

**ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET DE MODIFICATION DU
DÉCRET PORTANT CRÉATION DE LA RÉSERVE NATURELLE
NATIONALE DU VAL D'ALLIER
DANS LE CADRE DE LA MISE A 2 x 2 VOIES DE LA RCEA
(ALLIER)**



RAPPORT D'ENQUÊTE

Marie-Odile RIVENEZ
Commissaire enquêteur

Le 15 juillet 2016

Référence

Arrêté préfectoral n°1029/2016 en date du 4 avril 2016 portant ouverture d'une enquête publique relative à la demande d'autorisation de modification du décret portant création de la réserve naturelle nationale du Val d'Allier dans le cadre de la mise à 2x2 voies de la RCEA. (Annexe 1)

Destinataires du présent rapport :

Monsieur le préfet de l'Allier

Monsieur le président du tribunal administratif de Clermont-Ferrand.

Sommaire

	Pages
1 – Généralités	
1.1 - Préambule	3
1.2 – Cadre général dans lequel s’inscrit le projet	3
1.3 – Objet de l’enquête	3
1.4 – Historique	4
1.5 – Cadre juridique	5
1.6 - Composition du dossier	5
2- Organisation et déroulement de l’enquête	
2.1 - Désignation du commissaire enquêteur	5
2.2 - Modalités de l’enquête	6
2.3 – Précisions apportées au dossier	6
2.4 - La publicité	7
2.5 - Déroulement de l’enquête	7
2.6 – Réunions d’information	7
2.6 – Climat de l’enquête	8
3– Le dossier d’enquête	8
4- Observations recueillies pendant la période d’enquête.	
4.1- Bilan des observations recueillies	
4.2– Procès-verbal des observations	9
4.3- Observations, avis du maître d’ouvrage, commentaires	9
4.4– Commentaire général	23
5 - Annexes	26
Annexe 1 – Arrêté portant ouverture d’enquête publique	
Annexe 2 – Projet de décret modifié	
Annexe 3 – Avis du Conseil National de la Protection de la Nature	
Annexes 4 – Extraits d’articles de presse portant avis d’enquête	
Annexes 5 - Certificat d’affichage en mairie	
Annexe 6 – PV des observations	
Annexe 7 - Réponse du maître d’ouvrage au PV des observations du commissaire enquêteur	
Annexe 8 – Cahier des charges de l’étude complémentaire commandée par le maître d’ouvrage	
Annexe 9 - CR de réunions du comité technique RCEA du 20/11/13	
Annexe 10 – CR du comité de pilotage RCEA du 20/12/13	

1– Généralités

1.1 – Préambule

Le site du Val d'Allier, fort d'un grand intérêt écologique faunistique et floristique, a fait l'objet depuis les années 1970 de démarches de protection et de mise en valeur. En 1994, c'est le décret ministériel du 25 mars 1994 qui porte création de la « Réserve Naturelle Nationale du Val d'Allier » (RNNVA). Ce décret porte également la délimitation, la gestion et la réglementation de la réserve.

1.2 – Cadre général dans lequel s'inscrit le projet

La réalisation de la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) par recours à une concession autoroutière entre Digoin et Montmarault va nécessiter des travaux pour le doublement des voies au droit de la Réserve Naturelle Nationale du Val d'Allier (RNNVA). Or, le décret ministériel du 25 mars 1994, en son article 12, stipule que les travaux publics ou privés sont interdits dans la RNNVA, sauf travaux d'entretien, de lutte contre l'érosion ou d'aménagement pédagogique. A ce jour, le chantier de doublement de la RCEA qui nécessitera donc des travaux de terrassements, d'assainissement, de construction d'ouvrages et de chaussées, voire de protection de berges, ne peut donc être autorisé.

Notons que l'enquête publique pour la réalisation de la mise à 2x2 voies par recours à une concession autoroutière entre Montmarault (03) et Digoin (71) a lieu en parallèle avec la présente enquête, soit du 25 avril 2016 au 17 juin 2016.

1.3 – Objet de l'enquête

La présente enquête publique porte sur le projet de modification du décret ministériel du 25 mars 1994 portant création de la Réserve Naturelle Nationale du Val d'Allier (RNNVA). Ce projet vise à autoriser les travaux nécessaires à la mise en 2x2 voies de la RCEA, et à la mise en place de protection de berges en limite de la RNNVA si nécessaires à la sécurité des biens et des personnes. C'est la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement, et du Logement (DREAL) qui est le porteur du projet.

L'article 12 du décret aujourd'hui rédigé comme suit :

« Les travaux publics ou privés sont interdits, sous réserve des dispositions de l'article L. 242-9 du code rural et de la pêche maritime, sauf ceux, autorisés par le préfet après avis du comité consultatif, qui sont nécessités par l'entretien de la réserve, des ouvrages publics et des ouvrages contre l'érosion, et par la réalisation et l'entretien d'aménagements pédagogiques. »

Serait modifié ainsi :

« Les travaux publics ou privés modifiant l'état ou l'aspect de la réserve sont interdits. Peuvent toutefois être autorisés par le préfet, après avis du comité consultatif au titre de l'article L.332-9 du code de l'environnement et dans les conditions prévues aux articles R.332-23 à R.332-25 de ce code :

- a) *Les travaux qui sont nécessités par l'entretien de la réserve, des ouvrages publics et des ouvrages contre l'érosion, et par la réalisation et l'entretien d'aménagements pédagogiques ;*
- b) *Les travaux nécessaires à la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) ;*
- c) *Si elles sont nécessaires à la sécurité des biens ou des personnes, en conséquence des travaux de mise à 2x2 voies de la RCEA, la mise en place de protections de berges en limites de la réserve naturelle nationale, au droit des parcelles 20, 21, 22, 325, 326, 335 de la section OB de la commune de Chemilly. »*

Le dossier d'enquête publique a pour objet de montrer l'opportunité de modifier l'article 12 du décret de création de la RNNVA :

- pour assurer les travaux nécessaires au doublement de la RCEA justifiés pour assurer la sécurité routière,
- pour réaménager le pont afin de redonner à la rivière un espace de mobilité et donc apporter un bénéfice écologique à la réserve.

1.4 – Historique

- **Dans le contexte de Réserve Naturelle Nationale du Val d'Allier :**

1983 : le rapport PIC présente les projets de réserves naturelles sur le Val d'Allier

Mai-juin 1990 : enquête publique relative au projet de classement en réserve naturelle du Val d'Allier

Sept 1990 : avis favorable de la Commission Départementale des Sites

Mars 1991 : accord et avis des ministres et du CNPN

25 mars 1994 : création du décret de la RNNVA

Juin 1994 : création d'un Comité Consultatif

Sept 1994 : convention Etat-ONF-LPO Auvergne pour la gestion de la RNNVA

- **Dans le cadre du projet de doublement de la RCEA :**

4 novembre 2010 au 4 février 2011 : Débat public RCEA

24 juin 2011 : Décision du Ministère de l'Ecologie, de Développement Durable, du Transport et du Logement, consécutive au débat public, de mise à 2x2 voies de la RCEA par concession autoroutière de Montmarault à Digoin.

20 novembre 2013 : Comité technique RCEA avec présentation des différentes options étudiées par le Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement (CETE) pour le franchissement du Val d'Allier

20 décembre 2013 : Réunion du Comité de pilotage du projet RCEA, et validation de la solution retenue parmi les 6 variantes proposées

16 avril 2014 : Réunion du Comité Consultatif de la RNNVA

12 janvier 2015 : Réunion du Comité de pilotage du projet RCEA – Annonce de la tenue d'une enquête publique pour le projet de modification du décret de création de la RNNVA, en parallèle de l'enquête RCEA

13, 14, 15 janvier 2015 : Réunions publiques d'information RCEA

1.5 - Cadre juridique

La réserve naturelle du val d'Allier est donc encadrée par le décret du 24 mars 1994, portant sa délimitation, son mode de gestion, et fixant la réglementation qui s'applique à l'intérieur de son périmètre.

Ce sont les articles L.332-1 et suivants et R.332-1 et suivants du code de l'environnement qui encadrent la procédure de création de réserve ou de modification.

Les administrations et collectivités locales dont le territoire est concerné par le projet doivent faire l'objet d'une consultation. Ainsi le préfet de l'Allier en parallèle de l'enquête publique et par courrier en date du 7 avril 2016, a sollicité l'avis des administrations et collectivités concernées (DDT, DDCSPP, DDFP, DRAAF, DREAL, DRJSCS, DRAC, DRECCTE, ARS, Rectorat, ONCFS, ONEMA, mairies concernées par le projet, Communautés d'agglomération et de communes, CLE du SAGE Allier Aval, Conseil Régional Auvergne - Rhône-Alpes, Conseil Départemental de l'Allier).

A l'issue de l'enquête publique, et de la consultation, la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, ainsi que la commission départementale des espaces, sites et itinéraires relatifs aux sports de nature, feront l'objet à leur tour d'une consultation.

La synthèse de l'ensemble des consultations y compris le bilan de l'enquête publique sera soumise à la ministre chargée de l'Environnement.

1.6 - Composition du dossier

Le dossier mis à disposition du public comprenait :

1. L'arrêté préfectoral n°1029/2016 en date du 4 avril 2016 portant ouverture d'enquête publique relative à la demande d'autorisation de modification du décret portant création de la réserve naturelle nationale du Val d'Allier dans le cadre de la mise à 2x2 voies de la RCEA (Annexe 1 – 4 pages)
2. Le dossier d'opportunité de modification du décret de la réserve naturelle nationale du val d'Allier dans le cadre de la mise à 2 fois 2 voies de la RCEA (505 pages)
3. Le projet de décret modifié (Annexe 2 - 2 pages)
4. L'avis de la commission des aires protégées du Conseil National de la Protection de la Nature (Annexe 3 - 2 pages)
5. Un registre d'enquête pour l'enregistrement des réclamations et observations.

2- Organisation et déroulement de l'enquête

2.1 - Désignation du commissaire enquêteur

Suite à la demande de monsieur le préfet de l'Allier en date du 25 février 2016, le président du tribunal administratif de Clermont-Ferrand m'a désignée comme commissaire enquêteur en date du 10 mars 2016 (décision E16000031/63). Il a souhaité désigner pour cette enquête un des membres

de la Commission d'enquête publique relative à la mise à 2x2 voies de la RCEA (dont je fais partie), afin d'assurer un lien entre les deux enquêtes, pour faciliter l'information du public. Un suppléant a également été désigné pour cette enquête, il s'agit de Monsieur Yves HARCILLON, également suppléant pour l'enquête publique RCEA.

2.2 - Modalités de l'enquête

La période de l'enquête publique a été fixée en lien avec la préfecture de l'Allier et la DREAL Auvergne, et en parallèle de l'enquête sur le projet de mise à 2x2 voies de la RCEA, soit du 25 avril au 17 juin 2016. Le siège de l'enquête a été fixé à Chemilly, et des permanences ont également été programmées sur les communes de Toulon-sur-Allier et Chatel-de-Neuvre.

Les dates de permanences ont été fixées en accord avec madame Valérie VILAGOS de la préfecture de l'Allier, comme suit :

- Le lundi 25 avril de 14 à 17 heures à Chemilly
- Le mardi 3 mai 2016 de 9 à 12 heures à Chatel-de-Neuvre
- Le lundi 9 mai 2016 de 9 à 12 heures à Toulon-sur-Allier
- Le vendredi 3 juin 2016 de 9 à 12 heures à Chemilly
- Le vendredi 10 juin de 9 à 12 heures à Toulon-sur-Allier
- Le jeudi 16 juin de 9 à 12 heures à Chatel-de-Neuvre

Monsieur le préfet de l'Allier a sollicité l'avis des administrations et collectivités locales concernées par la réserve naturelle nationale du val d'Allier, par courrier en date du 7 avril 2016.

2.3 – Précisions apportées au dossier

Réunion préalable

Une réunion a été organisée par la préfecture de Moulins le 1^{er} avril 2016. Cette réunion était commune aux deux enquêtes RCEA et RNNVA. Le maître d'ouvrage (la DREAL) a présenté à cette occasion le projet de doublement de la deux fois deux voies et donc de travaux sur le pont de l'Allier dans la réserve nationale. Les principales problématiques du projet ont donc été évoquées à cette occasion.

Visite des lieux

Une visite du site de la Réserve Naturelle Nationale du Val d'Allier, au droit du pont, a été organisée en même temps que la visite des lieux de l'enquête publique RCEA. Cette visite a réuni le maître d'ouvrage, porteur des deux projets, c'est-à-dire la DREAL, le commissaire enquêteur et le suppléant de la présente enquête, la commission d'enquête publique pour la mise à 2x2 voies de la RCEA, et ses suppléants.

Cette visite a permis d'aborder les problématiques du futur projet sur ce site, à savoir la nature des travaux, les nuisances pendant les travaux, les aménagements pour faciliter la divagation de l'Allier,

l'impact de l'enlèvement des enrochements et ses conséquences éventuelles à terme sur le bâti en rive gauche de l'Allier (bâtiment d'exploitation, station d'épuration...)

2.4 - La publicité

L'avis d'enquête a été communiqué au public par le biais de deux journaux, l'un hebdomadaire « **La Semaine de l'Allier** » (éditions des **7 avril et 28 avril 2016**), l'autre quotidien « **La Montagne Centre France** » (éditions des **7 avril 2016 et 26 avril 2016**) - (Annexes 4)

L'avis d'enquête a été affiché en mairie de Chemilly, Toulon-sur-Allier et Chatel-de-Neuvre à compter du 5, 7 ou 9 avril 2016 comme l'indiquent les certificats d'affichage signés par les maires, et jusqu'au 17 juin 2016 inclus. (Annexes 5).

L'avis d'enquête a également été affiché à proximité du site de la Réserve Naturelle Nationale du Val d'Allier, en bordure de route, sur le panneau d'affichage extérieur de la commune siège de l'enquête : Chemilly.

Sur internet, l'enquête a été annoncée par le biais des sites de la préfecture de l'Allier et de la DREAL Auvergne – Rhône-Alpes.

Enfin, pendant toute la durée de l'enquête, des communications ont été faites par voie de presse. Ainsi dans la Montagne, le 18 avril, dans le JdC (Journal du Centre), le 18 avril également, dans la Montagne le 25 avril, la tenue de l'enquête RNNVA est annoncée en parallèle de l'enquête RCEA, pour le « Franchissement du Val d'Allier ». Le 19 avril, une annonce spécifique est faite par la Montagne.

2.5 - Déroulement de l'enquête

Le 22 avril 2016, la totalité des pièces du dossier et chaque page du registre d'enquête ont été paraphées par mes soins, soit avant l'ouverture de l'enquête.

Pendant la durée de l'enquête, le dossier a été mis à disposition du public dans les mairies de Chemilly, Chatel-de-Neuvre et Toulon-sur-Allier, aux heures habituelles d'ouverture des mairies. Il était également à disposition du public via le site de la préfecture de l'Allier, onglet Publications/Enquêtes publiques/Autres, et via le site de la DREAL Auvergne – Rhône-Alpes.

Le public pouvait donc déposer ses observations sur registre dans l'une des 3 mairies, ou les transmettre par courrier au siège de l'enquête à Chemilly, et avait aussi la possibilité de les transmettre à l'adresse mail indiquée sur l'avis d'enquête : rnnva@developpement-durable.gouv.fr.

Le 17 juin 2016, l'enquête a été clôturée, aux heures de fermeture des mairies, soit 17 heures à Chemilly, 18 heures à Toulon-sur-Allier et Chatel-de-Neuvre.

Le 18 juin 2016 au matin, j'ai récupéré les 3 dossiers et registres d'enquête dans chacune des mairies.

2.5 – Réunions d’information

Dans le cadre de l’enquête publique RCEA, deux réunions d’information ont été organisées, dont une à Montmarault, l’autre à Toulon-sur-Allier. Le projet au droit de la réserve naturelle a été présenté à cette occasion et le maître d’ouvrage a pu répondre aux questions posées sur les travaux envisagés, en particulier à Toulon-sur-Allier.

Le projet de modification du décret n’a fait l’objet d’aucune question à ces occasions.

2.6 – Climat de l’enquête

L’enquête s’est déroulée dans de bonnes conditions. L’ambiance était particulièrement calme.

Le public a été absent pour les permanences de Chemilly et Chatel-de-Neuvre, pour l’enquête propre à la RNNVA ; quelques visites ont cependant eu lieu pour la consultation du dossier RCEA et des questions relatives au projet de mise à 2x2 voies ont été posées à cette occasion.

A Toulon-sur-Allier, deux visites ont eu lieu pendant les permanences.

3– Le dossier d’enquête

Le dossier d’enquête est un document A4, de 150 pages + 355 pages d’annexes, qui présente la réserve, le projet d’élargissement de la RCEA, la synthèse des inventaires faunistiques et floristiques au niveau de la réserve, le projet de franchissement avec une synthèse de l’analyse des variantes, les impacts du projet et enfin les mesures à mettre en œuvre lors de la réalisation des travaux. L’étude d’incidence sur le site «Natura 2000 – Val d’Allier Nord » de la mise à 2x2 voies de la RCEA est présentée en annexe du dossier.

Les textes, cartes et schémas du dossier d’enquête sont très clairs. Les variantes proposées sont bien exposées et leur impact est analysé de façon synthétique, facilement compréhensible pour le public.

Néanmoins, aucune précision n’est donnée sur la concertation menée en ateliers techniques qui a permis de valider le choix de la variante. Il aurait été souhaitable d’avoir dans le dossier, des informations sur les personnes ayant participé à ces ateliers techniques, afin de mieux appréhender la concertation mise en œuvre par le maître de l’ouvrage, et les problèmes soulevés lors de cette phase préalable. Le bilan de la concertation se résume en 3 lignes (page 81 du dossier). Ces éléments figuraient néanmoins dans le dossier RCEA, consultable aussi aux mairies de Chemilly et de Toulon-sur-Allier.

Enfin, l’étude ne fait jamais mention des impacts potentiels des aménagements dans le cadre d’une crue centennale, sur la vitesse d’arrivée d’eau et donc de la vulnérabilité en matière d’inondation en amont et en aval de l’ouvrage. Cependant, ces éléments figuraient également dans le dossier RCEA.

4- Observations recueillies pendant la période d'enquête.

4.1- Bilan des observations recueillies

Au cours de l'enquête, une seule observation a été déposée directement sur les registres (une autre annonçait un courrier), sept courriers ont été réceptionnés en mairies et annexés aux registres, six courriels ont été reçus sur la boîte de messagerie spécifique à cette enquête, dont deux concernaient strictement l'enquête publique RCEA, deux observations ont été faites lors de la réunion d'information organisée par la Commission d'enquête RCEA le 1^{er} juin 2016 à Toulon-sur-Allier. Ce sont donc au total 14 observations qui ont été faites sur le projet.

4.2 – Procès-verbal des observations

Un procès-verbal des observations a été rédigé par mes soins à l'issue de l'enquête (Annexe 6), et remis à la DREAL en date du 22 juin 2016, soit 5 jours après la fin de l'enquête.

Ce PV a fait l'objet d'un retour du maître d'ouvrage. Il m'a été adressé en date du 5 juillet 2016 (annexe 7).

Les réponses du maître d'ouvrage sont reprises intégralement dans la partie qui suit.

4.3 – Observations du public, réponses du maître d'ouvrage et commentaires

I. Observations écrites ou annexées aux registres.

1. Observation de Mr RIBOULET déposée sur le registre de Chemilly le 22 mai 2016.

Mr RIBOULET trouve normal et indispensable que le décret de la RNNVA soit modifié pour permettre les travaux de la RCEA. Par contre, il trouve « inconcevable que l'on veuille plus que doubler la longueur du pont de l'Allier et que l'on puisse enlever les enrochements protégeant les ouvrages d'art, une exploitation agricole et la station d'épuration de Chemilly ».

Réponse du maître d'ouvrage

Le doublement de la longueur du pont sur l'Allier est un choix d'aménagement retenu par le maître d'ouvrage à la suite d'une analyse technique de solutions visant à augmenter ou non la longueur du viaduc de franchissement du Val d'Allier. Le choix retenu in fine (augmentation de la longueur du viaduc de 218 m et retrait des enrochements situés en rive gauche de l'allier) permettra d'améliorer la dynamique fluviale de la rivière, qui est l'enjeu majeur pour garantir le fonctionnement écologique de la réserve naturelle nationale du Val d'Allier.

Le projet de mise à 2 x 2 voies de la RCEA constitue aussi une opportunité pour la réserve naturelle, en restaurant une dynamique qui avait été contrainte lors de la construction de l'ouvrage actuel.

Commentaires du commissaire enquêteur

Les variantes étudiées pour la mise à 2x2 voies de la RCEA au droit de la réserve naturelle ont déjà fait l'objet d'une analyse approfondie pour la recherche d'une solution assurant le meilleur compromis entre les volets socio-économiques, environnementaux, techniques et financiers. Les acteurs de la réserve ont pu participer au comité technique et au comité de pilotage qui se sont tenus respectivement en novembre et décembre 2013.

Ce compromis est la variante retenue. Elle va permettre, outre la mise à 2x2 voies de la RCEA :

- de redonner à la rivière Allier un espace de mobilité, et ainsi assurer à la réserve naturelle une restauration des milieux,
- de prévenir l'enfoncement du lit de l'Allier, et ainsi préserver la nappe alluviale, principale source d'approvisionnement en eau potable du département de l'Allier,
- d'éviter les risques de submersion de l'axe par le rehaussement prévu, en cas de crue,
- et sera l'occasion de réaliser un dispositif d'assainissement adapté, inexistant à ce jour, au droit du pont, et ainsi éviter les pollutions dans la réserve.

La variante prévoit la réalisation de protections. Leur nature et leur longueur des protections restent à définir. Une étude complémentaire a été commandée par le maître d'ouvrage dans cet objectif (annexe 8).

2. Observation du SIVOM de la Sologne Bourbonnaise reçue à Chemilly le 26 mai 2016

Mr le président du SIVOM rappelle la présence de leur puits de captage placé en rive droite de l'Allier, près du pont routier et au Nord de la RCEA, et d'un forage non exploité au sud de la RCEA. Si l'enrochement en rive droite est maintenu, il tient cependant à rappeler les éléments administratifs qui encadrent l'ouvrage de production d'eau potable : AP1963/06 et contrat territorial « Captages prioritaires de l'Allier » et notamment l'article 4.2 « voies de communications routières » en page 6 de l'AP qui mentionne les travaux à réaliser pour le projet routier en cas de doublement de l'axe. Il rappelle aussi les engagements de la DIR Centre-Est en matière de non-utilisation de produits phytosanitaires et demande que ces engagements soient repris par le concessionnaire.

Réponse du maître d'ouvrage

La présence des puits de captage d'alimentation en eau potable est bien connue du maître d'ouvrage et mentionnée dans le dossier d'enquête relatif au projet de modification du décret portant création de la réserve, ainsi que dans le dossier d'enquête publique préalable à la DUP du projet de mise à 2 x 2 voies de la RCEA.

Les travaux, qui seront réalisés, respecteront les prescriptions de l'arrêté préfectoral indiqué, en particulier la mise en place d'un dispositif d'assainissement avec un réseau de collecte des eaux pluviales sur la plate-forme autoroutière qui sera étanchéifié au niveau des captages et le rejet dans un bassin en aval des captages. Lors des études détaillées du projet, le futur concessionnaire mènera l'étude particulière pour prendre en compte les contraintes liées à la présence des périmètres de protection des captages.

*S'agissant de la non-utilisation de produits phytosanitaires, pour laquelle la DIR Centre-Est a pris des engagements, et eu égard à l'évolution de la réglementation, **le maître d'ouvrage l'inscrira dans le dossier des engagements de l'État, qui s'imposera au futur concessionnaire.** Le dossier DUP du projet RCEA précise d'ailleurs, comme mesure dans l'étude d'impact, que l'emploi de produits phytosanitaires est interdit dans ces périmètres de protection.*

Commentaires du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur prend bonne note des engagements de l'Etat sur l'assurance de la continuité des mesures de protection des captages engagées depuis plusieurs années.

3. Observation de Mr A.DESSERT enregistrée le 3 juin 2016 dans le registre de Chemilly

Mr DESSERT cite la page 45 du chapitre 3.3.6 « enjeux liés aux activités socio-économiques » du dossier RNNVA. Il indique qu'il est « concerné par le projet d'allongement du pont de la RCEA et surtout le projet de désenrochement », qui « exposerait ses terres cultivées, ses forages d'irrigation et sa station de pompage, par le risque d'érosion des berges ». Il cite la page 102 du dossier qui fait état d'études décrivant un fort degré d'érodabilité (6 m/an en dehors des crues centennales) et indique qu'à 6 mètres au plus, « sont concernés : un chemin d'accès, un forage d'irrigation, une station d'irrigation, un pylone et un comptage EDF ». Il rappelle que « le dossier prend en compte la nécessité de protéger la berge, motivée par la présence de la ferme des Perrons, de la station d'épuration en plus de l'activité agricole ». Il indique enfin que « le dossier renvoie la balle au futur concessionnaire autoroutier, laissant un vide à ce sujet ».

Il pose les questions suivantes :

- a) « Les nouvelles protections seront-elles mises en place avant le désenrochement de l'existant ? »
- b) « Qui décide de la qualité des protections, de leur nature et de leur emplacement ? »
- c) « Quel suivi et quelle surveillance seront mis en place pour assurer leur pérennité ? »

Il demande :

- a) « Qu'il soit pris acte de la particularité de la situation et qu'il en soit tenu compte dans le cas de compensation et d'indemnisations éventuelles »
- b) « Que l'indemnisation soit à la parcelle et non globale »
- c) « Que l'indemnisation des pertes et perturbations à l'exploitation soit personnalisée et non globale »
- d) « Qu'il soit donné priorité aux SAFER »

Il demande aussi « qu'il soit bien noté et pris en considération le fait que si un forage d'irrigation est référencé en tant que tel (page 92 du dossier), un autre forage existe ». Il joint à ses observations l'arrêté préfectoral le notifiant (AP portant autorisation d'irriguer dans le département de l'Allier, hors zone de répartition des eaux pour la campagne 2015, au titre du code de l'environnement - Est cité le forage de Chemilly au lieu-dit Les Perrons, parcelle B326 avec un débit autorisé de 50m³/h. En observation, on peut lire « deux forages ».

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage prend bonne note de ces observations, en particulier celles relatives aux forages d'irrigation. Par rapport aux autres questions que M. Dessert pose, les éléments de réponse suivants peuvent être apportés.

- Le dossier fait état d'une analyse du contexte géomorphologique et des zones de protection à réaliser de même que des premiers éléments quant à la nature de ces protections : caissons végétalisés, boudins végétalisés en solutions mixtes de la réalisation d'enrochements. Une étude est en cours afin de préciser et localiser les protections nécessaires, identifier les types de protections adéquates et les échéances prévisibles de mise en oeuvre. Il s'agit bien de protéger les terrains de la ferme des Perrons et la station d'épuration de Chemilly, mais aussi de ne mettre en place que les protections strictement nécessaires dans la zone d'étude et dont l'impact sur le milieu peut être maîtrisé (utilité et nature des protections).

L'avancement de l'étude sera présenté au CNPN (Conseil National de la Protection de la Nature) ainsi qu'à l'ensemble des acteurs locaux, que les rapporteurs du CNPN ont rencontrés lors de leur visite sur place. **Cette étude a pour objet principal d'identifier le plus précisément possible les exigences vis-à-vis du futur concessionnaire autoroutier.**

- Les protections dont la mise en place au moment des travaux aura été arrêtée, seront réalisées simultanément à la construction de l'ouvrage de franchissement du Val d'Allier et avant désenrochement. En fonction des résultats de l'étude, il se pourrait que la réalisation de certaines protections ou d'autres mesures soient différées et mises en place par le concessionnaire en fonction du suivi de l'érosion qu'il aura à effectuer durant toute sa période de concession.

- Le suivi de l'érosion, l'entretien des protections et les mesures de gestion éventuelles incomberont au futur concessionnaire de la RCEA.

- S'agissant des observations concernant le régime d'indemnisation spécifique lié aux terres agricoles riveraines de la RNN du Val d'Allier, le maître d'ouvrage prend note de la demande de M. Dessert qui pourra être traduite dans un protocole d'indemnisation à mettre en oeuvre dans le cadre du projet de la RCEA (comprenant les aménagements sur le Val d'Allier).

Commentaires du commissaire enquêteur

Les observations relatives à la question de l'enlèvement des enrochements, du ré-enrochement, de la nature des protections à mettre en place sont traitées dans le commentaire général du commissaire enquêteur en § 4.3.

Il est pris note que le maître d'ouvrage a enregistré les ouvrages existants en bordure d'Allier et qu'un protocole d'indemnisation sera mis en oeuvre dans le cadre du projet RCEA.

4. Observation de l'Association des Usagers du Val d'Allier, annexée au registre le 3 juin 2016 à Chemilly

Mr A.DESSERT, président de cette association, et membre du Comité consultatif de la réserve Naturelle du Val d'Allier souligne la nécessité de la mise à 2 fois 2 voies sur le plan économique et humain. La prise en considération des enjeux environnementaux à la lecture des dossiers (RNNVA et RCEA) le conduit à s'interroger sur l'importance apportée à la protection du crapaud sonneur à ventre jaune et plus généralement à l'environnement au droit du pont sur l'Allier par rapport à la protection des utilisateurs.

L'argument d'allonger le pont de 180 mètres à 404 mètres lui apparaît contestable. Ainsi, il se demande si « les actions de désenrochement, de dé-remblaiement n'auraient pas plus d'inconvénients environnementaux que d'avantages ». Il cite notamment la destruction d'espaces boisés classés, et de 3 boires. Il indique que « la faune et la flore se sont adaptés à l'existant et demande si un simple doublement du pont actuel sans rallongement » ne suffirait pas.

Il indique « qu'en l'état actuel des lieux, il est constaté un fonctionnement suffisant de la dynamique fluviale dans la réserve naturelle ». Il rappelle que, selon les propos tenus par le Conservateur de la réserve, « le méandrage existe et fonctionne, les milieux pionniers sont suffisants pour être vecteurs de biodiversité ». Il conclut avec ces questions : « Pourquoi détruire ce qui existe ? Cela ne va-t-il pas à l'encontre des objectifs de préservation de l'environnement ? »

Réponse du maître d'ouvrage

Les éléments de réponse sont ceux apportés à l'observation 1.

De plus, les remarques portent aussi sur le paradoxe que pourrait constituer l'augmentation de la dynamique fluviale et sa possible atteinte sur des milieux dont la qualité biologique est reconnue. Il est à rappeler que l'objet même du projet est de redonner à ce secteur du Val d'Allier un fonctionnement naturel, facteur essentiel de richesse écologique de la réserve. Ce fonctionnement ayant été, depuis la construction de la RCEA, contraint par des enrochements le long de la rivière.

Commentaires du commissaire enquêteur

Les observations relatives à la question de l'enlèvement des enrochements, du ré-enrochement, de la nature des protections à mettre en place sont traitées dans le commentaire général du commissaire enquêteur en § 4.3.

5. Délibération de la commune de Chemilly annexée au registre le 03 juin 2016

Le conseil municipal de Chemilly rappelle les conséquences possibles de la destruction des enrochements, compte-tenu de la forte érodabilité en aval et en amont du pont (Les Perrons et La Jolivette) où se trouvent des terres exploitées et des maisons d'habitation et la station d'épuration de la commune. Il signale que le choix du type de protection sera au final fait par le concessionnaire et que la collectivité devra payer s'il y a un problème. Le conseil municipal pose les questions suivantes :

- a) « Quelles seront les protections à la place des enrochements ? »
- b) « Qui décidera de ces protections ? »
- c) « Quel suivi et quelle surveillance seront mis en place et par qui ? »
- d) « Où se trouvera le second accès à la réserve puisque l'existant sera supprimé ? »

Le conseil municipal émet donc un « avis favorable avec réserves sur la modification du décret de création de la RNNVA ». Il propose « le doublement du pont à l'identique pour conserver l'espace boisé classé situé en bord d'Allier, d'une surface de 25 ha et conserver les protections de berges existantes afin d'écartier toutes dépenses déraisonnables, supportées au final par le contribuable ».

Réponse du maître d'ouvrage

Les éléments de réponse sont ceux apportés à l'observation 3 concernant la nature des protections de la falaise.

Le périmètre de mise en oeuvre des protections est spécifié dans le dossier d'enquête publique. La nature des protections sera déterminée par l'étude en cours par la DREAL et jointe en annexe à la présente note.

Concernant l'accès à la réserve au niveau du pont de la RCEA à Chemilly, l'accès actuel, se branchant sur la RCEA, n'est pas conforme aux normes autoroutières et sera supprimé. Le chemin sera toutefois rétabli le long de la RCEA en se branchant sur la RD 2009 au niveau de l'échangeur de Chemilly.

Les dépenses liées à l'aménagement de la RCEA, le doublement et l'allongement du pont, le désenrochement, la mise en place des protections nécessaires et leur suivi seront supportées par le concessionnaire autoroutier (donc au final par les usagers de la RCEA et non par le contribuable).

Commentaires du commissaire enquêteur

Les observations relatives à la question de l'enlèvement des enrochements, du ré-enrochement, de la nature des protections à mettre en place sont traitées dans le commentaire général du commissaire enquêteur en § 4.3.

Le commissaire enquêteur prend bonne note du rétablissement d'un chemin d'accès à la réserve au niveau de l'échangeur de Chemilly et indique que le cahier des charges de l'étude complémentaire commandée par la DREAL figure en annexe 8 du présent rapport.

6. Courrier de Mme Christine LEMAIRE et Mrs Alain, Maurice et Philippe LEMAIRE, annexé au registre à Toulon-sur-Allier le 15 juin 2016.

Ces agriculteurs associés en GAEC sur une exploitation de grandes cultures situées au sud de Toulon-sur-Allier, dans la zone du Val d'Allier, au Nord de la RCEA, sont riverains de la RNNVA et de la rivière sur plus de 2 kilomètres. Ils soulignent que « la modification du décret est justifiable dans la mesure où il autorisera les travaux de mise à 2x2 voies de la RCEA », mais que « les arguments utilisés pour justifier des mesures compensatoires environnementales et les moyens afférents mis en oeuvre », le sont moins.

- ❖ Ils indiquent que « la suppression des enrochements en rive gauche aura pour effet d'accentuer le méandrage de la rivière vers des zones d'activités humaines et économiques ». Ils indiquent que « en rive gauche, des méthodes douces de stabilisation de berges, dans le strict périmètre de l'étude, sont préconisées, mais que la même protection doit impérativement être mise en oeuvre, par tous moyens efficaces, en rive droite ». Ils signalent que « les effets induits en dehors de la zone d'étude ne sont pas mesurés ».
- ❖ En deuxième point, ils indiquent que leur exploitation et d'autres exploitations se trouvent dans l'aire de mobilité optimale. Selon eux, l'objectif de redonner à la rivière un espace de mobilité...déterminant pour que la dynamique fluviale fasse son oeuvre de rajeunissement des milieux, « est loin de prendre en compte le nécessaire équilibre entre les besoins des activités socio-économiques du territoire et la préservation des milieux naturels ». Cette disposition (opportunité de redonner à la rivière son espace de mobilité) « nie complètement les besoins de l'activité économique que sont les entités agricoles présentes dans le périmètre défini comme optimal ». Selon eux, « les exploitations incluses dans cet espace, n'auront comme seule

alternative que de disparaître au profit de la divagation non contenue de l'Allier ». Ils signalent déjà la disparition de plusieurs hectares de terres agricoles (parcelle des Iles au droit du pylône N°83), sur la commune de Toulon-sur-Allier, « sans qu'aucune mesure ne soit mise en œuvre ».

- ❖ Puis ils expliquent que « l'espace de mobilité optimal délimité apparaît totalement démesuré ». Ils sont d'autant surpris qu'il ne soit pas tenu compte de l'incidence que pourrait avoir la capture du lit de la Sonnante par la rivière Allier. Ils rappellent que « la rivière Allier arrive en zone péri-urbaine depuis le pont de la RCEA avec, en parallèle, un chevelu de ruisseaux drainant toute la partie Est de la commune (le ruisseau de Toulon-sur-Allier, la Sonnante, la Crevée) ». Ils indiquent que « lorsque la rivière est en hautes eaux et que les ruisseaux sont aussi en crue, la seule façon qu'aient ceux-ci de se vider est d'emprunter la courbe de niveau basse en direction de l'aval ». Aussi sous peine de constater l'inondation programmée de la partie basse du lotissement des Bernachets, du centre routier de Toulon-sur-Allier et de toute la plaine alluviale située en amont, il leur apparaît « primordial que la rivière ne vienne pas capturer le lit de la Sonnante et qu'elle reste dans le lit mineur » ; « nécessité renforcée par la proximité de l'agglomération moulinoise et le chenal emprunté par l'Allier entre les deux levées de la ville de Moulins ».
- ❖ Enfin, concernant l'élargissement du pont, ils sont à peu près certains « qu'il induira une arrivée beaucoup plus rapide des eaux à l'entrée de l'agglomération moulinoise en cas de crue importante ».

Réponse du maître d'ouvrage

Concernant le risque d'inondation, une étude hydraulique a été réalisée par SAFEGE pour le compte de la DREAL, disponible dans le dossier d'enquête publique relatif à la mise à 2 x 2 voies de la RCEA, en annexe de l'étude d'impact (volume 5, tome 2, 4° p. 221 et suivantes).

Elle prend en compte l'ensemble de la traversée du Val d'Allier, c'est-à-dire l'allongement du pont mais aussi le rehaussement en rive droite, et a permis de vérifier le dimensionnement en crue centennale des ouvrages hydrauliques de décharge prévus dans le projet (nécessités par le rehaussement malgré l'augmentation de la section hydraulique du pont).

L'étude met en évidence que la différence de hauteur d'eau entre la situation aménagée et la situation actuelle n'est pas significative (moins de 5 cm supplémentaires) ni au niveau des enjeux (bâtiments dans la zone d'étude) ni en amont ou en aval au niveau de Moulins pour la crue centennale modélisée. Les modifications plus significatives restent localisées en amont et en aval immédiat de l'ouvrage sur l'Allier (voir carte p. 332 du tome 2 du volume 5 du dossier DUP RCEA).

De même, des modifications significatives de vitesse d'écoulement ne sont observées qu'à proximité immédiate des ouvrages de décharge et surtout du pont sur l'Allier (voir carte p. 333 du même document). Il n'y aura pas de différence de vitesse au niveau de Moulins ou Toulon-sur-Allier entre la situation aménagée et la situation actuelle. La modélisation prévoit même une légère diminution (de hauteur d'eau, vitesse et temps de submersion) du côté de Toulon-sur-Allier en aval du futur échangeur RN7/RCEA.

Commentaires du commissaire enquêteur

Les observations relatives à la question de l'enlèvement des enrochements, du ré-enrochement, de la nature des protections à mettre en place sont traitées dans le commentaire général du commissaire enquêteur en § 4.3.

Le commissaire enquêteur a pris note que l'étude SAFEGE ne met pas en évidence de différence de hauteur d'eau entre la situation aménagée et la situation actuelle, et ne modifie pas non plus significativement les écoulements d'eau. Il indique néanmoins que dossier loi sur l'eau que devra présenter le concessionnaire retenu, lors de sa demande d'autorisation de réalisation des travaux, reprendra l'ensemble des études hydrauliques préalablement réalisées. Les risques en matière d'inondabilité en amont et en aval du pont de la RCEA, seront alors précisés et permettront de juger de la nécessité ou non de mesures à mettre en œuvre pour une réduction maximale des risques pour la sécurité des biens et des personnes, en cas de crue centennale, la situation actuelle n'étant pas forcément optimale.

7. Observation de Mrs Pascal PERRIN, maire d'Yzeure et conseiller départemental, Alain DENIZOT, maire d'Avermes et Conseiller départemental, et Jacques LAZHAYE, conseiller municipal de Moulins, par courrier reçu en mairie de Chemilly le 16 juin 2016.

Ils indiquent, dans le cadre d'un courrier commun à l'enquête publique RCEA, et pour la partie du courrier concernant la RNNVA, qu'ils sont « favorables à la modification de l'article 12 du décret de création de la RNNVA pour permettre les travaux d'élargissement de la RCEA dans la traversée de cette dernière ».

Ils demandent pour ce qui concerne la RNNVA : « le maintien des protections (enrochements) des infrastructures publiques et des terres agricoles » et demandent « de veiller à ne pas augmenter les risques d'inondation des populations situées en aval ».

Réponse du maître d'ouvrage et commentaires du commissaire enquêteur

Les éléments de réponse sont ceux déjà apportés précédemment (observations 1, 3 et 6).

8. Courrier de Mr H. PEROUSE DE MONTCLOS, enregistré le 16 juin 2016, en mairie de Toulon sur Allier.

Mr PEROUSE DE MONTCLOS dans son courrier général sur l'enquête publique RCEA fait une observation relative aux modifications prévues dans le cadre des travaux d'élargissement du pont sur l'Allier. Il signale que « le fait de la création d'un champ de divagation supérieur pour le lit de la rivière Allier, de par son méandrage et de par les modifications prévues, le lit mineur ne pourra que se déplacer vers l'Ouest, Chemilly, ce qui signifie qu'en amont et aval, le lit de la rivière se déplacera vers l'est, communes de Toulon-sur-Allier et Bessay, terres d'alluvions facilement érodables ». Il demande donc à ce qu'une protection des berges de sa propriété sur Bessay-sur-Allier, à la Beaume, 1000 mètres en amont du pont RCEA, soit réalisée.

Réponse du maître d'ouvrage

Le dossier comprend un volet hydro-morphologique et l'étude en cours permettra d'étudier plus en détail plusieurs hypothèses de reprise des bancs de sédiments par la rivière Allier au niveau de la zone d'étude du pont de la RCEA.

Il sera toutefois difficile d'établir un lien précis entre la reprise de divagation au niveau de cette zone (enjeu majeur de la réserve naturelle nationale du Val d'Allier) et l'évolution du méandrage en amont et en aval, qui est un phénomène complexe et soumis à de nombreux aléas.

Les seules protections mises en place seront celles strictement nécessaires pour protéger les enjeux au niveau de Chemilly suite au retrait des enrochements existants.

Commentaire du commissaire enquêteur

Les observations relatives à la question de l'enlèvement des enrochements, du ré-enrochement, de la nature des protections à mettre en place sont traitées dans le commentaire général du commissaire enquêteur en § 4.3.

II. Observations transmises par courriels

9. Courriel du 17 juin 2016 du Conservatoire d'Espaces Naturels de l'Allier (CEN)

Le CEN Allier après avoir rappelé la nature de ses actions, se félicite que « le projet de doublement de la RCEA puisse enfin avoir lieu » et se félicite qu'il se fasse « en élargissant le tracé actuel, et non au travers d'une nouvelle emprise ». Il souligne que la nouvelle infrastructure va traverser nombre de milieux naturels et sensibles, qu'il convient de préserver, de restaurer et qu'il faudra veiller à assurer le maintien des corridors écologiques entre ces milieux.

Plusieurs points sont évoqués. Deux concernent l'enquête publique RNNVA

➤ Le franchissement du Val d'Allier

Après un rappel des actions conduites pour la préservation de l'espace de mobilité de la rivière Allier, dans le cadre du SAGE Allier Aval d'une part puis dans le cadre du travail de recherche historique conduit par le CEN Allier, le président du CEN rappelle l'importance de la préservation et la restauration de l'espace mobilité.

Il souligne que l'espace de mobilité optimale au niveau du pont de la RCEA (qu'il qualifie de « verrou à la mobilité ») est de 1060 mètres du pont des Pacages à l'ouest du DPF. Il indique qu'il aurait été intéressant, « afin de rétablir un espace de mobilité conséquent pour permettre de contribuer à la recharge sédimentaire et ainsi de lutter contre l'incision du lit et la réduction de la capacité de la nappe alluviale, d'envisager un espace de franchissement conséquent, débutant du pont des Pacages jusqu'à l'extrémité Ouest du DPF » (solution non retenue en raison de son surcoût).

Il poursuit en indiquant que la solution proposée d'allongement du pont à 400 m, bien que moins ambitieuse, « constitue cependant une réelle avancée en matière de restauration de l'espace de mobilité de l'Allier, si elle s'accompagne de la suppression des enrochements situés en rive gauche ». Il admet que ces travaux conséquents « peuvent générer des inquiétudes et incompréhensions de la part des riverains ». Néanmoins, il s'agit selon lui « d'enjeux prioritaires pour lutter contre l'enfoncement du lit de la rivière et ainsi préserver la nappe alluviale qui alimente plus des 2 :3 des habitants du département, le patrimoine naturel, qui fait l'identité du val d'Allier, la stabilité des ouvrages d'art (pont et digues) qui peuvent subir des déchaussements. ».

Avant d'envisager et d'acter la reconstitution des enrochements au pied du talus situé en rive gauche, il lui paraît « impératif d'étudier le rapport coût/bénéfice d'un tel aménagement, comparativement à d'autres solutions telle que l'acquisition foncière des parcelles concernées par

l'éventuelle érosion, avec indemnisation des propriétaires, voire le déplacement des infrastructures ». Il cite l'exemple du dossier de Beaulon.

➤ La vulnérabilité aux inondations

Après avoir rappelé que la RCEA traverse la plaine d'Allier, sur un secteur très sensible aux inondations, et refait un petit historique des crues depuis 1975, il souligne que l'allongement du pont sur l'Allier va aussi « permettre d'améliorer les conditions d'écoulement ». Néanmoins il indique que le rehaussement de la route - justifiée par rapport aux autres ponts franchissant l'Allier qui seraient condamnés en cas de crue centennale - induira « un renforcement de l'effet barrière de la route et donc de l'inondabilité de l'amont de la plaine ». Il lui semble « impératif de prévoir d'accompagner ce rehaussement de la route par une augmentation de la section d'écoulement et donc la longueur du pont sur l'Allier mais également du pont du Pacage » (amélioration de l'écoulement des eaux empruntant l'ancien rio de Bessay).

Réponse du maître d'ouvrage

Les études réalisées ont permis de comparer différentes solutions quant au franchissement du Val d'Allier depuis une solution de base consistant à mettre à 2 x 2 voies le pont existant jusqu'à une solution portant l'ouvrage à une longueur de 1150 m. Le dossier d'enquête rappelle à ce titre que le choix a été fait par la prise en compte de différents enjeux et aussi du rapport coût / avantage de chaque solution (voir rapport pp 74-83). À ce titre, les solutions sans allongement du pont (coûteuse et ne générant pas d'effet positif sur le Val d'Allier) et celles avec des franchissements très importants (certes très avantageuse pour la réserve naturelle mais présentant d'autres impacts sur les captages notamment) ont été écartées au profit de la solution présentée dans le dossier d'enquête.

S'agissant des propriétés riveraines et au-delà du dossier présenté en enquête publique, l'étude en cours est de déterminer finement les localisations des protections strictement nécessaires par rapport aux enjeux à protéger, identifier les types de protections adéquates et les échéances prévisibles de mise en oeuvre. Il ne s'agit pas de reconstituer des enrochements en pied de falaise sur toute la rive gauche (zone d'étude) mais de mettre en place les moyens de protections nécessaires et adaptés pour protéger de l'érosion les enjeux représentés notamment par la ferme des Perrons et la station d'épuration de Chemilly.

Le cahier des charges de cette étude est annexé au présent document (annexe 8).

Le futur concessionnaire aura la responsabilité de la mise en oeuvre de ces mesures de protection et pourra proposer d'autres solutions, en concertation avec les acteurs locaux et les gestionnaires de la réserve naturelle. L'étude a pour objet principal d'identifier le plus précisément possible les exigences vis-à-vis du futur concessionnaire autoroutier.

Ainsi, la question du rachat des propriétés susceptibles d'être impactées par l'érosion liée à la rivière d'Allier, reste une hypothèse de travail que le concessionnaire autoroutier aura à prendre en compte dans son traitement du dossier. L'étude en cours permettra, ici aussi, de donner des éléments de réflexion utiles à l'étude du rapport coût / bénéfice lié à la protection ou non de la berge holocène en bordure ouest de la réserve.

Concernant la vulnérabilité aux inondations, les éléments de réponse sont ceux apportés à l'observation 6.

Commentaire du commissaire enquêteur

Les observations relatives à la question de l'enlèvement des enrochements, du ré-enrochement, de la nature des protections à mettre en place sont traitées dans le commentaire général du commissaire enquêteur en § 4.3.

Il est bien noté que la proposition faite par le CEN Allier quant au rachat possible de la ferme DESSERT et au déplacement de la station d'épuration de Chemilly a été enregistré par le maître d'ouvrage et qu'ils restent une hypothèse de travail pour le futur concessionnaire. Des éléments de réponse sur le rapport coût/bénéfice des mesures proposées seront d'ores et déjà apportés par l'étude complémentaire en cours.

La partie vulnérabilité aux inondations a déjà fait l'objet d'un commentaire pour l'observation 6.

10. Observation de SOS Loire Vivante reçue par courriel le 17 juin 2016

Mr le président après avoir rappelé les objectifs de l'association et souligné la richesse au niveau national de la rivière Allier, indique que « le rallongement du pont et l'enlèvement des enrochements est une bonne chose, mais cette proposition n'est pas suffisante pour compenser les travaux dans une réserve naturelle nationale ». Il affirme que « c'est en rive droite que la restauration de la dynamique fluviale aurait d'avantage d'effet sur les milieux aquatiques, et contribuerait à limiter l'enfoncement de l'Allier ». Il demande donc que « les enrochements soient supprimés en rive droite ».

Il indique aussi que la mise en place de protection de berges en limite de la RNN n'est pas acceptable. Il propose d'autres mesures à un coût selon lui plus raisonnable, c'est-à-dire « le rachat de la ferme DESSERT et le déplacement de la station d'épuration ».

Il cite le cas de telles mesures pratiquées sur d'autres rivières comme l'Adour et indique que ces mesures sont défendables dans le cadre d'une réserve naturelle nationale et dans le cadre d'un SAGE.

Réponse du maître d'ouvrage

Le doublement et d'allongement du pont est un choix du maître d'ouvrage qui permettra une réelle amélioration de la dynamique alluviale au niveau de la RCEA.

C'est une solution de compromis entre les enjeux environnementaux, agricoles, techniques et financiers, qui a été validée par les différents acteurs représentant ces thématiques en comité de pilotage du projet (voir compléments d'information apportés à la commissaire enquêtrice en fin de document).

Elle représente un surcoût important qui sera supporté par le futur concessionnaire autoroutier. Une solution plus conséquente, outre la problématique des puits de captage d'alimentation en eau potable en rive droite, remettrait en question cette recherche d'équilibre entre les différents enjeux et conduirait à un coût qui pourrait remettre en cause l'ensemble du projet de mise à 2 x 2 voies de la RCEA.

Les éléments de réponse concernant les protections en limite de la RNNVA en rive gauche sont apportés à l'observation précédente.

Commentaire du commissaire enquêteur

Les observations relatives à la question de l'enlèvement des enrochements, du ré-enrochement, de la nature des protections à mettre en place sont traitées dans le commentaire général du commissaire enquêteur en § 4.3.

Il est bien noté que la proposition faite par SOS Loire Vivante quant à l'intérêt du rachat de la ferme DESSERT et du déplacement de la station d'épuration de Chemilly a été enregistré par le maître d'ouvrage et qu'elle reste une hypothèse de travail pour le futur concessionnaire. Des éléments de réponse sur le rapport coût/bénéfice des mesures de protection envisagées seront d'ores et déjà apportés par l'étude complémentaire en cours.

11. Observation de la FRANE reçue par courriel le 17 juin 2016

Mr le Président indique dans un premier temps, que la FRANE a été entendue par la mission d'enquête du conseil national de la protection de la Nature (CNPN) sur le projet de doublement de la RCEA le 28 janvier 2016.

Il rappelle les enjeux de la rivière Allier et indique que « la restauration de l'espace de mobilité en rive gauche par l'enlèvement d'un enrochement ne peut en aucun cas faire admettre une dérogation au principe interdisant les travaux dans une réserve naturelle ». La restauration de la mobilité en rive gauche ne présente selon lui qu'un « intérêt négligeable en termes d'espace de mobilité ». Il souligne qu'il est prévu des enrochements sur cette même rive qui ne répondent ni aux aspirations du SAGE, ni à l'objet d'une réserve naturelle. « Ils constituent un brassage de matériaux coûteux, inutiles pour la réalisation du deuxième pont et nuisibles au patrimoine fluvial et géologique ».

Il indique que c'est « en rive droite que la restauration de la dynamique fluviale pourrait apporter un début de restauration du milieu aquatique et de relèvement de la ligne d'eau ». Cette restauration de façon éloignée en amont du pont n'a pas été envisagée.

Il conclut que « l'espace de mobilité n'est quasiment pas élargi et sera de surcroît bloqué par de nouveaux enrochements en rive gauche ». Il se prononce « contre la modification des dispositions du décret de 25 mars 1994 », « sous réserve d'amélioration par la DREAL des mesures proposées pour assurer la dynamique fluviale ».

Réponse du maître d'ouvrage

Les éléments de réponse sont ceux apportés à l'observation précédente. Notamment l'observation 9, mais aussi les compléments d'informations apportés à la commissaire enquêtrice en fin de document.

Commentaire du commissaire enquêteur

Les observations relatives à la question de l'enlèvement des enrochements, du ré-enrochement, de la nature des protections à mettre en place sont traitées dans le commentaire général du commissaire enquêteur en § 4.3.

Il est à souligner néanmoins que le projet présenté, avec la variante retenue, apporte, même s'il est parfois jugé aujourd'hui insuffisant, un bénéfice écologique en matière de divagation de la rivière Allier.

12. Observation de France Nature Environnement (FNE)

FNE constate que le dossier d'enquête publique est difficile d'accès.

Elle souligne que « le projet de mise à 2x2 voies de la RCEA au droit de la réserve se doit d'être exemplaire, d'une part pour éviter les impacts sur les milieux et espèces sauvages de la réserve naturelle et d'autre part, pour rétablir la dynamique fluviale contrainte par la conception de la RN79 ».

FNE regrette que « l'étude de modélisation hydraulique et les coupes de profil permettant de visualiser les différentes variantes et le contexte topographique et naturel » ne figurent pas au dossier d'enquête, comme l'avait souhaité la commission des aires protégées du CNPN dans son avis du 5 novembre 2015.

FNE demande les modifications suivantes sur le projet de décret ainsi (ajouts proposés en caractères italiques, soulignés) :

« b) Les travaux nécessaires à la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) intégrant ceux permettant de redonner de la mobilité à la dynamique fluviale avec la suppression de tous les enrochements et l'enlèvement des remblais routiers »

« c) Si elles sont nécessaires à la sécurité des biens et des personnes et selon une expertise hydraulique, en conséquence des travaux de mise à 2x2 voies de la RCEA, la mise en place de protections naturelles, sans enrochements, de berges en limite de réserve naturelle au droit des parcelles 20, 21, 22, 325, 326, 335, de la section OB de la commune de Chemilly »

Insérer au niveau de l'article 1 :

« d) Les travaux nécessaires au rétablissement de la mobilité hydraulique au niveau de la rive droite et si, elles sont nécessaires à la sécurité des personnes et des biens, la mise en place de protections naturelles sans enrochements »

« Si le projet de décret n'inclut pas ces demandes, FNE donne un avis défavorable à la modification du décret portant création de la réserve naturelle nationale du Val d'Allier, dans le cadre de la présente enquête publique ».

Réponse du maître d'ouvrage

Les éléments de réponse sont apportés précédemment.

Le projet de modification du décret permettra d'autoriser le retrait des enrochements et la mise en place des protections strictement nécessaires selon les conclusions de l'étude en cours.

La demande de modification (a) renvoie au choix d'aménagement fait (rapporté dans le point n°9) et est difficile à prendre en compte.

La demande de modification (c) est à étudier modulo la mention à des protections « sans enrochement » qui sera dépendante des études à venir (études menées par le futur concessionnaire).

La proposition d'insertion dans l'article 1 (d) peut aussi être recevable.

Commentaire du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur retient que le maître d'ouvrage a pris note des propositions de modifications du projet de décret faites par FNE.

Néanmoins, il tient à préciser que la nature des travaux à effectuer pour la mise à 2x2 voies du pont de franchissement du val d'Allier si elle repose avant tout sur une problématique environnementale, doit aussi prendre en compte les autres acteurs de la réserve naturelle et les riverains, mais aussi le coût de réalisation des travaux.

Il ajoute, comme indiqué précédemment, que le projet présenté, avec la variante retenue, apporte, même s'il est parfois jugé aujourd'hui insuffisant, un bénéfice écologique en matière de divagation de la rivière Allier.

Les observations relatives à la question de l'enlèvement des enrochements, du ré-enrochement, de la nature des protections à mettre en place sont traitées dans le commentaire général du commissaire enquêteur en § 4.3.

III. Observations lors de la réunion d'information du public à Toulon sur Allier le 1^{er} juin 2016

13. Mme GOMINON s'interroge sur les conséquences du désenrochement au niveau du pont de la RCEA, pour la commune de Chemilly et en particulier du devenir de la station d'épuration.

Réponse du maître d'ouvrage

L'étude en cours permettra de préciser les conséquences possibles d'un retour de la dynamique fluviale sur cette zone de la RNN du Val d'Allier, notamment pour la station d'épuration de Chemilly, et les mesures à mettre en place (voir éléments de réponses précédents).

Commentaire du commissaire enquêteur

Les observations relatives à la question de l'enlèvement des enrochements, du ré-enrochement, de la nature des protections à mettre en place sont traitées dans le commentaire général du commissaire enquêteur en § 4.3. et le devenir de la station de Chemilly a aussi été traitée dans l'observation 1 .

14. Mr M.LEMAIRE s'interroge sur les mesures à envisager en cas de crue, suite au désenrochement au niveau du pont de la RCEA, en raison du risque d'augmentation significative du flux d'eau de la rivière Allier vers la ville de Toulon-sur-Allier, et la ville de Moulins.

Cette question rejoint le courrier transmis par MM et Mme LEMAIRE (observation 6), déjà traité précédemment.

4.3– Commentaire général

a) Point sur l'objet du projet

Sur l'ensemble des observations, le doublement de la RCEA ne fait l'objet d'aucune opposition. Au contraire, la majorité souligne la nécessité de cette mise à 2x2 voies, voire l'urgence, pour des raisons de sécurité.

Les différentes variantes proposées pour le doublement de la RCEA dans le dossier d'enquête publique nécessitent, dans chacun des cas, la réalisation de travaux dans la réserve naturelle du val d'Allier.

b) Point sur la variante proposée pour la réalisation des travaux

Il apparaît que la variante retenue dans le dossier, même si elle apporte un réel bénéfice pour la dynamique fluviale de l'Allier, ne semble satisfaire ni les riverains du pont de la RCEA qui ne souhaitent pas l'enlèvement des enrochements, ni les associations de protection de l'environnement, qui souhaitent d'avantage de mobilité pour la rivière Allier, donc un enlèvement des enrochements en rive droite également, et la protection des berges en rive gauche par des protections naturelles sans enrochement.

La question a donc été posée au maître d'ouvrage de l'organisation de la concertation pour l'étude des variantes proposées, d'autant que le bilan qui en est fait dans le dossier est très succinct (3 lignes page 81). Sa réponse est la suivante :

« La concertation a reposé sur des réunions du comité de pilotage, complétées par des réunions d'ateliers techniques, auxquelles chacun des membres du comité de pilotage pouvaient participer volontairement, le tout sous l'égide du garant de la concertation, désigné suite au débat public.

Sur le sujet du franchissement du Val d'Allier, un atelier technique a eu lieu le 20 novembre 2013 puis une validation en comité de pilotage RCEA le 20 décembre 2013. Les comptes-rendus de ces réunions et la liste des participants sont annexés au dossier d'enquête DUP RCEA (volume 9) ainsi qu'au présent document. Ces réunions ont abouti au choix d'une solution de compromis entre les enjeux

environnementaux, agricoles, techniques et financiers, qui a été validée par les différents acteurs en comité de pilotage du projet (voir réponses aux observations 3, 9 et 10 en particulier). »

La liste des personnes conviées et présentes à ces réunions, ainsi que les comptes-rendus figurent en annexes 9 et 10 du présent rapport.

La variante proposée est bien le résultat d'une concertation entre les différents acteurs de la réserve naturelle, d'abord par un atelier technique de réflexion puis par une validation de la solution répondant au mieux aux intérêts de l'utilisateur. La pesée des avantages et des inconvénients de chaque variante est bien explicitée dans le dossier.

Si le résultat n'est pas satisfaisant pour chacun, il est le résultat du compromis le plus approprié pour l'ensemble des parties.

Le dossier d'enquête indique que les projets de travaux prévus dans le cadre de la mise à 2x2 voies de la RCEA, pour le franchissement du Val d'Allier, et pour lesquels la modification du décret de création de la réserve est souhaitée, permettront :

- d'améliorer la dynamique fluviale de la rivière, et par conséquent de restituer la richesse naturelle des milieux, et de prévenir l'enfoncement du lit de la rivière, gage de préservation de la nappe alluviale,
- d'assurer le réhaussement de l'axe et donc en cas de crue centennale d'assurer sa mise hors d'eau,
- d'améliorer des dispositifs de collecte d'eaux pluviales au niveau de la réserve naturelle nationale

Comme il a été dit précédemment, les variantes étudiées ont déjà fait l'objet d'une analyse approfondie pour la recherche d'une solution assurant le meilleur compromis entre les volets socio-économiques, environnementaux, techniques et financiers. Ce compromis est la variante retenue.

L'étude hydro-morphologique réalisée par le CEREMA en 2015 a permis de conclure à la nécessité de mise en place d'une protection de berge en pied de talus de la terrasse alluviale, compte tenu du risque d'érosion avéré sur l'ensemble de la berge en rive gauche de l'Allier, suite à la suppression des enrochements.

Afin de valider l'ensemble des travaux à réaliser et de définir la nature des protections à mettre en œuvre : avec enrochement ou sans enrochement, sur quel linéaire, jusqu'à quelle cote..., un complément d'étude, commandée par le maître d'ouvrage, est en cours de réalisation (cahier des charges en annexe 8)

Il va permettre de préciser la nature des aménagements de protection à réaliser, mais aussi de mettre en œuvre les protections les mieux adaptées pour limiter l'érosion.

Les risques en matière d'inondation en cas de crue centennale sont aussi fréquemment évoqués par le public. L'inquiétude est de mise, même si « *des modifications significatives de vitesse d'écoulement ne sont observées qu'à proximité immédiate des ouvrages de décharge et surtout du pont sur l'Allier (voir carte p. 333 du même document)* » et que le maître d'ouvrage conclut qu' « *Il n'y aura pas de différence de vitesse au niveau de Moulins ou Toulon-sur-Allier entre la situation aménagée et la situation actuelle* ».

Le commissaire enquêteur retient :

- que le maître d'ouvrage a pris bonne note des ouvrages existants et signalés lors de la présente enquête, et des réglementations et/ou prescriptions qui s'y rattachent ;
- que le dossier des engagements de l'Etat, préparé par le maître d'ouvrage, précisera les points qui s'imposeront au concessionnaire pour que celui-ci mette en place les mesures adéquates de protection de l'environnement, de protection contre l'érosion, et des mesures d'entretien et de gestion des protections, qui ressortiront de l'étude complémentaire.

Il demande :

- Que le dossier loi sur l'eau qui s'imposera au concessionnaire retenu devra, selon les types de travaux effectués pour le franchissement du val d'Allier, faire l'objet de précisions issues des différentes études hydrauliques, pour confirmer que la vitesse d'arrivée d'eau en amont du pont ne sera pas accrue, et pour optimiser la sécurité des biens et des personnes en aval du pont vers les agglomérations de Toulon-sur-Allier et de Moulins.
- Au maître d'ouvrage, que les conclusions de l'étude complémentaire puisse faire l'objet d'une nouvelle présentation à l'ensemble des acteurs, intégrant l'analyse des propositions faites dans le cadre de la présente enquête (protections avec ou sans enrochement, pourquoi ? - étude du rapport coût-bénéfice des nouveaux aménagements par rapport au rachat ou déplacement des biens et ouvrage en bordure).

c) Point sur le contenu de projet de décret

Le commissaire enquêteur trouve la formulation du projet de décret correctement rédigée pour ne limiter les travaux dans la réserve qu'aux travaux de doublement de la RCEA et permettre de respecter les consignes de l'étude complémentaire, quant à la nature des protections de berges à effectuer.

Les conclusions et l'avis motivé font l'objet d'un rapport joint à celui-ci.

Le Donjon, le 15 juillet 2016

Le commissaire enquêteur



Marie-Odile RIVENEZ

Annexes

- Annexe 1 – Arrêté portant ouverture d'enquête publique
- Annexe 2 – Projet de décret modifié
- Annexe 3 – Avis du CNPN
- Annexes 4 – Extraits d'articles de presse portant avis d'enquête
- Annexes 5 - Certificat d'affichage en mairie
- Annexe 6 – PV des observations
- Annexe 7 - Réponse du maître d'ouvrage au PV des observations du commissaire enquêteur
- Annexe 8 – Cahier des charges de l'étude complémentaire commandée par le maître d'ouvrage
- Annexe 9 - CR de réunions du comité technique RCEA du 20/11/13
- Annexe 10 – CR du comité de pilotage RCEA du 20/12/13