSAINISSEMENT - PLANCHES 3 et 4

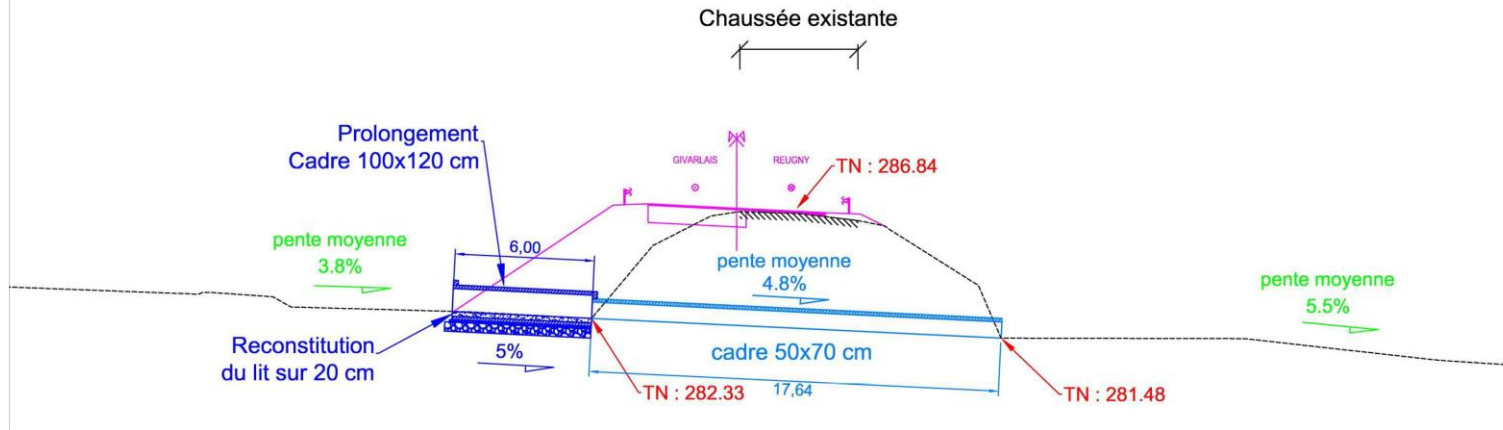




Annexe 2

OH 1

échelle : 1/200



OH 2

échelle : 1/200

