



*Liberté • Égalité • Fraternité*  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ALLIER

RECUEIL DES ACTES  
ADMINISTRATIFS SPÉCIAL  
N°03-2018-042

PUBLIÉ LE 17 MAI 2018

# Sommaire

## 03\_Préf\_Präfecture de l'Allier

03-2018-05-17-001 - Extrait de l'arrêté n°1295-2018 du 17 mai 2018 conférant délégation de signature à M. Jean-Yves GRALL Directeur général de l'agence régionale de santé Auvergne-Rhône-Alpes (4 pages)

Page 3

03-2018-05-04-001 - Mise à 2X2 voies de la RN79 par recours à concession autoroutière Dossier d'engagement de l'état (56 pages)

Page 8

03\_Préf\_Préfecture de l'Allier

03-2018-05-17-001

Extrait de l'arrêté n°1295-2018 du 17 mai 2018 conférant  
délégation de signature à M. Jean-Yves GRALL Directeur  
général de l'agence régionale de santé  
Auvergne-Rhône-Alpes

**PREFECTURE**

**DIRECTION INTERMINISTERIELLE DES RESSOURCES HUMAINES ET DES MOYENS**

**Extrait de l'arrêté n°1295-2018 du 17 mai 2018 conférant délégation de signature à M. Jean-Yves GRALL Directeur général de l'agence régionale de santé Auvergne-Rhône-Alpes**

**Article 1<sup>er</sup>** : Délégation est donnée à M. Jean-Yves GRALL, directeur général de l'agence régionale de santé Auvergne-Rhône-Alpes, à l'effet de signer, dans le cadre de ses attributions et compétences, les décisions et documents relevant des domaines d'activité suivants :

1- hospitalisations sans consentement :

- transmission à la personne faisant l'objet des mesures, conformément à l'article L.3211-3 du CSP, des arrêtés préfectoraux la concernant, listés à l'annexe 2 du protocole départemental relatif aux modalités de coopération entre le préfet et le directeur général de l'Agence régionale de santé,

- information des autorités et des personnes listées du 1<sup>o</sup> au 5<sup>o</sup> de l'article L.3213-9 du CSP, dans les 24 heures, de toutes admissions en soins psychiatriques prises sur la base des articles L.3213-1 et L.3214-1 du CSP ou sur décision de justice, ainsi que toute décision de maintien, et toute levée de cette mesure et décision de soins ambulatoires,

- courrier permettant la saisine d'un expert dans le cadre et conditions prévues à l'article L.3213-5.1 du CSP,

- courrier permettant la saisine du juge des libertés et de la détention (JLD) dans le cadre de l'article L.3211-12-1 du CSP,

- courrier permettant la désignation de deux experts lors de demandes de levée de mesure de SPDRE prises en référence aux articles L.3213-7 et L.3213-8 du CSP (patient déclarés irresponsables pénaux),

- information de la commission départementale des soins psychiatriques de toutes les hospitalisations sans consentement, leur renouvellement et leur levée conformément à l'article L.3223-1 du CSP.

2- santé environnementale :

- contrôle administratif et technique des règles d'hygiène au sens des articles L.1311-1 et L.1311-2 du code de la santé publique, en vue de préserver la santé de l'homme notamment en matière :

- de prévention des maladies transmissibles,
- de salubrité des habitations, des agglomérations et de tous les milieux de vie de l'homme,
- d'alimentation en eau destinée à la consommation humaine,
- d'exercice d'activités non soumises à la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement à l'exception de l'instruction des demandes de dérogation aux règles de distance des bâtiments d'élevage soumis au règlement sanitaire départemental (art. 164) dont l'ARS est seulement saisie pour donner un avis technique,
  - d'évacuation, de traitement, d'élimination et l'utilisation des eaux usées et des déchets,
  - de prévention des nuisances sonores,
  - de lutte contre la pollution atmosphérique d'origine domestique,
  - de la sécurité sanitaire des eaux conditionnées et thermales, eaux de baignade et de piscines,
  - des missions du contrôle sanitaire aux frontières (des points d'entrée du territoire) en application de l'art R.3115-4.

- mesures de gestion en cas d'urgence sanitaire, notamment en cas de danger ponctuel imminent pour la santé publique, en application de l'article L. 1311-4 du code de la santé publique,
- contrôle sanitaire des eaux destinées à la consommation humaine, procédures d'autorisations, propositions de mesures correctives, interdictions, informations relatives aux EDCH, en application des articles L.1321-1 à L.1321-10 et R.1321-1 à R.1321-61 et D.1321-103 à 105 du code de la santé publique,
- contrôle sanitaire des eaux conditionnées, procédures d'autorisation, propositions de mesures correctives, interdictions, en application des articles L.1321-7 et R.1321-69 à 93 du CSP,
- contrôle sanitaire des eaux minérales naturelles, procédures d'autorisation, de protection des sources et des usages qui en sont faits, propositions de mesures correctives, interdictions en application des articles L.1322-1 à L.1322-13 et R.1322-1 à R.1322-67 du CSP,
- lutte contre les situations d'insalubrité des habitations et des agglomérations, conformément aux dispositions des articles L.1331-22 à L.1331-28-1, L.1331-28-3 et R.1331-4 du CSP. Les procédures consécutives à une défaillance du propriétaire, du copropriétaire ou de l'exploitant demeurent de la compétence des services communaux ou préfectoraux,
- lutte contre la présence de plomb, en application des articles L.1334-1 à L.1334-12 (hors exécution d'office des travaux et substitution pour l'hébergement), et R.1334-1 à R.1334-6, R.1334-8, R.1334-10 à R.1334-12, R.1334-13 excepté le dernier alinéa. Les procédures consécutives à une défaillance du propriétaire, copropriétaire ou exploitant demeurent de la compétence des services préfectoraux,
- lutte contre la présence d'amiante, en application des articles L.1334-12-1, L.1334-15, R.1334-29-8, R.1334-29-9 I, II et III du CSP,
- contrôle sanitaire des piscines et baignades ouvertes au public, déclaration d'ouverture, propositions de mesures correctives, interdiction, mesures d'urgence, informations relatives aux résultats en application des articles L.1332-1 à L.1332-9, L.1337-1 et D.1332-1 à D.1332-42 du CSP,
- lutte contre les nuisances sonores liées aux lieux diffusant de la musique amplifiée, en application des articles L.571-17 (hors exécution d'office des mesures prescrites), R.571-25 à R.571-30 du code de l'environnement,
- suivi des filières de collectes et de traitements des déchets d'activité de soins à risques infectieux (article R.1335-6 et R.1335-7 du CSP) dans le cadre de l'arrêté d'autorisation des appareils de désinfection délivrés par le préfet,
- application des dispositions relatives aux pollutions atmosphériques prises dans l'intérêt de la santé publique, en application de l'article L 1335-1 du code la santé publique,
- application des dispositions relatives à la protection contre le risque d'exposition au radon en application de l'article L1333-10 du code de la santé publique,
- lutte anti-vectorielle (article R.3114-9 du code de la santé publique).

### 3- autres domaines de santé publique :

- désignation des trois médecins membres du comité médical chargés de donner un avis sur l'aptitude physique ou mentale des praticiens hospitaliers ainsi que les autres avis relatifs aux positions statutaires des praticiens hospitaliers après avis du comité médical spécifique rendus conformément aux dispositions de l'article R.6152-36 du code de la santé publique,

- actes relatifs à la position pour mission temporaire des professeurs d'université, praticiens hospitaliers et maîtres de conférences universitaires-praticiens hospitaliers validés par les recteurs des universités (décret n° 84-135, article 34, du 24 février 1984),
- délivrance d'autorisation d'exercice aux personnes spécialisées en radio-physique médicale (article 5 de l'arrêté du 19 novembre 2004 modifié par les arrêtés du 18 mars et 19 juin 2009),
- inscription sur la liste départementale des psychothérapeutes (article 7 du décret 2010- 534 du 20 mai 2010),
- préparation psychotropes : arrêté d'autorisation de substances et préparations psychotropes pour les organismes publics de recherche ou d'enseignement après avis du pharmacien inspecteur régional de santé publique (articles R.5132-88 et article R.5132-89 du CSP),
- constitution de la société d'exercice libéral de directeur et directeur adjoint de laboratoires. Un arrêté d'agrément après consultation du conseil départemental de l'Ordre des médecins, du conseil régional pour le vétérinaire et le conseil central de la section G pour les pharmaciens (articles R.6212-76 à R.6212-80 du CSP).

**Article 2** : En cas d'absence ou d'empêchement de M. Jean-Yves GRALL, directeur général de l'agence régionale de santé Auvergne-Rhône-Alpes, délégation de signature est donnée :

a) pour les décisions et documents relevant des domaines d'activité précisés dans l'ensemble de l'article 1<sup>er</sup> du présent arrêté, à M. Serge MORAIS, directeur général adjoint.

b) pour les décisions et documents relevant des domaines d'activité précisés dans l'article 1<sup>er</sup> - 1 du présent arrêté, à M. Stéphane DELEAU, directeur de la délégation usagers et qualité. En cas d'absence ou d'empêchement de M. Stéphane DELEAU, délégation de signature est donnée à :

- Mme Aurélie VAISSEIX, responsable du Pôle santé - justice ;
- M. Olivier PAILHOUX, responsable du Service régional de coordination et de suivi des soins sans consentement ;
- Mme Céline DEVEAUX, responsable du Pôle usagers - réclamations.

c) pour les décisions et documents relevant des domaines d'activité précisés dans l'article 1<sup>er</sup>- 2 du présent arrêté, à Mme Anne-Marie DURAND, directrice de la santé publique,

En cas d'absence ou d'empêchement de Mme Anne-Marie DURAND, directrice de la santé publique, délégation de signature est donnée à M. Marc MAISONNY, directeur délégué de la santé publique,

En cas d'absence ou d'empêchement de Mme Anne-Marie DURAND et de M. Marc MAISONNY, délégation de signature est donnée à M. Bruno FABRES, responsable du pôle santé et environnement à la direction de la santé publique.

d) pour les décisions et documents relevant des domaines d'activité précisés dans l'article 1<sup>er</sup>- 3 du présent arrêté, à M. Igor BUSSCHAERT, directeur de l'offre de soins.

En cas d'absence ou d'empêchement de M. Igor BUSSCHAERT, directeur de l'offre de soins, délégation de signature est donnée à Mme Corinne RIEFFEL, directrice déléguée de la direction de l'offre de soins,

**Article 3 :** En cas d'absence ou d'empêchement des délégués prévus à l'article 2 , délégation de signature est donnée pour les décisions et documents relevant des domaines d'activité précisés dans l'ensemble de l'article 1<sup>er</sup> - 2 et de l'article 1<sup>er</sup> - 3 du présent arrêté, à :

- Mme Christine DEBEAUD, directrice de la délégation départementale de l'Agence régionale de santé dans l'Allier et en cas d'absence ou d'empêchement à M. Alain BUCH, adjoint à la directrice.

En cas d'absence ou d'empêchement de Mme Christine DEBEAUD et de son adjoint M. Alain BUCH, délégation de signature est donnée dans leurs domaines de compétence, à :

- Dorothée CHARTIER
- Katia DUFOUR
- Isabelle VALMORT
- Marie-Alix VOINIER
- Elisabeth WALRAWENS

**Article 4 :** L'arrêté préfectoral n°20/2018 du 2 janvier 2018 est abrogé.

**Article 5 :** Le secrétaire général de la préfecture de l'Allier et le directeur général de l'agence régionale de santé Auvergne-Rhône-Alpes, sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Allier.

Moulins, le 17 mai 2018

La Préfète,

*Signé*

Marie-Françoise LECAILLON

03\_Préf\_Préfecture de l'Allier

03-2018-05-04-001

Mise à 2X2 voies de la RN79 par recours à concession  
autoroutière

Dossier d'engagement de l'etat

*Dossier d'engagement de l'etat au sujet de la mise à 2x2 voies de la RCEA par concession  
autoroutière entre Montmarault et Digoin.*



Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement  
Auvergne-Rhône-Alpes

**MISE A 2X2 VOIES DE LA RN 79 (RCEA)  
PAR RECOURS A UNE CONCESSION AUTOROUTIERE  
ENTRE MONTMARAULT (03) ET DIGOIN (71)  
DOSSIER DES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT**

Mai 2018



# Sommaire

<b>CHAPITRE 1. PREAMBULE</b> .....	<b>5</b>
<b>PRESENTATION DU DOSSIER</b> .....	<b>6</b>
Objectifs du dossier des engagements.....	6
Origine des engagements .....	6
Contenu du dossier.....	6
<b>CADRE D'APPLICATION DES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT ET MOYENS DE CONTROLE</b> .....	<b>7</b>
Maître d'ouvrage.....	7
Procédures complémentaires.....	7
Moyens de contrôle .....	7
<b>PRESENTATION SUCCINCTE DU PROJET</b> .....	<b>8</b>
Objectifs du projet.....	8
Plan de situation du projet.....	8
Consistance du projet déclaré d'utilité publique .....	10
<b>PRINCIPALES ETAPES DU PROJET</b> .....	<b>12</b>
<b>CHAPITRE 2. ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT</b> .....	<b>17</b>
<b>PREAMBULE</b> .....	<b>18</b>
<b>GENERALITES</b> .....	<b>18</b>
<b>SOLS ET RESSOURCE EN MATERIAUX</b> .....	<b>18</b>
Besoins en matériaux .....	18
Insertion des dépôts dans leur environnement .....	18
Mouvements de terrains.....	19
<b>Eaux SUPERFICIELLES ET SOUTERRAINES</b> .....	<b>19</b>
Gestion des eaux de ruissellement.....	19
Continuité des cours d'eau .....	21
Captage d'alimentation en eau potable.....	21
Mesures particulières localisées.....	21
<b>MILIEU NATUREL</b> .....	<b>22</b>
Habitats et flore (dont zones humides) .....	22
Entretien de la végétation .....	24
Espèces invasives .....	24
Grande et petite faune.....	24
<b>MILIEU HUMAIN ET CADRE DE VIE</b> .....	<b>28</b>
Foncier .....	28
Infrastructure routière.....	28
Échangeurs.....	28
Aire de services.....	29
Signalisation des « Villages Étapes » .....	29
Activités économiques (hors agriculture) .....	29
Réhabilitation des réseaux.....	29
Préservation des circulations modes doux .....	29
Mise en compatibilité des documents d'urbanisme .....	30
Acoustique.....	30
Qualité de l'air .....	30
<b>MILIEU AGRICOLE ET SYLVICOLE</b> .....	<b>31</b>
Foncier et bâti.....	31
Activités et usages agricoles.....	31
Sylviculture .....	32
<b>PATRIMOINE</b> .....	<b>33</b>
Patrimoine archéologique.....	33
Patrimoine historique .....	33
<b>PAYSAGE</b> .....	<b>34</b>
<b>1% PAYSAGE, DEVELOPPEMENT ET CADRE DE VIE</b> .....	<b>37</b>
<b>RESERVE NATURELLE NATIONALE DU VAL D'ALLIER</b> .....	<b>38</b>
Emprunts et dépôts de matériaux.....	38
Eaux superficielles et souterraines.....	38
Risques naturels.....	38
Habitats, flore et faune .....	39
Continuités écologiques.....	40
Forage d'irrigation au sein de la RNNVA.....	40
Accès à la réserve depuis l'échangeur de Chenilly .....	41
Actions de communication.....	41
<b>PRECAUTIONS EN PHASE GRANTER</b> .....	<b>42</b>
Informar les riverains et les usagers de la voirie.....	42
Limiter les bruits de chantier.....	42
Limiter les émissions de poussières et de polluants atmosphériques .....	42
Gestion des déchets et salubrité publique .....	43

Protéger les eaux superficielles et souterraines .....	43
Protéger les milieux naturels et les espèces végétales et animales associées .....	44
Protéger les intérêts agricoles .....	45
Maintenir les circulations .....	45
Protéger le patrimoine archéologique .....	45
Management environnemental en phase chantier .....	45
<b>SYNTHESE DES ENJEUX ET ENGAGEMENTS .....</b>	<b>47</b>
Synthèse des enjeux et engagements (Hors RNN du Val d'Allier) .....	47
Synthèse des enjeux et engagements spécifiques à la Réserve Naturelle Nationale du Val d'Allier .....	51
Synthèse des enjeux et engagements en phase travaux .....	53
<b>PILOTAGE ET GOUVERNANCE .....</b>	<b>55</b>

# Chapitre 1. Préambule

## PRESENTATION DU DOSSIER

Ce dossier recense les engagements formels pris par l'Etat qui devront être respectés lors des études d'exécution puis de la réalisation de l'opération. Un comité de suivi assure le contrôle de la bonne intégration de ces exigences.

### OBJECTIFS DU DOSSIER DES ENGAGEMENTS

Diffusé suite à la publication de l'acte déclaratif d'utilité publique de la mise à 2x2 voies de la RN79 (RCEA) par recours à une concession autoroutière entre Montmarault (03) et Digoïn (71), le dossier des engagements de l'Etat se situe à la charnière entre la phase de conception générale close par la DUP et celle de la réalisation.

Le présent dossier :

- restitue au public concerné les suites qui ont été données aux observations recueillies par le maître d'ouvrage, au cours de la procédure d'enquête publique en particulier.
  - constitue le recensement exhaustif des engagements formels pris par l'Etat qui devront être respectés lors des études d'exécution puis de la réalisation de l'opération.
- Ce document servira de document de base pour le contrôle de la mise en œuvre effective des dispositions environnementales dans le cadre du bilan, après mise en service.

### ORIGINE DES ENGAGEMENTS

Le principe d'établissement des dossiers d'engagements de l'Etat a été introduit par la circulaire n°92-71 du 15 décembre 1992 (dite circulaire Bianco) relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures.

Cette circulaire précise qu'à l'issue du processus débouchant sur l'acte déclaratif d'utilité publique, une liste des engagements de l'Etat en matière d'insertion économique et sociale et de protection des espaces concernés sera rendue publique afin d'en permettre le suivi.

Avant cela, la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 affirmait les notions d'efficacité économique et sociale et la nécessaire évaluation multicritères des projets.

Dans ce cadre réglementaire, afin d'assurer la meilleure insertion possible de la nouvelle liaison autoroutière dans son environnement, l'Etat s'engage à prendre les mesures décrites dans le présent document qui résultent :

- des propositions contenues dans le dossier d'enquête préalable à Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

### CONTENU DU DOSSIER

Le présent dossier est composé :

- d'une présentation du cadre d'application des engagements de l'Etat, de ses moyens de contrôle ainsi que des principales procédures antérieures et à venir.
- d'une présentation du projet comportant notamment un rappel de ses objectifs.
- de l'énoncé des engagements de l'Etat dans le domaine de l'environnement, présentés par thèmes.
- d'un tableau de synthèse des engagements.

## CADRE D'APPLICATION DES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT ET MOYENS DE CONTROLE

### MATRE D'OUVRAGE

La conception, la construction, l'entretien, l'exploitation et la maintenance de cette autoroute sur la section Sazeret - Digoïn seront à la charge du concessionnaire qui sera désigné par l'État au terme d'une procédure d'appel d'offres.

Les engagements indiqués dans le présent document s'imposeront à cette société en tant que concessionnaire de l'État.

Les engagements de l'État s'imposent également au concessionnaire de l'A71, la société APRR, pour la section Montrerault – Sazeret.

### PROCEDURES COMPLEMENTAIRES

L'intégration de l'infrastructure dans son environnement reposera sur le respect des engagements déclarés dans le présent dossier.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage sera attentif aux observations que pourraient exprimer ultérieurement les acteurs locaux quant à la préservation de l'environnement.

De plus, l'application de certains engagements est liée à l'aboutissement de procédures administratives ou études complémentaires (dossier police de l'eau, archéologie préventive...).

### MOYENS DE CONTROLE

Les engagements de l'État seront mis en œuvre par la société concessionnaire et leur réalisation sera contrôlée dans le cadre des dispositions réglementaires par un comité de suivi des engagements de l'État.

Le respect des engagements de l'État sera contrôlé dans le cadre des dispositions réglementaires par un comité de suivi de ces engagements, instauré par la circulaire n°92.71 du 15 décembre 1992, relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures

Ce comité, composé de représentants de l'État, des collectivités locales concernées, des administrations, des acteurs socioéconomiques et des représentants associatifs, veillera au respect des engagements de l'État.

Le comité de suivi se réunira en formation plénière tout au long du projet, a minima quatre fois :

- une première fois pour une présentation du dossier des engagements de l'État et du programme de travail de la société concessionnaire ;
- une deuxième fois avant que les principales dispositions de l'avant-projet autoroutier ne soient arrêtées par la société concessionnaire pour s'assurer que les engagements de l'État sont bien pris en compte ;
- une troisième fois dans l'année qui suit la mise en service pour la présentation du premier bilan environnemental intermédiaire afin de donner son avis sur le programme défini par le bilan final ;
- une quatrième fois à l'issue de la période d'observation (entre trois et cinq ans après la mise en service) pour la présentation du bilan économique, social et environnemental final de cette autoroute et pour émettre un avis sur les suites à y donner, notamment sur d'éventuelles mesures correctives. Ce bilan sera rendu public

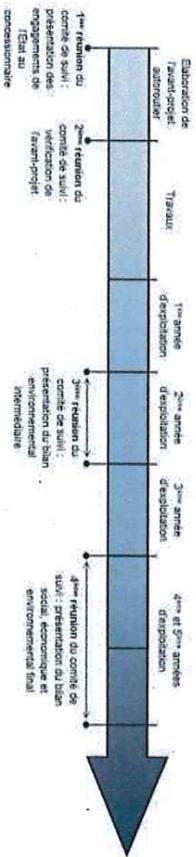


Figure 1 : Chronologie des événements après la validation du dossier des engagements de l'État

Les modalités de contrôle et de suivi de ces engagements se feront également à d'autres niveaux :

- par l'autorité concédante dans le cadre de l'examen du dossier d'Avant-Projet Autoroutier (APA) approuvé par le concessionnaire et des différents audits réalisés en cours de chantier, des inspections préalables à la mise en service de l'infrastructure et par le service de l'État qui suit le contrat de concession ;
- par la mise en œuvre d'une mission d'assistance et de suivi environnemental auprès du concessionnaire, qui assurera notamment un suivi technique sur le terrain de la bonne exécution des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (définies dans le présent document, le dossier des Engagements de l'État et dans les arrêtés portant autorisation au titre de la Loi sur l'Eau et de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées) ; ce suivi sera réalisé au cours des travaux et après la mise en service, selon les échéances décrites dans les paragraphes précédents ;
- par la mise en place, sous l'égide du comité de suivi des engagements de l'État, d'un comité de suivi des mesures de compensation qui se réunira une fois par an afin de suivre l'évolution et l'efficacité des mesures mises en place et des travaux réalisés, et d'assurer le suivi des espèces et le recadrage éventuel des mesures. Ce comité, qui sera composé de représentants des administrations de l'État, du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN), et des représentants associatifs naturalistes, pourra constater la mise en œuvre des mesures compensatoires en vérifiant leur pertinence et leur état d'avancement au regard des obligations du concessionnaire.

## PRESENTATION SUCCINCTE DU PROJET

### OBJECTIFS DU PROJET

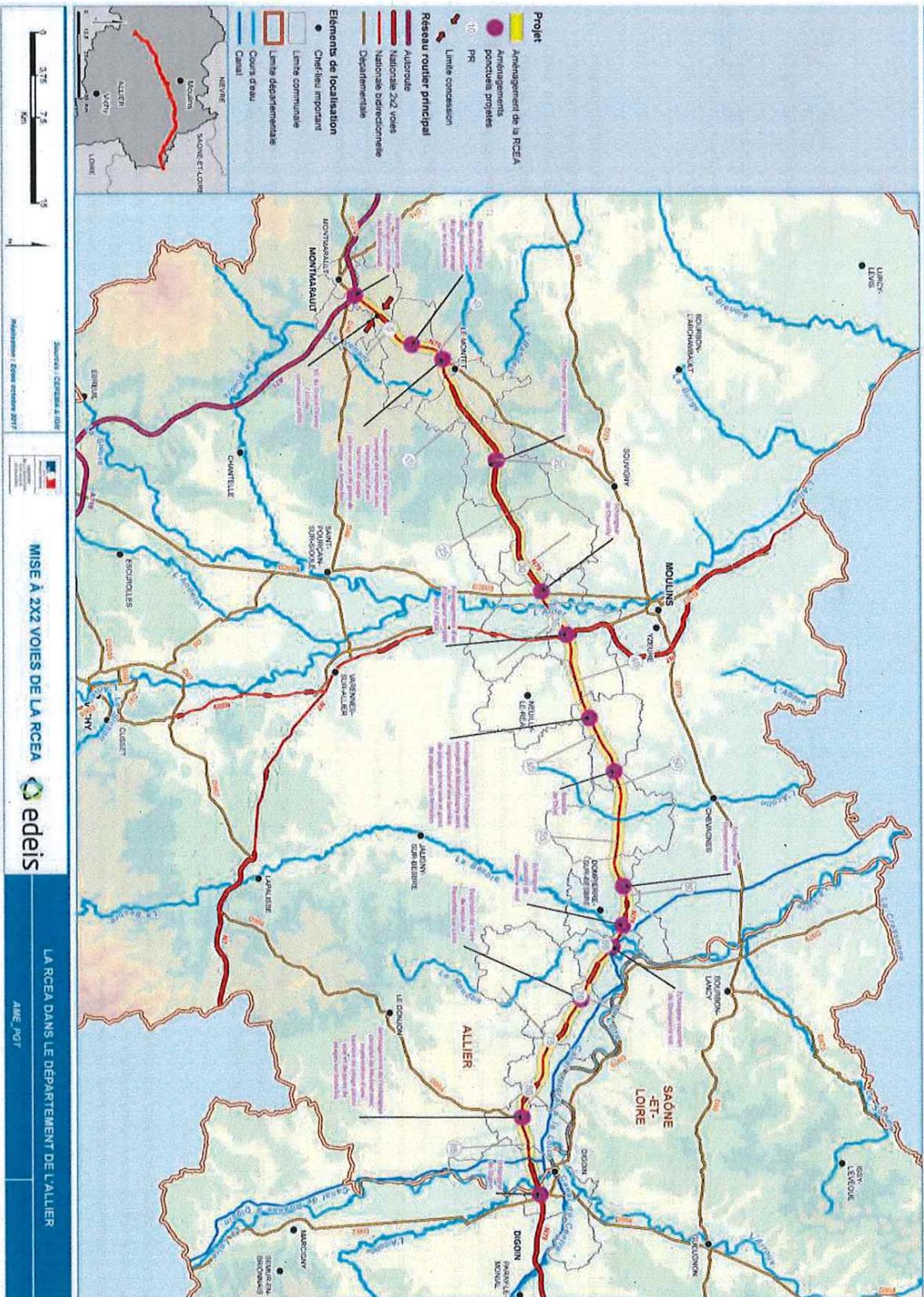
Les objectifs du projet sont les suivants :

- améliorer la sécurité routière de la RCEA entre Montmarault et Digoïn : enjeu prioritaire du projet. Cet axe actuellement à 2x1 voies, sans séparateur de chaussées sur 50% de son parcours, supporte un important trafic de poids lourds. La RCEA n'est donc pas adaptée à la circulation qu'elle supporte et est marquée par une forte gravité des accidents y survenant en raison notamment d'une proportion importante de chocs frontaux avec les poids lourds ;
- améliorer la qualité de service. Les équipements de service pour les usagers : aire de service, aire de repos ne sont pas assez nombreux sur la RCEA et ne sont pas suffisamment équipés ;
- favoriser le développement économique. L'amélioration de l'accessibilité et donc de l'attractivité des territoires que la RCEA dessert permettra de renforcer la compétitivité des entreprises. De plus, la fiabilisation des temps de parcours et la fluidification du trafic seront un atout pour les entreprises et permettront de conforter le tissu économique. Le projet sera également favorable au développement du tourisme qui nécessite des infrastructures de transport performantes ;
- améliorer l'intégration environnementale du projet en complétant le dispositif de collecte et de traitement des eaux de ruissellement des chaussées, en améliorant la traversée du Val d'Allier au regard de la dynamique fluviale, en mettant en place de protections acoustiques pour les riverains, etc.

### PLAN DE SITUATION DU PROJET

La planche suivante présente les aménagements projetés.

**LES AMÉNAGEMENTS**



## CONSTANCE DU PROJET DECLARE D'UTILITE PUBLIQUE

### CARACTERISTIQUES GENERALES

Le projet consiste en l'aménagement en autoroute de la RCEA (RN79) entre Montmarault, dans le département de l'Allier, et Digoïn dans le département de Saône-et-Loire. Le projet est borné, à l'ouest, par le giratoire actuel de Montmarault et, à l'est, par l'échangeur RN79 / RD982.

Ce projet concerne un linéaire d'environ 92 km qui n'est, aujourd'hui (situation 2017) que partiellement aménagé à 2x2 voies. Les tronçons qui sont à 2x2 voies ont été réalisés, pour les plus anciens, selon des caractéristiques qui s'appliquent à une route express, avec une vitesse maximum autorisée de 110 km/h.

La RCEA aménagée à 2x2 voies dans le cadre du présent projet aura un statut d'autoroute et sera soumise à la perception d'un péage. Son exploitation et son entretien seront confiés à un concessionnaire.

Pour rappel, les sections déjà aménagées à 2x2 voies sont les suivantes :

- crèneau de dépassement de 1,5 km environ à l'est de Montmarault (Brunatière)
- section Le Montet – Chemilly (20 km environ) : mise en service en 2015
- crèneaux de dépassement (trois) répartis entre Diou et Molinet (de 1,5 km chacun)
- section Loire - Digoïn (environ 1 km en Saône-et-Loire)

Les travaux sur la section courante consisteront :

- pour les sections bidirectionnelles, à opérer le doublement de façon à disposer du profil type retenu avec en particulier la nécessité d'une intervention des deux côtés de la chaussée pour créer la deuxième chaussée d'un côté et pour constituer un accotement et une bande d'arrêt d'urgence (BAU) conforme au statut autoroutier, de 3,00 m de largeur pour l'autre côté ;

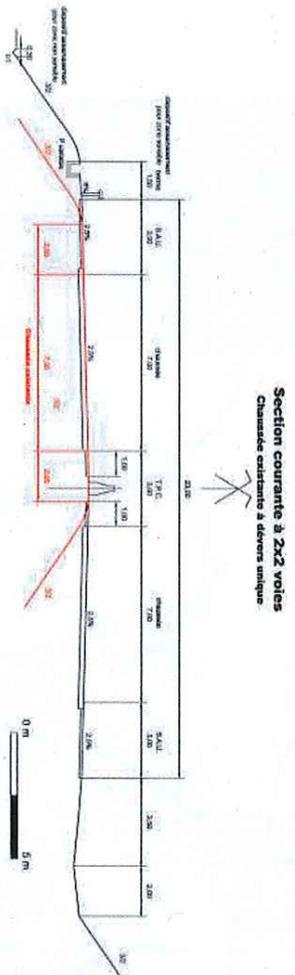


Figure 2 : Caractéristiques du profil en travers type retenu

- pour les deux sections à 3 voies (2 voies dans un sens et une voie dans l'autre) – secteur de Dompierre-sur-Besbre, à effectuer également une intervention des deux côtés pour créer la seconde chaussée et la bande d'arrêt d'urgence d'un côté et pour remettre en conformité celle de l'autre côté ;
- pour les sections déjà doublées, l'intervention éventuelle dépendra du niveau d'achèvement et de remise à niveau de la chaussée existante. En présence d'un assainissement déjà remis à niveau, aucune intervention ne sera proposée pour élargir la bande d'arrêt d'urgence de 2,50 m à 3 m. Si une intervention doit être réalisée sur l'assainissement, la mise en conformité de la BAU sera appliquée.

### LE STATUT DE LA VOIE

La RCEA entre Montmarault et Digoïn aura le statut autoroutier au sens de l'article L 122-1 du Code de la voirie routière qui prévoit que : « Les autoroutes sont des routes sans croisement, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet et réservées aux véhicules à propulsion mécanique. »

### LES CONDITIONS DE REALISATION DES TRAVAUX

L'exploitation générale du chantier fera l'objet d'une réflexion particulière au stade des études détaillées, notamment en termes de maintien des circulations dans les deux sens sur la RCEA, sauf phases ponctuelles pour lesquelles un alternat ou une déviation pourra être mise en place.

De la même manière, l'organisation du chantier s'attachera à maintenir au maximum la circulation sur les voies interceptées devant faire l'objet d'un rétablissement en passage inférieur. En cas de nécessité, des itinéraires de déviation seront mis au point en concertation avec les gestionnaires des voies concernées.

Ces études, ainsi que la réalisation des travaux, seront réalisées par une société concessionnaire désignée après mise en concurrence, qui en assurera donc la maîtrise d'ouvrage.

Les études détaillées et les travaux sur la section comprise entre l'échangeur de Montmarault et la VC du Grand Champ sur la commune de Sazeret seront effectués par le concessionnaire actuel de l'A71, la société APPRR.

Les concessionnaires veilleront à informer suffisamment en amont les élus concernés et gestionnaires de voirie des éventuelles restrictions de circulation programmées lors des travaux de la RCEA.

### L'EXPLOITATION ET LA GESTION DE LA VOIE

L'exploitation de la future autoroute sera assurée par une société concessionnaire qui percevra les recettes des péages. L'entretien et la viabilité hivernale seront assurés à partir d'un centre d'exploitation de l'autoroute.

## LES PRINCIPES D'ORGANISATION DU PÉAGE ET LES ITINÉRAIRES ALTERNATIFS ET D'ÉVITEMENT

La mise en concession reposera sur trois barrières de péage, en système ouvert, à l'est de la barrière du Montet :

- Le Montet, en système fermé à l'ouest de la barrière (extrémité du système fermé d'A71) et ouvert à l'est ;
- Montbeugny, en système ouvert ;
- Molinet, en système ouvert.

Leur localisation définitive sera arrêtée ultérieurement par le futur concessionnaire, l'Etat s'assurant du respect du droit et de l'équilibre financier de la concession. Le système projeté prévoit de conserver un échangeur à Montmarault (connexion avec A71), et les échangeurs de Deux Chaises, du Montet, de Cressanges, de Chemilly, de Toulon-sur-Allier (connexion avec RN7), de Montbeugny, de Thiet-sur-Acolin (bretelle), de Dompierre-sur-Besbre Ouest, Nord et Est, de Molinet, enfin de Digoin.

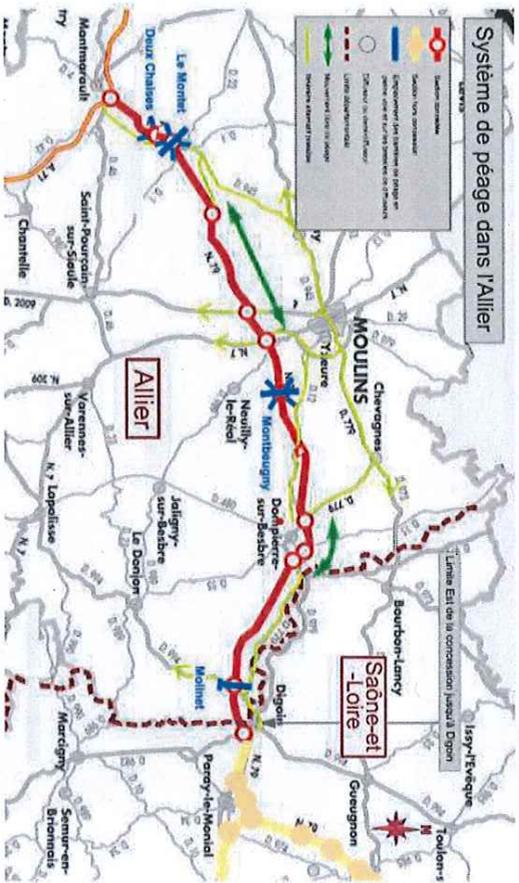


Figure 3 : Synoptique de l'emplacement des barrières de péage – à titre indicatif

Le premier alinéa de l'article L. 122-4 du Code de la voirie routière dispose que : « L'usage des autoroutes est en principe gratuit ». De ce fait, le juge administratif a toujours considéré que si on déroge à ce principe en créant une autoroute payante, un itinéraire permettant de circuler gratuitement doit être maintenu.

Cela implique que tout automobiliste puisse rejoindre les points desservis par la nouvelle autoroute par des itinéraires alternatifs gratuits, pas nécessairement d'ailleurs parallèles au nouvel ouvrage, mais équivalents.

Par ailleurs, la mise en concession d'une autoroute implique de traiter les usagers en respectant le principe d'égalité. Une dérogation à ce principe n'est possible que dans trois cas : elle est autorisée par la loi ; un intérêt général justifie cette dérogation ou il existe une différence de situation objectivement appréciable entre les usagers.

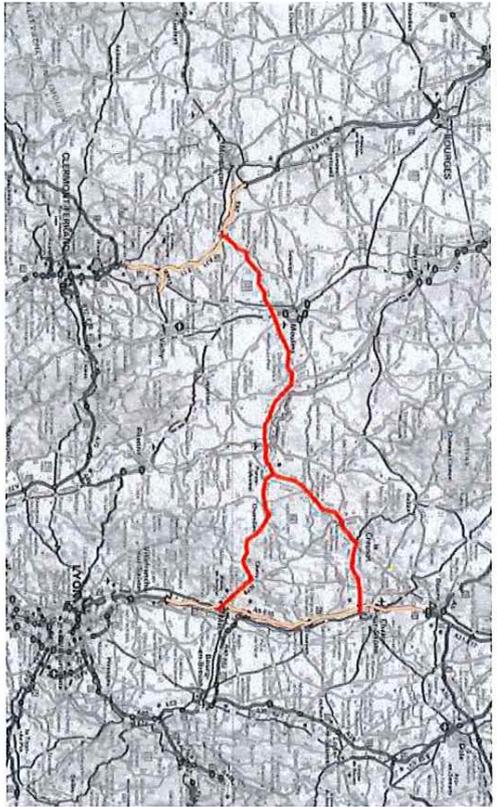
Ainsi, la présence d'un itinéraire d'évitement est nécessaire pour les usagers ne souhaitant pas emprunter l'autoroute.

Des itinéraires alternatifs à la future autoroute à péage ont été identifiés. Ils correspondent à des itinéraires plutôt de longue distance et estimés comme concurrentiels à l'autoroute par certains usagers. Ceux-ci décident, en un point de choix donné souvent éloignés de la RCEA, d'emprunter un autre itinéraire. Les raisons de ce détournement sont différentes d'un usager à l'autre : préférer un itinéraire gratuit, ou plus court, ou moins fréquenté par les poids lourds, dans une ambiance plus agréable, etc. Ces itinéraires sont constitués fréquemment par des routes départementales importantes, le plus souvent d'anciennes routes nationales. On distingue trois types d'itinéraire qui permettent l'évitement des péages :

- Les itinéraires alternatifs larges
- La future autoroute modifiera probablement le comportement de certains usagers longue distance qui ne verront plus l'intérêt de faire un détour du fait de sa gratuité ; ils opteront pour l'itinéraire le plus direct même à péage.
- Les itinéraires alternatifs plus locaux
- Ces itinéraires correspondent à des trajets régionaux.

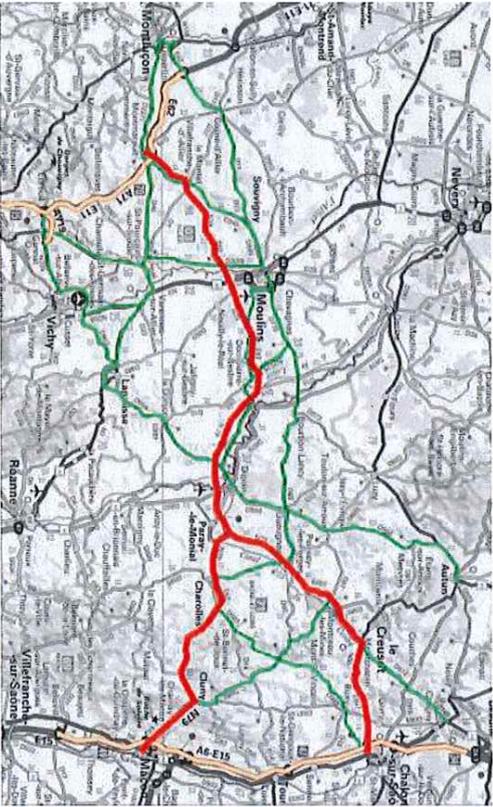
- Les itinéraires d'évitement
- Il s'agit d'itinéraires proches de la future autoroute à péage qui permettent d'éviter localement les gares de péage positionnées soit en section courante (barrières de péage pleine voie) soit au droit de certains échangeurs. Ces itinéraires sont constitués généralement par la voirie locale. Ils ont été définis en tenant compte de leur proximité de la RCEA et des logiques de parcours. Ces itinéraires ont été pris en compte dans la modélisation des trafics.

Ces itinéraires sont représentés sur les cartes suivantes.



Carte 2 : Itinéraires alternatifs larges

Source : dossier d'Etudes Préalables, Cerema, décembre 2014



Carte 3 : Itinéraires alternatifs régionaux

## PRINCIPALES ETAPES DU PROJET

### PRINCIPALES ETAPES AVANT L'ENQUETE PUBLIQUE

Préalablement à sa déclaration d'utilité publique, le projet de mise à 2x2 voies de la RCEA par recours à une concession autoroutière est passé par différentes étapes : études, consultations, décisions.

Les principales étapes et décisions sont synthétisées dans le tableau ci-dessous :

Années 70	Arrêté préfectoral du 28 juin 1971 pour la section Le Montet - Chemilly Décret ministériel du 20 décembre 1974 pour la section Chemilly Aménagement de la Route Centre Europe Atlantique entre Montmarault et Mâcon / Chalon-sur-Saône à 2x1 voie
1995 à 1997	Décrets déclarant d'utilité publique la mise à 2x2 voies : <ul style="list-style-type: none"> <li>section Dompreires-sur-Resbre - Est et Paray-le-Monial - Est de la RN 79 (département Allier), et des RN 79 et RN70 (département Saône-et-Loire) – statut route Express,</li> <li>sections de la RN 79 de Paray-le-Monial - Est à Mâcon (département Saône-et-Loire) – statut route Express,</li> <li>section RN70 entre Paray-le-Monial et Montchanin et de la RN80 entre Montchanin et Chalon-sur-Saône – statut route Express.</li> </ul>
1989 / 2009	Mise à 2x2 voies de 30% du linéaire entre l'A71 et l'A6, sur budget Etat et Collectivités
2010 / 2011	Phase de débat public sur le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA par recours à une concession autoroutière sur l'itinéraire Montmarault / Paray-le-Monial / Mâcon et Paray-le-Monial / Châlons-sur-Saône
2011 / 2012	Décision ministérielle consécutive au débat public adactant également : <ul style="list-style-type: none"> <li>la désignation d'un garant de la concertation par la CNDP pour les phases postérieures au débat public</li> <li>la mise en place d'un comité de suivi de la RCEA présidé par le préfet de la région Auvergne, coordinateur du projet</li> </ul> Poursuite de la concertation sous forme d'ateliers : environnement, prise en compte des déplacements et des usagers fréquents, adaptations locales Approbation des modalités d'information et de participation du public mises en œuvre pendant la période postérieure au débat public. Décision du ministre des Transports de confier une mission d'expertise au CGEDD
11 juillet 2013	Communiqué de Presse du ministre des Transports précisant les modalités de poursuite des d'aménagements de la RCEA : <ul style="list-style-type: none"> <li>aménagement entre l'A71 et l'échangeur de Dijon par recours à une concession autoroutière</li> <li>aménagement en Saône-et-Loire par la mobilisation de crédits publics dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage assurée par l'Etat.</li> </ul>
2013 / 2015	Comité de pilotage de la RCEA reconstitué à l'Allier : présentation du communiqué de presse du ministre - modalité de poursuite des études. Poursuite des ateliers (présentation des variantes, préconisation des participants...) et autres comités de pilotage.

Janv. 2015	Réunions publiques à Montmarault, Dompiere-sur-Besbre et Toulon-sur-Allier Objet : présenter le projet d'accélération de mise à 2x2 voies de la RCEA entre Montmarault et Digoïn, le dossier d'enquête publique et le calendrier de l'opération
21 août 2015	Décret 2015-1044 du 21 août 2015 approuvant les avenants aux conventions passées entre l'Etat et la société APRR (concessionnaire de l'autoroute A71 et la section de la RCEA, d'environ 4 km, comprise entre Montmarault et Sazeret)

Tableau 1 : Les grandes étapes du projet

## BIAN DE LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE

### ❖ Enquêtes publiques

Du 25 avril au 17 juin 2016 se sont déroulées simultanément :

- l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP),
  - l'enquête publique pour la modification du décret de création de la réserve naturelle nationale du Val d'Allier (RNVA).
- La réalisation simultanée de ces deux enquêtes a permis de faciliter l'information du public.

### ❖ Moyens mis en œuvre pour informer le public et recueillir son avis

#### Enquête publique préalable à la DUP

Le dossier d'enquête publique préalable à la DUP a été mis à disposition dans chacune des 23 communes concernées par le projet ainsi que sur internet.

Un registre d'enquête a été mis à disposition dans chacune des mairies et 19 permanences réparties sur 14 communes concernées par le projet : Montmarault, Sazeret, Deux-Chaises, Le Montet, Cressanges, Besson, Chemilly, Toulon-sur-Allier, Montbeugny, Thiers-sur-Acolin, Dompiere-sur-Besbre, Diou, Molinet et Digoïn.

#### Enquête publique pour la modification du décret de création de la RNVA

Des permanences ont été programmées sur les communes de Chemilly, Toulon-sur-Allier et Châtel-de-Neuvre.

Un registre d'enquête a été mis à disposition dans chacune des trois mairies suscitées.

Les différentes permanences liées aux deux enquêtes ont été réparties entre les membres de la commission.

Deux réunions publiques ont été mises en place sur les communes de Montmarault et Toulon-sur-Allier au regard de leur commodité d'accès et des enjeux locaux pouvant s'y manifester.

Ainsi le plus grand nombre a pu avoir accès à l'information et donner son point de vue.

### ❖ Mobilisation et implication du public

Les permanences ont mobilisé un public nombreux ainsi que des élus. La participation a été très variable d'une commune à l'autre, en fonction de la sensibilité aux thématiques (importante participation à Montmarault, Cressanges, Chemilly, Toulon-sur-Allier, Montbeugny, Dompiere-sur-Besbre).

Certains élus, afin de permettre à leurs administrés de disposer de tout le temps des permanences organisées, ont souhaité rencontrer le commissaire enquêteur lors d'un entretien qui leur a été personnel.

Plus de 120 personnes ont participé à chacune des deux réunions publiques.

Au total, ce sont :

- 202 observations déposées au cours de l'enquête dans les registres, soit sous forme d'inscription manuscrite, soit sous forme de courriers adressés au siège de la commission d'enquête ou de dossiers (individuels ou collectifs) qui ont été annexés aux registres.
  - 36 courriels enregistrés sur la boîte de messagerie spécifique à l'enquête publique DUP RCEA (dont certains ont fait l'objet en parallèle de courriers ou d'observations sur registre)
- Au total **238 observations** ont donc été faites sur le projet.

### ❖ Avis favorable de la commission d'enquête avec recommandations

Après avoir synthétisé l'ensemble des observations du public et recueilli les réponses apportées par le maître d'ouvrage, la commission d'enquête a émis un avis favorable et sans réserve relatif à l'utilité publique du projet présenté, au classement de la RCEA dans la catégorie des autoroutes et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Sazeret, Besson, Chemilly, Dompiere-sur-Besbre, Molinet et Digoïn. Cet avis favorable est assorti de recommandations.

Cet avis favorable est toutefois assorti des recommandations suivantes :

- L'Etat veillera par-dessus tout au respect du calendrier fixé dans le document et devra même accélérer les procédures devant permettre une mise en service avant 2021,
- L'Etat prendra les engagements nécessaires pour assurer la protection acoustique des riverains de l'autoroute, et le concessionnaire retenu devra en assurer l'exécution, sous le contrôle du comité de suivi,
- Le concessionnaire retenu devrait proposer des solutions innovantes de tarification du péage, sous forme d'abonnement ou d'encouragement à des usages collectifs.
- L'Etat devrait proposer un programme d'aménagement d'ensemble et combiné de la RCEA et de la RN7, de nature à correspondre aux attentes d'une politique d'aménagement du territoire et de désenclavement du département de l'Allier.

- L'Etat devra s'engager sur le maintien du label « village étape » pour les communes de Montmarault et Compièrre-sur-Beaure.
- D'une façon générale, l'Etat prendra les engagements nécessaires afin que la situation économique des acteurs locaux (agriculteurs, commerçants, artisans, acteurs du tourisme) ne soit pas dégradée par le projet.
- Les engagements de l'Etat devront reprendre les mesures proposées dans le dossier en termes d'évitement des effets du projet sur l'environnement et/ou de mise en place de mesures compensatoires.

La commission d'enquête a également émis un avis favorable et sans réserve sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Sazeret, Besson, Chemilly, Compièrre-sur-Beaure, Molinet et Digoin concernées par le projet.

Cet avis favorable est toutefois assorti des recommandations suivantes :

- que les surfaces déboisées soient réduites au strict minimum,
- que les espaces boisés non touchés, puissent faire l'objet d'un reclassement après la phase de travaux, et ce sans frais pour les collectivités (à charge du concessionnaire de supporter les dépenses liées à la re-modification du document d'urbanisme des communes concernées)
- dans le même sens, et plus généralement, que les documents d'urbanisme soient actualisés pour tenir compte des nouvelles servitudes résultant de la réalisation de la voie, et ce à charge du concessionnaire.

Le maître d'ouvrage a apporté les réponses à ces recommandations, justifiant et argumentant sa position dans l'annexe 2 du décret déclarant d'utilité publique les travaux de mise à 2x2 voies de la Route Centre-Europe Atlantique (RN79) entre Montmarault (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire).

## DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Le projet de mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique par recours à une concession autoroutière a été déclaré d'utilité publique le 20 avril 2017 (décret n°2017-579).

## PROCEDURE APRES LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (DUP)

### ❖ Les études détaillées du projet

Il sera établi en premier lieu un dossier dit d'avant-projet intégrant les enseignements et conclusions de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et l'optimisation de certains aspects techniques ou économiques.

Il sera élaboré en conformité avec le présent dossier des engagements de l'Etat

### ❖ La procédure d'acquisitions foncières

Afin de connaître les propriétaires et ayants droit, une enquête parcelaire sera menée sur les communes concernées par le tracé. Cette enquête sera réalisée par le concessionnaire autoroutier.

Des expropriations seront conduites là où les acquisitions à l'amiable ne pourront être menées à terme.

### ❖ L'aménagement foncier

Compte-tenu de l'impact foncier du projet autoroutier et conformément à l'article L 123-24 du code rural, l'Etat maître d'ouvrage de l'opération routière, peut être tenu de remédier aux dommages causés, en participant à des procédures éventuelles d'aménagement foncier, qui seront réalisées sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental de l'Allier.

La Commission Départementale d'Aménagement Foncier (CDAF), réunie le 9 décembre 2016, a décidé, au vu du projet présenté, la mise en place de 4 commissions communales ou intercommunales d'aménagement foncier (CCAF) : Montmarault, Sazeret, Toulon-sur-Allier et Montbeugny. Ces différentes CCAF disposeront, à compter de la date de leur constitution, de 2 mois pour décider de l'opportunité de mettre en place un Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF).

### ❖ L'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau

Dans le cadre des études de détail menées par le concessionnaire, les aménagements nécessaires aux rétablissements du réseau hydraulique et à la protection des ressources en eau seront soumis à la procédure de police de l'eau (L.214-1 à L.214-6 du code de l'Environnement).

### ❖ La dérogation espèces protégées

Le concessionnaire poursuivra les études pour déposer une demande de dérogation au régime de protection des espèces, conformément à l'article L.411-2 du code de l'environnement en particulier pour les espèces animales.

### ❖ L'autorisation de modification de l'état ou de l'aspect de la réserve naturelle nationale du Val d'Allier

La réserve naturelle nationale du val d'Allier est 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

décret a été modifié le 10 mai 2017, par décret n° 2017-947, pour permettre d'autoriser la réalisation du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA, conformément aux 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. Le concessionnaire réalisera les études techniques et environnementales approfondies nécessaires pour déposer le dossier de demande d'autorisation de travaux en réserve nationale.

L'objectif d'un bilan est d'analyser et d'expliquer les écarts entre les prévisions du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP), document ayant fait l'objet d'une communication au public, et les observations réelles après la mise en service de l'infrastructure. Le bilan rendra compte des moyens adoptés pour la protection de l'environnement et prévoira, le cas échéant, de nouvelles mesures.

#### ❖ Les prospections archéologiques

Le concessionnaire saisira la DRAC et suivant ses prescriptions des diagnostics archéologiques seront effectués sur l'emprise de l'autoroute par un opérateur qui sera désigné (service départemental d'archéologie de l'Allier ou Institut National de Recherches Archéologiques Préventives – INRAP) pour réaliser le diagnostic et rédiger un rapport.

En fonction du résultat des diagnostics, des fouilles archéologiques pourront être ordonnées par l'État, aux frais du concessionnaire, qui choisira un opérateur pour les réaliser.

#### ❖ Les procédures complémentaires

Les procédures de déclassement, redassement et classement seront réalisées conformément au code de la voirie routière en concertation avec les collectivités locales (Conseil Départemental et communes).

Après mise en service, la Route Centre-Europe Atlantique mise à 2x2 voies entre Montmarault (Allier, 03) et Digoin (Saône-et-Loire, 71) sera reclassée dans le domaine autoroutier sous le numéro A 79.

Les réajustements de voies de communication existantes interceptées seront remis aux collectivités locales concernées dès la fin de l'exécution des travaux.

#### BILAN SOCIO-ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTAL APRES MISE EN SERVICE

L'article L.1511-6 du code des transports qui a codifié l'article 14 de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTTI), impose que les grands projets de transport réalisés avec le concours de financements publics fassent l'objet de bilans économiques et sociaux au plus tard 5 ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public.

Dans ce cadre, le suivi des engagements de l'État se poursuivra, entre trois et cinq ans après la mise en service de l'infrastructure, par l'établissement d'un bilan socio-économique et des effets sur l'environnement de la réalisation du projet.



# Chapitre 2. Engagements de l'État

## PREAMBULE

Les engagements de l'Etat sont issus des études antérieures ayant mené à la Déclaration d'Utilité Publique et des réflexions menées en concertation avec les acteurs locaux au fur et à mesure de l'avancement du projet.

Les pièces et documents suivants ont ainsi alimentés le présent dossier des engagements :

- **bilan de la concertation inter-services,**
  - **dossier de Déclaration d'Utilité Publique** établi en avril 2016 et comprenant une étude d'impact environnementale qui analyse les effets et mesures du projet,
  - **réponses à l'avis de l'autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable** (avis du 3 février 2016). Le maître d'ouvrage (DREAL Auvergne – Rhône Alpes) a rédigé à la suite de cet avis un mémoire en réponse, constituant la pièce G du dossier d'enquête publique, l'avis du CGEDD et le mémoire en réponse, constituaient la pièce G du dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique d'avril 2016, consultable sur le site internet : [www.allier.gouv.fr/](http://www.allier.gouv.fr/)
  - **réponses aux observations du commissaire enquêteur lors de l'enquête préalable à la DUP** qui s'est déroulée du 25 avril au 17 juin 2016 et qui a permis de recueillir les avis des personnes intéressées ainsi que les observations des collectivités territoriales, communes et associations.
- Suite à l'enquête publique, la commission d'enquête a émis un avis favorable à la DUP assorti de recommandations comme vu dans les parties précédentes.
- **engagements complémentaires pris suite à la procédure d'enquête publique.**

Ils constituent des principes d'insertion de l'infrastructure routière dans l'environnement s'appliquant à l'ensemble du projet.

Les précautions en phase chantier sont également identifiées.

## GENERALITES

L'Etat s'engage sur la mise en œuvre par le concessionnaire de tous les engagements indiqués dans ce dossier.

Les mesures compensatoires sont réalisées préférentiellement au sein de la bande de DUP.

## SOIS ET RESSOURCE EN MATERIAUX

Le projet induira d'importants mouvements de terre (déblais et remblais). Il sera toutefois mené avec un objectif de limitation des déséquilibres des matériaux entre besoins et excédents pour une utilisation rationnelle et optimale des gisements en accord avec les contraintes techniques, économiques et environnementales.

### BESOINS EN MATERIAUX

L'insertion du projet sur le territoire a fait l'objet d'une réflexion constante afin d'éviter le plus possible les impacts sur les sols et les mouvements de terres. Plusieurs scénarios ont ainsi été analysés.

La réutilisation d'infrastructures existantes permet de limiter et réduire les mouvements de terre et la consommation d'espaces.

Pour les parties nouvelles (largissements de voies, nouveaux échangeurs, nouvelles aires de services, etc.), il a été recherché le plus possible, dans le respect des contraintes environnementales (milieu naturel, agricole...), techniques et économiques, un équilibre entre les quantités de remblais et de déblais afin de limiter les emprunts de matériaux.

Les matériaux d'apport nécessaires au projet proviendront de carrières autorisées (N.B. : leur localisation relève de l'offre du futur concessionnaire). Les matériaux d'emprunt extérieurs sont aujourd'hui estimés à 800 000 m<sup>3</sup>. Les matériaux calibrés pour les chaussées sont eux estimés à environ 400 000 m<sup>3</sup>. Ces quantités seront précisées lors des études de détail.

Les besoins importants en matériaux qui seront mobilisés par le projet RCEA ont été pris en compte dans le Schéma Départemental des Carrières de l'Allier.

Dans les études de conception détaillée, réalisées après la DUP, le concessionnaire s'attachera à ajuster les profils en long dans l'objectif d'une réduction complémentaire des quantités de déblais.

Le concessionnaire étudiera la possibilité d'utiliser le canal latéral de la Loire pour l'acheminement des matériaux nécessaires au chantier ou l'évacuation des matériaux excédentaires.

### INSERTION DES DEPOTS DANS LEUR ENVIRONNEMENT

Les déblais, outre leur possible réutilisation dans les remblais de structure de chaussée, pourront être utilisés pour la constitution des merlons acoustiques et paysagers.

Les études de conception détaillée réalisées après la déclaration d'utilité publique du projet s'attacheront à identifier des solutions de valorisation complémentaires.

Les matériaux seront mis en œuvre, autant que possible, à proximité des sites d'où ils sont extraits et à proximité de l'infrastructure afin de réduire les transports routiers liés à leur mise en dépôt et donc les impacts potentiels de ces derniers.

Dans tous les cas seront privilégiées des solutions donnant la possibilité d'une remise en exploitation agricole des espaces concernés. En dernier recours, les matériaux qui ne pourraient pas être valorisés sur place, ainsi que les éventuels déchets dérobés de chaussée seront évacués vers une plateforme BTP, en vue de leur tri-valorisation.

En dehors des emprises du projet, aucune extraction de terre dans le milieu naturel n'est prévue et aucun matériau ne sera stocké, même provisoirement, dans les zones d'intérêt écologique (Natura 2000, ZNIEFF, habitats sensibles, abords des cours d'eau, zones humides), le lit mineur des cours d'eau et les zones inondables. Il n'y a donc pas d'impact résiduel lié au mouvement de terres et il n'est pas prévu de mesure de compensation pour ce thème.

Les dépôts provisoires situés sur des terrains privés seront choisis en concertation avec les propriétaires concernés. Après utilisation, les terrains seront remis en état.

## MOUVEMENTS DE TERRAINS

Au vu des risques et aléas auxquels sont soumises les zones situées à proximité du projet (risque d'instabilité et aléa retrait-gonflement des argiles), des études géologiques et géotechniques plus poussées seront menées au stade des études de détail et permettront de mieux prendre en compte les éventuels risques d'instabilité par des dispositions techniques particulières.

Dans les zones d'aléa moyen ou fort, les mesures suivantes seront mises en œuvre dès la phase de chantier :

- maîtrise des écoulements superficiels et des rejets afin d'éviter l'infiltration des eaux sur ces terrains,
- traitement par des techniques classiquement utilisées dans un chantier de terrassements : purge des formations instables, mise en place d'éperons drainants, de masques drainants, etc.

### SUIVI DES MESURES

Au niveau des zones présentant des risques d'instabilités des sols, un suivi et un bilan de la stabilité des sols seront réalisés 1 an et 5 ans après la mise en service.

## EAUX SUPERFICIELLES ET SOUTERRAINES

L'infrastructure routière intercepte plusieurs cours d'eau (Allier, Loire, etc.), thalwegs, et s'inscrit au droit de zones inondables et de six masses d'eaux souterraines (d'ouest en est) : Massif central BV Cher (FRGG053), Massif central BV Sologne (FRGG050), Sables, argiles et calcaires du Tertiaire de la Plaine de la Limagne (FRGG051), Alluvion Allier aval (FRGG128), Calcaires et sables du bassin tertiaire roannais (FRGG046) et Alluvions Loire du Massif central (FRGG047).

Conformément à la réglementation (loi sur l'eau codifiée au Code de l'environnement), le maître d'ouvrage mettra en œuvre les dispositions nécessaires, afin que le projet ne soit pas susceptible de modifier le régime ou le mode d'écoulement des eaux, ni la qualité des eaux superficielles et souterraines.

Les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts sur la ressource en eau et les milieux aquatiques seront détaillées dans le dossier d'autorisation au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'Environnement (procédure Police de l'Eau).

Ce dossier sera réalisé par le futur concessionnaire autoroutier.

Comme tout projet d'infrastructure, le présent projet aura ou est susceptible d'avoir des incidences qualitatives et quantitatives tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation. Dans le cas présent, l'aménagement sur place ainsi que le choix de sites de dépôts de matériaux et matériels en dehors des zones sensibles (zones humides et abords de cours d'eau) permettront d'éviter et limiter les impacts du projet sur la ressource en eau.

## GESTION DES EAUX DE RUISSELLEMENT

Le concessionnaire sera tenu de mettre en conformité le système d'assainissement (bassins et dispositifs de collecte) et d'en assurer l'entretien.

Les eaux issues de la plateforme routière seront collectées par des ouvrages hydrauliques de type cunettes, burrelets, fossés... et seront dirigées vers des bassins de traitement qui permettront notamment la rétention et le traitement des hydrocarbures et des matières en suspension (MES) par décantation et desludage.

Ce réseau d'assainissement est établi sur le modèle séparatif, c'est-à-dire avec séparation des eaux de ruissellement issues de la voirie de celles issues des bassins versants naturels. Les ouvrages hydrauliques sont des ouvrages existants conservés, refaits ou bien des nouveaux. Ces réseaux trouveront leurs exutoires au niveau des différents points bas du tracé et les eaux seront rejetées dans les écoulements superficiels après traitement et à débit régulé, selon les préconisations du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Loire-Bretagne (SDAGE).

Le concessionnaire reprendra et approfondira les calculs de dimensionnement des ouvrages hydrauliques réalisés par le CEREMA dans le cadre de l'élaboration du dossier d'enquête publique relatif à la mise à 2x2 voies de la RCEA entre Montraut et Dijon.

Il devra également prendre en compte :

- les dispositions de l'arrêté ministériel du 28 novembre 2007, notamment les 30 cm de sédimentation,
  - la recommandation de la Direction Départementale des Territoires de l'Allier qui indique qu'il est préférable de dimensionner un ouvrage unique qui permette de laisser passer la crue centennale au lieu de mettre deux buses en parallèle (ouvrages concernés : OH\_N79\_9+110 et OH\_N79\_11+230).
- Il intégrera l'inventaire des écoulements réalisé par l'ONEMA.

Le dispositif d'assainissement permettra de gérer les pollutions chroniques provoquées par la circulation des véhicules.

Vis-à-vis de la pollution accidentelle : les bassins de traitement des eaux comporteront des dispositifs d'obturation permettant le piégeage et le confinement d'une pollution accidentelle par déversement sur la chaussée. De plus, il est à noter que dans les zones sensibles, du point de vue de leur utilisation ou de leur vocation (caprages, loisirs, vie piscicole, ...) et vulnérables (dépend de l'exposition au risque du milieu et donc de sa capacité de réaction vis à vis d'une pollution), ainsi que dans les zones de remontées de nappe avec « aléa très fort » ou « sub-affleurant », les ouvrages d'assainissement seront étanchéifiés, évitant ainsi les fuites de pollutions vers le milieu naturel. En cas de pollution sur zones en terre végétalisée, les terres contaminées seront excavées et envoyées en centre de traitement.

Un plan d'alerte et d'intervention en cas de pollution accidentelle sera établi afin de protéger les cours d'eau. Ce document spécifique sera élaboré avec les services départementaux compétents et la Police de l'Eau. Il mentionnera la liste des personnes et des organismes à prévenir avec leurs coordonnées et leurs compétences. Il comportera tous les éléments techniques relatifs à la voirie et aux réseaux d'assainissement (tracé des réseaux, zones de voirie concernées, position des exutoires, etc.) afin d'agir au plus vite pour éviter les déversements dans le milieu naturel.

Vis-à-vis de la pollution saisonnière : Il n'existe pas de traitement spécifique de la pollution saisonnière hormis la dilution. En revanche, ses effets seront limités en privilégiant les actions préventives plutôt que les actions curatives, qui demandent des quantités de sel bien plus importantes. De plus, le sel utilisé sera de préférence en solution (saumure) car moins impactant.

Il n'est pas prévu l'emploi de produits phytosanitaires pour l'entretien des abords de chaussées.

**Cas particulier de l'échangeur Nord de Dompierre-sur-Besbre :**

La présence d'un réseau de drainage des eaux internes (sources de la Bergerie) parallèle au réseau de collecte des eaux de plate-forme pose un problème pour la qualité des eaux de la nappe. Les eaux de chaussée polluées transitant dans les cunettes enherbées existantes, probablement non étanches, pourraient rejoindre par infiltration les eaux de la nappe. Les ouvrages d'assainissement composant le réseau de collecte (cunette de déblai) devront donc être étanches (béton, géomembrane,...) au droit du secteur drainé.

Le réseau de drainage devra être amélioré. La tranchée drainante et le drain en pied des masques drainant implantés sur le talus de déblai seront reconstruits et les regards de visite, situés sur la canalisation assurant le transit des eaux le long de la chaussée, déplacés hors des zones de circulation (section courante et bretelle). Les tampons devront être situés au-dessus du bord supérieur de la cunette.

La restitution de ces eaux au milieu naturel devra se faire dans la nappe (zone humide située dans la boucle nord, si les fils d'eau des regards et de l'ouvrage hydraulique sont compatibles, ou puits perdus à l'amont immédiat de la bretelle).

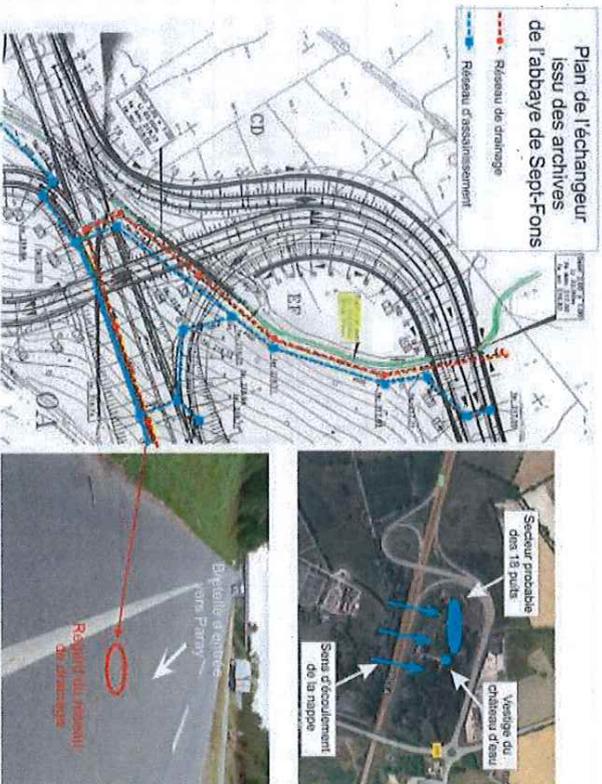


Figure 4 : Assainissement actuel au droit de l'échangeur de Dompierre - Abbaye de Sept Fons

#### SUIVI DES MESURES

Afin de vérifier le bon fonctionnement du système d'assainissement des eaux pluviales, et de leur efficacité dans le traitement de la pollution routière, des mesures de suivis seront mises en place :

- réaliser un suivi de la qualité des eaux pluviales rejetées (normes de qualité physico-chimiques : MES, hydrocarbures, DCO).
- organiser un contrôle périodique des ouvrages d'assainissement pluvial : réaliser un bilan annuel et après chaque épisode pluviométrique important (bilan annuel et compte-rendu d'intervention).

Les résultats de ces analyses seront communiqués au service chargé de la Police de l'Eau.

En cas de dépassement des seuils de qualité, des mesures en conséquence devront être prises (Vérification du bon état de l'ouvrage, modification de l'ouvrage si nécessaire...).

### **CONTINUTE DES COURS D'EAU**

La continuité des cours d'eau interceptés par la RCEA est permise par la présence des ouvrages hydrauliques de traversée existants. Ces ouvrages seront pour certains modifiés (nature et/ou dimensionnement et/ou nombre) ou créés. Les ouvrages de transparence hydraulique constituent une mesure intégrée dès la phase de conception. Aucune autre mesure particulière n'est envisagée.

### **CAPTAGE D'ALIMENTATION EN EAU POTABLE**

Le projet intercepte les périmètres de protection de deux captages d'alimentation en eau potable :

- captage de l'Irondelle : conformément à l'arrêté 1963/06 du 16 mai 2006, une étude hydraulique particulière devra être menée. Cette étude sera menée par le concessionnaire sur la base du projet et intégrée au dossier d'autorisation Police de l'Eau. Des mesures spécifiques pourront être définies.
- captage des puits de la Bergerie : en plus de la mise en place d'un système d'assainissement étanche dans cette zone sensible, le futur concessionnaire prévoira le déplacement du captage de l'autre côté du fossé existant, permettant ainsi d'éviter toute contamination par les eaux.

### **MESURES PARTICULIERES LOCALISEES**

Diverses observations ont été faites sur la thématique « eaux superficielles » lors de l'enquête publique. Le concessionnaire en tiendra compte et les étudiera lors des études techniques détaillées :

- Aqueduc sur la rivière du Suchet : Lors de l'enquête publique un riverain a signalé qu'un abaissement de cet aqueduc pourrait permettre un meilleur écoulement dans la parcelle dominante.
- Bassin de rétention « Bois des Forges » (commune de Coulanges) : le bassin présenterait aujourd'hui des dysfonctionnements (trop petit, non entretenu) ainsi que des érosions. Une solution de remplacement du bassin ainsi que la réfection du fossé pourraient être étudiées.
- Port enjamant la D295 (commune de Pierrefite-sur-Loire) : Des ruissellements abondants sont signalés.

Bassin de rétention de la Communauté de Commune Digoin – Val de Loire (commune de Digoin) : Les eaux de chausées issues de l'échangeur de la RCEA sont rejetées dans le bassin géré par la Communauté de Communes. Il est demandé la fermeture du réseau et le rejet de ces eaux vers un bassin qui sera géré par le concessionnaire autoroutier.

## MILIEU NATUREL

L'infrastructure routière intercepte plusieurs zones naturelles protégées, d'inventaires ou sous gestion localisées dans les vallées de l'Allier et de la Loire, au niveau du cours d'eau de la Besbre et dans la région de la Sologne Bourbonnaise entre Toulon-sur-Allier et le Val de Besbre.

De nombreux habitats ainsi que des espèces floristiques et faunistiques sont recensés aux abords de la voirie existante.

Les mesures qui seront mises en œuvre visent à assurer la préservation des habitats, de la flore et de la faune présents aux abords de l'infrastructure en assurant notamment la transparence écologique de l'ouvrage, la réduction et la compensation des incidences de l'ouvrage sur les habitats et le rétablissement des corridors écologiques.

Il est à noter que l'aménagement en grande partie sur place des voiries existantes réduit notablement l'impact du projet sur les milieux naturels par rapport à un projet d'infrastructure nouvelle.

Les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts sur le milieu naturel feront l'objet d'approfondissement dans les dossiers qui seront composés ultérieurement par le concessionnaire et en particulier dans le dossier d'évaluation des incidences au titre de la loi sur l'eau et dans le dossier de demande de dérogation « espèces protégées » pour la faune.

### HABITATS ET FLORE (DONT ZONES HUMIDES)

Le projet entraîne la consommation d'espaces naturels par effet d'emprise (substitution) du fait des élargissements, des échangeurs et des barrières pleine-voie, voire également du fait de dépôts définitifs de matériaux excédentaires.

#### MESURES D'ÉVITEMENT ET RÉDUCTION

L'aménagement sur place de la RCEA sur la totalité du linéaire permet de limiter les impacts du projet sur les habitats et la flore au contraire d'un projet entièrement en tracé neuf. Lors de la définition précise du projet, les emprises de celui-ci seront optimisées autant que possible afin de réduire les impacts sur le milieu naturel déjà identifiés.

Afin de réduire les incidences du projet, des formations remarquables pourront être transférées vers des zones d'accueils. Au total, le besoin du transfert de près de 191 500 m<sup>2</sup> a été identifié au stade des études préalables. L'étendue de cette surface sera à déterminer précisément lors des études environnementales à charge du concessionnaire.

Une gestion de chaque site sera mise en œuvre pour favoriser la flore recherchée. Ainsi :

- les pelouses (mésoxérophiles, écorchées...) et les végétations sur affluements seront fauchées annuellement en juillet-août, c'est-à-dire pas trop tôt pour favoriser le développement et la fructification des plantes de pelouses et pas trop tard pour éviter l'enrichissement par les ronces.
  - un léger décapage est à envisager tous les 5 à 10 ans pour rajeunir certaines pelouses (pelouses écorchées) ; son utilité et sa fréquence sera déterminée par un suivi floristique de la zone (voir plus bas).
  - les prairies maigres de fauche et les prairies mésophiles calcicoles seront fauchées en juin juillet.
  - les ourlets et les landes humides seront fauchés plus tardivement en saison, en juillet août.
  - les moutillères seront labourées à l'automne ou au printemps en même temps que les cultures dans laquelle elles s'intègrent. Les berges réaménagées en bordure de gravière seront entretenues pas des fauches entre juin et septembre.
- Toutes les fauches se feront impérativement avec exportation des déchets résidus de fauche, de façon à ce que le milieu ne s'enrichisse pas ; cette exportation favorisera l'implantation de formations oligotrophes (prairies maigres, pelouses...)

Les stations de plantes remarquables non protégées et déplacées feront également pour certaines l'objet d'une gestion (fauche, entretien, etc.). Les mesures seront précisées dans les dossiers qui seront réalisés ultérieurement par le concessionnaire.

Des impacts résiduels sur la flore et les habitats naturels subsistants malgré les mesures d'évitement et de réduction prévues dans le cadre du projet, des mesures de compensation sont prévues.

Il est à noter que le concessionnaire pourra optimiser les caractéristiques du projet afin de réduire les emprises nécessaires à celui-ci et donc limiter les impacts sur le milieu naturel.

#### MESURES DE COMPENSATION DES HABITATS DÉTRUITS

La compensation des habitats détruits permettra le maintien de la biodiversité des espèces (faune et flore), conformément à la réglementation.

Les modalités de mise en œuvre des mesures compensatoires seront établies en concertation avec les différents acteurs locaux concernés. Elles seront réalisées de préférence à proximité du site impacté et initiées avant la destruction du site concerné. Les espaces destinés à la mise œuvre de ces mesures feront l'objet d'un diagnostic d'éligibilité, comprenant notamment des inventaires faunistiques et floristiques, de manière à définir les objectifs de compensation et la trajectoire écologique recherchée.

Le concessionnaire mènera une concertation avec le monde agricole afin de définir précisément et de façon proportionnée les zones de mesures compensatoires pour ne pas occuper des espaces agricoles trop importants.

Pour assurer la durabilité des mesures, chacune d'elles fera l'objet d'une assistance lors de sa mise en œuvre et d'un suivi écologique.

Les mesures compensatoires sont les suivantes :

- **création de haies bocagères et bosquets :**
  - restructuration du réseau de haies liées au passage faune,
  - compensation des haies détruites par le projet,
  - compensation des secteurs buissonnants détruits par le projet.
- création de mares de substitution de surface à minima égale aux habitats détruits et autant de sites que ceux détruits : 2 mares à l'échangeur de Montmarault, un réseau de 2 mares au niveau de l'échangeur de Cressanges et 2 mares au niveau du futur échangeur de Toulon-sur-Allier.
- compensation des habitats détruits dont les zones humides.
- mise en place d'une gestion écologique des zones ayant fait l'objet de travaux.

**N.B. : les surfaces compensatoires seront définies en détail dans les études ultérieures réalisées par le futur concessionnaire (CNP, Loi sur l'Eau).**

**MESURES DE COMPENSATION DES ZONES HUMIDES**

Le concessionnaire actualisera et complètera l'inventaire des zones humides.

Les mesures compensatoires proposées du fait de la suppression de zones humides seront la recréation ou la restauration de zones humides, cumulativement :

- équivalente sur le plan fonctionnel ;
- équivalente sur le plan de la qualité de la biodiversité ;
- dans le bassin versant de la masse d'eau.

En dernier recours, et à défaut de la capacité à réunir les trois critères listés précédemment, la compensation portera sur une surface égale à au moins 200 % de la surface, sur le même bassin versant ou sur le bassin versant d'une masse d'eau à proximité.

Les mesures compensatoires seront localisées au plus près des zones impactées. L'ensemble des mesures compensatoires sera préférentiellement assuré dans la bande DUP du projet.

**SUIVI DES MESURES**

La mise en œuvre de l'ensemble des mesures écologiques proposées nécessite l'assistance d'un écologue tout au long de la réalisation de celui-ci afin de certifier de la conformité de leur mise en œuvre.

Des suivis écologiques seront réalisés de façon à vérifier l'efficacité des mesures de réduction et de compensation mises en place en mesurant la plus-value écologique qui en résultera. Le cas échéant, des mesures correctives seront mises en œuvre.

**Suivis botaniques des habitats et des stations de plantes déplacées**

Les suivis botaniques des habitats et plantes déplacés seront réalisés dès la phase chantier et se poursuivront à long terme avec un suivi annuel au cours des 5 premières années d'exploitation de l'installation, puis tous les 3 ans au cours des 25 années suivantes. Il s'agira de vérifier le maintien de l'espèce, d'estimer la population et de proposer si besoin une gestion.

**Suivis floristiques des habitats aménagés, zones humides créées et zones décapées dans l'emprise**

Les suivis floristiques des habitats aménagés seront réalisés un an après l'aménagement et se poursuivront à long terme avec un suivi annuel au cours des 5 premières années, puis tous les 3 ans au cours des 25 années suivantes.

Il s'agira de caractériser les habitats créés et d'estimer les populations de plantes à enjeu qui viendront éventuellement s'y installer.

**Suivis faune flore des prairies des sites de gestion pour mesures compensatoires**

Ces suivis de prairies comprendront un état initial de référence de la faune et de la flore dès la phase chantier (description de l'habitat et cartographie des espèces végétales et animales à enjeux avec estimation quantitative, etc.), et se poursuivront à long terme avec un suivi tous les 3 ans pendant les 30 premières années d'exploitation de l'installation.

**Suivis des mares**

Les suivis des mares de substitution comprendront après leur réalisation un suivi annuel de la faune et de la flore pendant les 5 premières années, puis tous les 5 ans pendant 25 ans.

Le suivi de la faune portera sur les amphibiens, en particulier les espèces qui ont fait l'objet de déplacement de sauvegarde, et sur les odonates qui constituent de bons indicateurs de ces milieux. Le suivi de la flore montrera la colonisation progressive de chaque mare par la végétation, et visera à identifier les espèces remarquables éventuelles.

**Suivis des arbres déplacés**

Un suivi des fûts déplacés abritant le Grand Capricorne du chêne et le Pique-prune sera réalisé tous les 2 ans sur 30 ans. Ces deux espèces seront recherchées.

## ENTRETIEN DE LA VEGETATION

L'utilisation de produits phytosanitaires est proscrite au sein des périmètres de captages d'alimentation en eau potable.

Il n'est pas prévu l'emploi de tels produits pour l'entretien des abords de chaussées.

## ESPECES INVASIVES

Des espèces de plantes invasives sont recensées aux abords de la voie : la **Rénouée du Japon**, la **Renouée de Sakhaline**, l'**Ambrosie**, etc.

Ces espèces sont fortement favorisées par les travaux de type terrassement – remblai.

Les invasives qui se développent classiquement le long des routes devraient se multiplier inévitablement du fait de l'élargissement de la RCEA.

### LUTTE CONTRE LES ESPECES INVASIVES

Il sera nécessaire de mettre en place une surveillance particulière tant lors de la phase d'exploitation que de la phase de travaux.

Une attention particulière devra être menée sur la **Renouée du Japon**. Un suivi de l'emprise par les agents d'entretien permettra de repérer les nouvelles stations afin de les détruire rapidement. Ceci passe par une formation de ces agents pour reconnaître et détruire ces espèces sans porter atteinte aux autres espèces.

Autrement, la gestion des surfaces jouxtant la voirie par des fauches est très défavorable aux espèces invasives de milieux ouverts qui disparaîtront rapidement avec l'installation d'une flore prairiale ou de pelouses favorisées par les fauches. Il est également à noter qu'il est relativement difficile de lutter contre des espèces qui se propagent spontanément le long des routes souvent en bordure immédiate de la chaussée. Cependant, des fauches répétées peuvent éventuellement diminuer leur vigueur.

En cas de développement d'invasives, la signalisation puis le traitement de la (ou des) zone(s) envahies seront assurés le plus rapidement possible. Un protocole de traitement sera défini en appui d'un expert écologique.

Concernant l'ambrosie qui présente des risques sur la santé, son élimination devra être réalisée avec le démarrage de sa floraison. Il est à noter qu'un arrêté préfectoral (n°2429/05) a été pris dans le département de l'Allier afin de détruire cette espèce. Il sera veillé à éviter de laisser les terrains nus ou en friches qui peuvent être favorables à l'expansion de ces types de plantes.

## GRANDE ET PETITE FAUNE

### MISE EN PLACE DE CLOTURES

Des barrières de protection pour la faune seront mises en place de chaque côté de la RCEA et tout le long du tracé (92 km). La clôture sera adaptée pour éviter le franchissement de la grande faune et de la petite faune (hauteur : 1,8 m ; maillage minimum de 10 x 10 cm). Une bâche géotextile pourra être fixée au grillage et enterrée à la base de façon à interdire le passage des plus petits animaux et en particulier des amphibiens.

### CONTINUITES ECOLOGIQUES

Le choix d'aménagement sur place de la RCEA - par élargissement de la route existante du côté de la bande réservée - fait qu'il n'y aura pas de fragmentation supplémentaire des habitats : ceux-ci sont déjà coupés par la route existante (par exemple la forêt de Montbeugny).

La fragmentation des habitats doit toutefois être considérée au niveau des échangeurs qui correspondent à des tracés neufs : deux échangeurs sont concernés de ce point de vue : celui de Montraurat et celui de Toulon-sur-Allier.

Les clôtures visant à éviter les collisions routières par les animaux et donc les accidents engendrent un impact direct et permanent sur les circulations des espèces de part et d'autre de la RCEA.

Par rapport à la situation actuelle de la RCEA, les continuités de la Trame verte et bleue seront améliorées.

Les propositions de rétablissement et de création d'ouvrages permettant le passage de la faune sont conformes aux objectifs du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de la région Auvergne et en accord avec la cartographie de ce même SRCE qui préconise de préserver des corridors écologiques diffus le long de la RCEA.

### REAMENAGEMENT D'OUVRAGES EXISTANTS

Afin d'améliorer la connectivité écologique (connexion spatiale et fonctionnelle), le projet prévoit le réaménagement de différents ouvrages existants (passages inférieurs, petits et grands ouvrages hydrauliques, ouvrages d'art, autres ouvrages), actuellement utilisés par la faune pour franchir les infrastructures.

Au stade des études préalables à la DUP, il est ainsi prévu le simple doublement ou prolongement de 91 ouvrages existants ainsi que le doublement de 13 ouvrages en modifiant l'ouvrage actuel. Les études de détails menées par le concessionnaire permettront d'affiner ces objectifs.

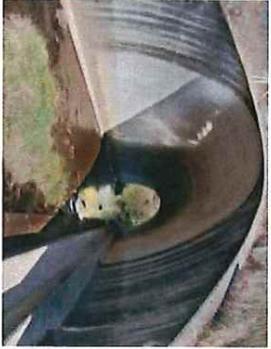


Photo 1 : Exemple de banquettes avec marches en béton sous une autoroute.

Les différentes marches sont disposées de sorte à avoir un passage à sec quel que soit la hauteur de l'eau. Il est nécessaire que l'aménagement réalisé soit connecté aux berges aux sorties de l'ouvrage © V.Vignon – O.G.E.

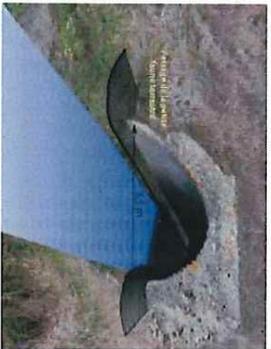


Figure 5 : Principe d'aménagement de banquettes pour la petite faune terrestre dans un ouvrage hydraulique ©O.G.E.

• **Cas des buses et dalots :**

En cas de buse ou de dalot (ruisseau de Bresnay, de la Sonnante, de la Huzarde et du Theil), il convient pour éviter la création d'un seuil ou d'un radier infranchissable par les poissons, d'enfoncer le fond de l'ouvrage dans le substrat de manière à reconstituer le fond du lit dans l'ouvrage, ce qui assure la continuité du lit. Un surdimensionnement des buses ou dalot pour les cours d'eau permanents est prévu (conformément à la réglementation) de manière à assurer la transparence hydraulique : l'enfoncement du radier sous 30 cm de substrat au minimum permettra de ne générer ni phénomène d'érosion (régressive ou progressive), ni seuil ou chute susceptible de gêner la circulation piscicole, ni ralentissement ou accélération des eaux (en particulier pour la Sonnante où la Mulette épaisse, très sensible aux conditions de courant, est présente).

• **Cas particulier de l'Allier :**

L'ouvrage existant sera doublé. La pile présente dans le lit mineur coté est, sera réalisée de manière à ne pas créer d'effet « radier » susceptible de générer un obstacle au franchissement piscicole. A noter que le viaduc sera largement élargi côté ouest (hors lit mineur) avec la suppression d'une partie du remblai présent actuellement dans le lit majeur. Ces travaux auront pour effet d'élargir l'espace de mobilité du cours d'eau Allier au droit du projet et d'améliorer le fonctionnement hydraulique sur le secteur. Ils seront accompagnés d'une suppression de dérochements en rive gauche de la rivière.

**NOUVEAUX OUVRAGES**

De nouveaux ouvrages permettront d'assurer le passage de la faune :

- deux ouvrages inférieurs spécifiques petite faune : un dans le dans le Grand Bois de Chamardonnet, un second aux alentours du PR 57.3.

- un ouvrage supérieur spécifique grande faune d'une largeur au moins égale à 20 mètres à définir par le concessionnaire et suffisante pour la grande faune présente dans la forêt de Montbeugny, plus précisément dans le Bois de Lhomond aux environs du PK42.3.

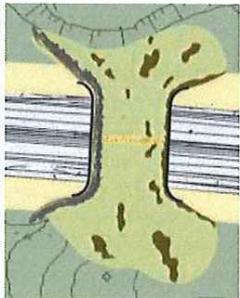


Figure 6 : Principe d'aménagement d'un ouvrage grande faune

Source : O.G.E.



Figure 7 : Eco-pont sur l'autoroute A28 (Ecommoy)

Source : O.G.E.

**N.B. :** Les caractéristiques du passage supérieur seront affinées lors des études de dimensionnement et de positionnement réalisées ultérieurement par le concessionnaire, en concertation, entre autres associations, avec la fédération de chasse.

**OUVRAGES SPECIFIQUES POUR LES CHIROPTERES**

**14 corridors à chiroptères**, où des solutions de type « tremplin vert – Hop-over » pourraient être mises en place, sont identifiés sur le tracé. Ce nombre et la localisation de ces corridors sont toutefois susceptibles d'être affinés en fonction des études réalisées par le concessionnaire. La solution « **tremplin vert – Hop-over** » consiste en la mise en place de grands arbres ou d'un grillage avec une végétation inférieure dense pour inciter l'animal à prendre de la hauteur. Il appartiendra toutefois au concessionnaire de déterminer les solutions techniques permettant d'assurer la continuité écologique nécessaires aux espèces de chiroptères, à mettre en place en vue de l'obtention des autorisations administratives.

Le concessionnaire pourra se rapprocher de l'association « chauve-souris Auvergne » afin d'optimiser les solutions techniques envisagées. Les mesures seront détaillées dans le dossier d'autorisation unique environnementale.



Figure 8 : Schéma de principe d'une connexion des habitats à l'aide de doubles haies  
Source : Sotra / CETE

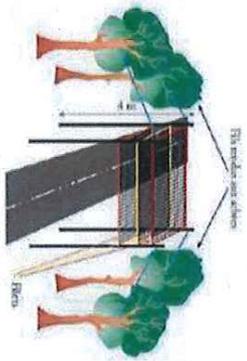


Figure 9 : Schéma de principe d'un passage à chaux-souris (peut être remplacé par des barres en acier)  
Source : Highways agency

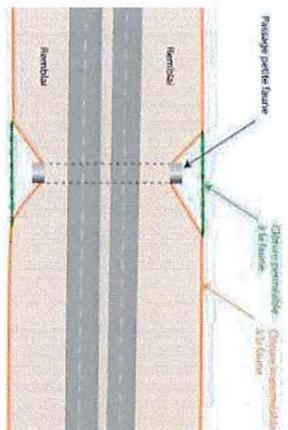


Figure 12 : Schéma de principe d'une double clôture au niveau d'un passage petite faune  
Source : O.G.E

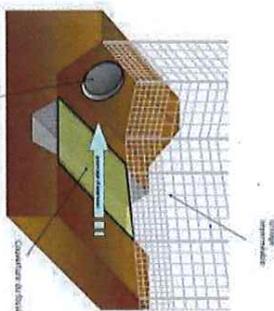


Figure 13 : Schéma de principe d'une couverture de fossé au niveau d'une buse sèche

Le réseau de haies simples ou doubles sera restructuré et développé. Les haies permettent en effet de guider naturellement les chiroptères.

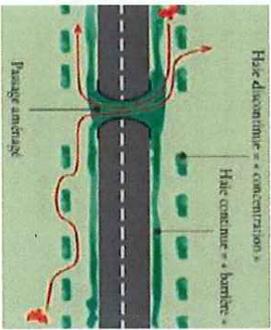


Figure 10 : Schéma de principe d'une connexion des habitats à l'aide de doubles haies  
Source : Sotra / CETE

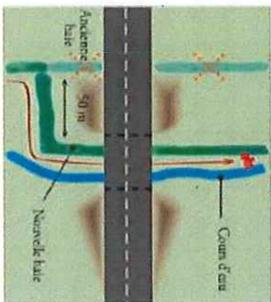


Figure 11 : Schéma de principe « Conduire l'animal vers un passage sécurisé »  
Source : Sotra / CETE

**GESTION DES ENTREES DES OUVRAGES**  
Afin que les ouvrages soient fonctionnels, les aménagements suivants seront réalisés :

- o mise en place de doubles clôtures au niveau de passage petite faune (aménagement non obligatoire du point de vue écologique) : une clôture imperméable à la petite faune permettant de canaliser les animaux vers le passage souterrain, et une clôture perméable permettant de matérialiser l'emprise.
- o au niveau des fossés où il y a un passage petite faune, mise en place d'une couverture solide mais amovible sur la totalité du fossé entre les deux grillages pour éviter toute perméabilité à la faune.

**SUIVI DES MESURES**

Les passages petite faune et les ouvrages pour la grande faune feront l'objet d'un suivi annuel pendant les 5 premières années suivant leur réalisation, puis d'un suivi tous les 4 ans pendant 25 ans. Ce suivi se fera à l'aide de pièges photographiques installés sur les différents passages.

Les passages et les clôtures seront régulièrement entretenus pour demeurer efficaces et fonctionnels. L'état des banquettes sera également vérifié.

Concernant les clôtures :

- o il convient de réaliser au minimum une visite annuelle de contrôle du bon état des clôtures, en particulier au droit des passages faune : leur étanchéité sera contrôlée spécialement au niveau des divers aménagements.
- o le long des clôtures, l'entretien visera à maintenir une végétation herbacée.

SUIVI GENERAL DES MESURES POUR LA FLORE ET LA FAUNE

Des suivis écologiques (faune et/ou flore) seront mis en place de façon à vérifier l'efficacité des mesures de réduction et de compensation mises en place en mesurant la plus-value écologique qui en résultera. Ces suivis permettront également d'orienter la gestion si besoin, notamment pour contrôler l'évolution des plantes invasives.

Des protocoles standardisés seront mis en place pour permettre une analyse comparative d'une année à l'autre avec l'année de référence (état initial).

L'objectif de la gestion écologique est d'améliorer la qualité écologique des habitats. Cette amélioration ne peut se faire que par une gestion sur le long terme, c'est pourquoi, le concessionnaire devra s'engager sur une durée de 30 ans minimum dans la mise en œuvre de ces mesures.

## MILIEU HUMAIN ET CADRE DE VIE

Le projet d'élargissement de la route existante est réalisé sur des territoires essentiellement ruraux.

Si le projet va permettre une meilleure attractivité du territoire via une amélioration des dessertes et de la circulation, et de la sécurité routière, il se doit de préserver ce cadre de vie qui est un enjeu capital pour les populations de la zone d'influence.

### FONCIER

Les propriétaires, dont le foncier se trouverait inclus dans les emprises définitives nécessaires à l'aménagement, seront indemnisés dans les conditions prévues par le code de l'expropriation. L'indemnisation résultera d'un accord amiable, ou, en cas de désaccord du propriétaire, sera soumise à l'arbitrage du juge d'expropriation, après estimation de la valeur vénale du foncier par l'administration des domaines.

### INFRASTRUCTURE ROUTIERE

#### MISE EN SERVICE DU PROJET

L'Etat s'engage à mettre en œuvre tous les efforts possibles pour permettre une mise en service au plus tôt de l'infrastructure, mise à 2x2 voies et au standard autoroutier.

#### MAINTIEN DES ECHANGEURS

En termes de fonctionnalités, tous les échanges existants le long de l'RCEA concédée sont maintenus.

Le concessionnaire devra réaliser une analyse détaillée des impacts de l'aménagement de l'aire de services, implantée à Cressanges ou Toulon-sur-Allier afin de déterminer sa localisation.

#### REMISE EN ETAT DES VOIES

Les voies qui seront dégradées par les travaux seront remises en état. Un état des lieux sera réalisé avant le démarrage du chantier et la voie sera remise en l'état à l'identique de la situation avant travaux, sur la base de l'état des lieux.

#### ENTRETIEN DES OUVRAGES ROUTIERS

Le sujet de l'entretien des ouvrages supérieurs et de la domanialité de certains ouvrages fera l'objet d'une concertation entre le concessionnaire et les collectivités locales concernées (Conseil Départemental ou communes) en vue de la mise en place d'un conventionnement.

Pour l'entretien des rétablissements, propriétés de collectivités locales, des conventions seront conclues entre le concessionnaire et les collectivités concernées. La répartition des charges sera conforme au décret n°

2017-299 du 8 mars 2017 portant application de la loi n° 2014-774 du 7 juillet 2014 visant à répartir les responsabilités et les charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement de voies et modifiant le code général de la propriété des personnes publiques.

#### SECURITE DES OUVRAGES

Le concessionnaire devra faire les éventuelles demandes de dérogation nécessaires au référentiel ICTAAL.

#### TARIFICATION DE L'AUTOROUTE

Le concessionnaire autoroutier proposera diverses solutions de tarification : abonnement, etc. dans le cadre de sa politique commerciale.

### ECHANGEURS

#### ECHANGEUR DE MONTMARIAULT

Cet échangeur permet la connexion autoroutière entre l'autoroute A71 et la RCEA. Il sera remplacé par un échangeur trompette neuf. Cet ouvrage sera réalisé par APPR dans le cadre de l'avenant au contrat de concession (décret N° 2015-1044 du 21 août 2015).

#### ECHANGEUR DE TOULON-SUR-ALLIER (ECHANGE AVEC LA RN 7)

Le projet, déclaré d'utilité publique, prévoit le maintien de tous les échanges le long de la RCEA. Il comprend en outre le réaménagement de l'échangeur entre la RN7 et la RCEA au niveau de Toulon sur Allier.

#### ECHANGEUR DE MONTBEUGNY ET ACCES AUX ACTIVITES

Un rétablissement aisé de l'accès des entreprises SICAGIEB et MCDJA doit être assuré. Dans ce cadre, le futur concessionnaire précisera les solutions possibles (accès à la RCEA ou autres solutions) et les mettra en œuvre, en concertation avec les entreprises et les agriculteurs concernés.

#### BRETELLE DE THIEL-SUR-ACOLIN

La bretelle de Thiel-sur-Acolin sera bien conservée à son emplacement actuel. Son aménagement consiste simplement en la mise aux normes autoroutières du biseau de sortie et la reprise du carrefour d'extrémité.

#### ECHANGEUR DE MOULINET

La solution d'échangeur privilégiée sur ce secteur permet des aménagements légers et a l'incidence foncière la plus faible. Il sera demandé au concessionnaire de concevoir un échangeur ayant des incidences foncières et environnementales inférieures ou égales à cette variante préférentielle.

## **AIRE DE SERVICES**

Le projet de mise à 2x2 voies de la RCEA entre Montmarault et Digoïn comprend la réalisation d'une aire de services par le concessionnaire autoroutier.

Le schéma des aires annexes, présenté dans le dossier de DUP, propose son implantation à Cressanges, ce qui est théoriquement compatible avec les règles visant à garantir la sécurité et le confort des usagers. Suite à différentes observations émises lors de l'enquête publique et proposant une autre localisation, le concessionnaire étudiera en détail une implantation de l'aire de services à Toulon-sur-Allier (où la communauté d'agglomération de Moulins possède du foncier disponible). La faisabilité d'un accès à une aire de services sur cette zone a été examinée par l'Etat et une telle implantation est compatible avec les règles d'inter-distances entre aires à respecter sur autoroute ; dans ce cas une nouvelle aire de repos devrait être maintenue au niveau de Cressanges, ou à proximité, et la nouvelle aire de repos au niveau de Dompière-sur-Besbre ne serait plus nécessaire. Si une localisation à Toulon-sur-Allier est favorable, cette implantation est privilégiée par les collectivités locales.

## **SIGNALISATION DES « VILLAGES ÉTAPES »**

Les communes de Montmarault et Dompière-sur-Besbre sont actuellement labellisées « Village étape » le long de la RCEA et signalées comme telles depuis l'infrastructure. L'Etat s'engage à leur maintenir ce label après la mise en concession de la RN79, à titre dérogatoire, ces deux communes restant par ailleurs soumises à la totalité des exigences de la charte.

Les concessionnaires devront assurer les obligations de l'Etat en matière de signalisation telles que définies dans la charte « village étape » pour les communes de Montmarault et Dompière-sur-Besbre (sur l'autoroute et en signalisation de rabattement).

## **ACTIVITES ECONOMIQUES (HORS AGRICULTURE)**

### **SIGNALISATION DU BOURG DE MONTMARLAULT**

Le point de sortie du futur diffuseur positionné sur la RCEA sera plus éloigné du bourg de Montmarault que le giratoire actuel du fait de contraintes géométriques autoroutières.

La sortie « Montmarault » depuis la RCEA sera signalée au niveau du diffuseur.

## **ACCESSIBILITE A DEUX-CHAISES**

Les échangeurs desservant Deux-Chaises sont conservés pour permettre un accès à la commune identique à la situation actuelle, par le demi-échangeur de Deux-Chaises et l'échangeur du Montet. La commune de Deux-Chaises sera indiquée sur les panneaux signalant ces échangeurs.

### **MAINTIEN DE L'ACCESSIBILITE A LA STATION-SERVICE DE CRESSANGES**

La station-service restera accessible exactement comme actuellement par l'échangeur de Cressanges qui ne sera pas équipé de péage.

### **MAINTIEN DES ACTIVITES A PROXIMITE DE L'ECHANGEUR DE DIGOIN**

La bande DUP inclut des parcelles de la zone d'activités économiques de Ligerval. Les terrains de la ZAE compris dans la bande DUP ne devraient pas être impactés par les travaux du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA, ainsi l'Etat ne s'oppose pas au développement de la zone.

### **Développement des activités :**

La bande de DUP est plus large que les seules emprises du projet de référence. Les emprises qui seront effectivement acquises par le concessionnaire sur la base de son projet détaillé seront nettement moindres. Pour les parcelles de la zone d'activités qui ne sont pas à proximité immédiate du projet de référence, l'Etat n'émarrera pas d'éléments défavorables à la délivrance d'autorisations d'urbanisme par la collectivité locale.

## **RETABLISSEMENT DES RESEAUX**

Les réseaux interceptés seront rétablis. Le concessionnaire autoroutier associera les concessionnaires de réseaux lors des phases d'études.

Les entreprises chargées de la réalisation des travaux auxquelles auront été communiqués les plans des réseaux effectueront, conformément à la réglementation, une déclaration d'intention de commencer les travaux (DICT) dans toutes les communes concernées.

## **PRESERVATION DES CIRCULATIONS MODES DOUX**

Le concessionnaire préservera les circulations douces existantes et interceptées par le projet, notamment au niveau de Cressanges où des activités de services sont situées de part et d'autre de la RCEA.

## MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

La Déclaration d'Utilité Publique portant sur le projet de mise à 2x2 voies de la RCEA par recours à une concession autoroutière emporte modifications du Plan d'Occupation des Sols de Sazeret et des Plans Locaux d'Urbanisme de Besson, Chemilly, Dompreire-sur-Besbre, Molinet et Digoin, ce qui signifie que tout projet de développement communal ou aménagement d'infrastructures aura à prendre en considération le projet sur la base d'emplacements réservés et de servitudes se rattachant à la future liaison autoroutière.

Actualisation des documents d'urbanisme après mise en service de l'autoroute :

Après la réalisation du projet, les emplacements réservés non consommés par l'infrastructure et ses dépendances spatiales ou fonctionnelles non affectés pourront faire l'objet d'une réaffectation dont les modalités seront définies en concertation avec les collectivités concernées.

Il en est de même pour les espaces boisés déclassés, car compris dans la bande de DUP, qui pourront faire l'objet d'un reclassement par les communes concernées s'ils ne sont pas finalement pas affectés par le projet.

## ACOUSTIQUE

L'Etat s'engage à assurer la protection acoustique des riverains de l'autoroute, protection qui devra être assurée par le concessionnaire.

Au vu de la nature du projet, l'objectif de l'Etat, s'imposant aux concessionnaires, est de ne pas dépasser en façade des habitations les niveaux suivants : 60 dB(A) le jour (période 6h-22h) et 55 dB(A) la nuit (période 22h-6h), et ceci pendant toute la durée de vie de l'infrastructure.

Les autres habitations d'ores et déjà soumises à des niveaux sonores supérieurs à 60 dB de jour et 55 dB de nuit du fait de l'existence de la RN79, situées dans le périmètre du projet mais non impactées par sa réalisation, seront également à protéger.

La définition exacte des protections acoustiques sera effectuée par le futur concessionnaire qui pourra optimiser les caractéristiques du projet afin de réduire les impacts sur le cadre de vie, notamment en privilégiant davantage les protections à la source plutôt que les isolations de façade.

### SUIV DES MESURES

Des mesures acoustiques seront réalisées par le concessionnaire l'année après la mise en service puis 5 ans après dans le cadre du bilan environnemental de l'opération. Ces mesures seront effectuées selon les modalités définies dans les normes en vigueur, de manière à vérifier l'efficacité des protections et le respect des seuils fixés par la réglementation.

Le cas échéant, des mesures correctives seront mises en œuvre.

## QUALITE DE L'AIR

Les études de la qualité de l'air ont montré que le projet n'induit pas de dépassement des normes de qualité de l'air en vigueur.

### REDUCTION DES POLLUTIONS ATMOSPHERIQUES

D'un point de vue strictement réglementaire, aucune mesure de réduction des impacts pour la pollution de l'air dans le cadre des études « air et santé » des infrastructures routières n'est nécessaire, le projet respectant les normes réglementaires.

Il est également à noter que dans le domaine des transports, il n'existe pas de mesures compensatoires quantifiables contre la pollution atmosphérique. Cependant, les mesures de réduction des nuisances sont : l'éloignement des zones sensibles, la limitation de vitesse, la fluidification des trafics, la création d'espaces tampons boisés, la limitation des hauteurs de merlons, etc.

Dans le cas du projet de la mise à 2x2 voies de la RCEA, les zones d'habitats sont relativement éloignées de l'axe routier. Des aménagements paysagers seront réalisés ponctuellement le long de l'axe.

### SUIV DES MESURES

Des campagnes de mesures de la qualité de l'air seront réalisées après la mise en service (concentrations de polluants à comparer avec les objectifs de qualité de l'air, les seuils d'alerte et les valeurs limites recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé) (étude réalisée 1 an et 5 ans après la mise en service).

## MILIEU AGRICOLE ET SYLVICOLE

Le long de la RCEA, l'agriculture marque fortement le territoire. Les surfaces agricoles couvrent globalement les trois quarts du territoire des 23 communes concernées.

Les entités agricoles concernées sont : le Bocage Bourbonnais, le Val d'Allier et la Sologne Bourbonnaise.

L'agriculture constitue un enjeu important qui doit être préservé.

Il est à noter que l'aménagement en grande partie sur place des voies existantes réduit notablement l'impact du projet sur l'agriculture et la sylviculture par rapport à un projet d'infrastructure nouvelle. Par ailleurs, une partie importante des emprises prévues pour permettre cet aménagement a d'ores et déjà été acquise.

### FONCIER ET BATI

Le projet induira des acquisitions nouvelles de parcelles agricoles afin de permettre sa réalisation.

#### INSERTION DES DEPOTS

La localisation de ces dépôts excédentaires (à minimiser), qu'ils soient temporaires ou définitifs, devra se faire en concertation avec la profession agricole et sylvicole, en privilégiant les zones de moindre valeur agronomique.

#### INDEMNISATIONS DES TERRAINS ET BATIS PRELEVES

Les acquisitions foncières nécessaires et les occupations temporaires en phase chantier seront connues une fois le projet détaillé établi par le futur concessionnaire, qui sera également chargé de réaliser les enquêtes parcellaires.

Lors de ces enquêtes parcellaires, une attention particulière sera apportée, en concertation avec les propriétaires et exploitants concernés, pour limiter les emprises sur les parcelles agricoles et éviter de créer des « lambeaux » de parcelles ou des délaissés difficilement exploitables ou peu accessibles. L'implantation des clôtures notamment, se fera au plus près des voiries afin de limiter au maximum le prélèvement de terres agricoles.

Le concessionnaire se rapprochera de la profession agricole pour la mise en œuvre des protocoles d'indemnisation, d'expropriation et de la convention de dommages de travaux publics signés entre l'Etat et la profession agricole.

Des protocoles d'accord seront négociés entre la société concessionnaire, les organisations professionnelles agricoles et les exploitants, sur les conditions de versement des indemnités destinées à réparer les préjudices pouvant être causés aux propriétaires agricoles ou sylvicoles par le projet.

Les protocoles ont pour objet de fixer un cadre contractuel aux indemnisations des préjudices subis, d'une part par les propriétaires fonciers de terrains à usage agricole, et d'autre part par les exploitants agricoles, lorsque l'acquisition desdits terrains est nécessaire à la réalisation du projet déclaré d'utilité publique.

En cas de désaccord entre les parties, le montant de l'indemnité sera arrêté par le juge de l'expropriation.

#### DELAISSES AGRICOLES

Les délaissés inexploitables pour l'agriculture seront réduits au maximum. Ceux qui n'auront pu être évités pourront faire l'objet d'une valorisation en y implantant les mesures de compensation écologiques en faveur de la faune et de la flore ou des boisements compensatoires.

#### AMENAGEMENT FONCIER AGRICOLE

Le concessionnaire participera aux éventuelles procédures d'aménagement foncier agricole et forestier. Trois cas de figures pourront se présenter :

- aménagement foncier avec inclusion d'emprise,
- aménagement foncier avec exclusion d'emprise,
- pas d'aménagement foncier : le maître d'ouvrage acquiert les terrains constituant l'emprise auprès des propriétaires concernés par voie amiable ou par expropriation et verse les indemnités dues aux propriétaires et aux exploitants.

Une convention de stockage entre l'Etat et la SAFER a été conclue sur la commune de Montbeugny pour le stockage de 17 ha de terres agricoles. Les obligations de l'Etat seront transférées au concessionnaire.

### ACTIVITES ET USAGES AGRICOLES

#### ACCES ET MAINTIEN DES ACTIVITES AGRICOLES

Au niveau de l'échangeur de Montmarault, A.P.R.R. qui est le concessionnaire sur la section Montmarault – Sazaret (soit 4 km environ sur les 92 km compris entre Montmarault et Digoïn) mènera une concertation avec l'exploitant agricole dont le siège d'exploitation au lieu-dit « beaufort » voit sa viabilité compromise du fait du réaménagement de l'échangeur.

Les solutions techniques dans la conception de l'échangeur de Montbeugny pour permettre l'accès aux entreprises SICAGIEB et MCDA seront mises en œuvre par le concessionnaire.

Le concessionnaire se rapprochera de la profession agricole lors des études détaillées de projet et dans le cadre de la définition des mesures compensatoires au titre de l'impact du projet sur des habitats ou espèces protégées qui seront détaillées dans les dossiers CNPN. Des conventions pourront être passées avec les exploitants concernés pour concilier mise en œuvre des mesures compensatoires et non réduction de l'espace agricole (restauration des prairies de fauche par exemple).

### **RETABLISSEMENT DES CIRCULATIONS AGRICOLES**

Les caractéristiques techniques détaillées des ouvrages qui seront étudiées par le concessionnaire permettront, a minima, de conserver d'une part les gabarits agricoles existants, voire de les optimiser dans la mesure du possible (avec reprofilage des voies inférieures si nécessaire), et d'autre part d'avoir des ouvrages fonctionnels pour le passage des animaux, au besoin par la mise en place de mesures adaptées.

### **RETABLISSEMENT DES RESEAUX**

Les réseaux d'irrigation et de drainage autorisés interceptés par le projet seront rétablis de manière à offrir une fonctionnalité identique à l'actuelle et adaptée au contexte parcellaire et d'exploitation nouveau des cultures ou alors indemnisés à la demande du propriétaire.

Une étude détaillée des modalités de maintien ou de déplacement des réseaux sera effectuée par la société concessionnaire en concertation avec les organismes gestionnaires.

#### *SUIV DES MESURES*

Un bilan devra être réalisé à 5 et 10 ans après la mise en service afin de suivre notamment :

- la bonne restitution des terres agricoles concernées par les zones de dépôts,
- les transferts d'exploitations,
- l'évolution des aménagements fonciers agricoles,
- le maintien des accès aux parcelles agricoles et aux entreprises SICAGIEB et MCDA,
- les caractéristiques des rétablissements (gabarits agricoles dans les passages inférieurs).

### **SYLVICULTURE**

Le projet induira la destruction de surfaces boisées, notamment au niveau de la forêt de Montbeugny.

### **COMPENSATION DES ESPACES BOISES**

Les surfaces déboisées seront réduites au strict minimum lors de la définition détaillée du projet.

Le concessionnaire compensera les pertes de surfaces boisées. Le ratio de compensation proposé est au minimum de 2 pour 1, soit 2 ha de boisements reconstitués ou faisant l'objet de travaux d'amélioration pour 1 ha détruit.

#### *SUIV DES MESURES*

Un bilan devra être réalisé à 5 et 10 ans après la mise en service afin de suivre notamment :

- l'évolution des surfaces forestières,
- la réalisation des compensations,
- l'évolution des peuplements riverains à l'infrastructure.

## **PATRIMOINE**

Les communes situées le long de la RCEA présentent une richesse archéologique certaine, comme en témoigne le nombre de vestiges archéologiques déjà découverts le long du tracé, et historiquement, avec la présence de nombreux monuments classés ou inscrits au titre des monuments historiques.

### **PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE**

La mise en œuvre du projet est susceptible de mettre à jour des vestiges archéologiques. Toutefois, cela apparaît modérément probable du fait de la nature du projet qui consiste à la réutilisation d'infrastructures existantes.

#### **PROTECTION DU PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE**

Conformément aux dispositions des articles R.523-1 et suivants du Code du patrimoine relatifs aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive, des diagnostics archéologiques préalables à la réalisation des travaux seront réalisés selon les prescriptions du préfet de région.

Ces diagnostics doivent être conduits conformément aux cahiers des charges définis en association avec l'Institut National de Recherches Archéologiques Préventives (INRAP). Certains pourront déboucher, le cas échéant, sur des fouilles archéologiques dont les résultats feront l'objet d'un rapport scientifique.

Le financement est assuré pour partie par des "redevances d'archéologie préventive" dues par le maître d'ouvrage de l'opération.

En fonction des résultats, des fouilles de sauvetage pourront être entreprises sur les sites justifiant de telles mesures en raison de leur intérêt scientifique.

### **PATRIMOINE HISTORIQUE**

Le fuseau d'étude comporte plusieurs périmètres de protection liés aux monuments historiques (champs de visibilité) sur les communes de Deux-Chaises, Bresnay, Besson et Toulon-sur-Allier.

L'impact du projet concernant les monuments historiques est basé sur la notion de champ de visibilité. Est considéré, comme étant située dans le champ de visibilité d'un immeuble classé, tout autre immeuble, nu ou bâti, visible du premier ou visible en même temps que lui, et compris dans un périmètre n'excédant pas 500 mètres.

#### **REDUCTION DES EFFETS VISUELS**

Conformément à la réglementation, les nouvelles constructions ou aménagements qui rentrent dans ces périmètres du champ de visibilité d'un monument historique classé ou inscrit, nécessitent l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France des services départementaux de l'architecture et du patrimoine (SDAP).

Dans ce cadre, le concessionnaire concentrera pour avis le Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine sur la base d'un projet détaillé (formes, matériaux, teintes et végétaux).

Des demandes d'autorisation administrative seront déposées en amont des travaux.



• **Intégration des dépôts de matériaux excédentaires**

Les matériaux excédentaires qui ne pourront pas être réutilisés pour réaliser les sections en remblais seront stockés en dépôts soit dans les emprises autoroutières, soit en occupation temporaire et réhabilités pour l'exploitation agricole. Dans ce dernier cas, la réalisation de ces dépôts sera effectuée de la manière suivante :

- décapage préalable de la terre végétale sur le site du dépôt
- stockage des matériaux avec de faibles pertes pour en faciliter son exploitation agricole,
- remise en place de la terre végétale sur les matériaux stockés,
- plantation éventuelle d'arbustes sur le talus du dépôt en bordure de l'autoroute.

• **Insertion des bassins de récupération des eaux de ruissellement de la plate-forme autoroutière**

Afin d'éviter des formes géométriques et artificielles, chaque nouveau bassin devra faire l'objet de modelage de sa forme et de ses talus ; en outre des plantations périphériques seront réalisées de manière volontairement aléatoire pour limiter leur impact visuel.

**AMENAGEMENT DES DEPENDANCES VERTES**

Les sections existantes à une seule chaussée offrent de larges dépendances vertes qui, pour certaines, participent largement à l'insertion de l'infrastructure routière. La construction de la deuxième chaussée crée un effet d'emprise sur ces dépendances vertes, et donc sur l'insertion de la future autoroute. Afin de réduire autant que possible ces impacts et d'assurer l'insertion de tous les travaux neufs, quatre types de mesures seront mises en place.

• **Maintien de la végétation existante dans les dépendances vertes**

Une partie des bordures buissonnantes ou boisées existantes pourront être conservées en fonction :

- des emprises foncières existantes ou qui seront acquises,
- des prescriptions de sécurité par rapport aux chaussées,
- des contraintes de gestion.

Afin d'étudier au cas par cas le maintien de cette végétation, un levé topographique devra être réalisé sur l'ensemble des emprises foncières en précisant :

- la nature de la végétation existante,
- l'impact des travaux,
- la végétation qui pourra être conservée et les mesures de protection qui seront mises en place,
- les mesures en faveur de la flore et de la faune : préservation de haies, de mares, d'arbres-refuges, de stations d'espèces remarquables, transfert de sols et de pelouses, etc.

Par ailleurs, tous les talus de déblai et de remblai bénéficieront d'un engazonnement hydraulique lors des travaux de terrassements.

• **Aménagements paysagers simples**

Il s'agit de plantations destinées à effacer les impacts faibles ou moyens produits par les travaux de mise à 2 x 2 voies. Ces mesures sont :

- la plantation de haies bocagères ou de massifs arbustifs aux abords des rétablissements de voirie,
- la plantation de haies bocagères en bordure de la section courante,
- la reconstitution de ripisylvies aux abords des franchissements de ruisseaux.

Cet aménagement est dominé par l'usage de la haie (vocabulaire très présent dans le département de l'Allier tel que le Bocage Bourbonnais). Ce type d'insertion paysagère s'inscrit dans l'objectif de restauration du maillage de haies et de continuité avec le paysage environnant.

Les haies plantées seront ainsi utilisées pour prolonger des haies existantes, ou rétablir celles qui seront détruites lors de la construction de la deuxième chaussée.

Les projets détaillés devront préciser la nature exacte des espèces utilisées et devront être adaptées pour remplir un rôle de refuge pour la faune.

• **Aménagements paysagers recherchés**

Ces aménagements intéressent les secteurs à impact paysager moyen avec une typologie plus complète des plantations :

- la plantation de haies bocagères ou de bandes boisées d'au moins 10 mètres de largeur,
- la plantation de massifs arbustifs sur les talus,
- la création d'alignements d'arbres haute tige aux abords des voies rétablies,
- le boisement d'espaces résiduels,
- la reconstitution de ripisylvies aux abords des franchissements de ruisseaux.

Ce type d'aménagement comporte également des plantations de haies, mais qui seront beaucoup plus larges pouvant devenir de véritables bandes boisées. Celles-ci permettront de mieux atténuer l'impact visuel d'un remblai de la 2x2 voies et seront dans la continuité de bosquets existants de part et d'autre de la RCEA.

Outre l'usage de la haie, ce type d'aménagement est marqué par l'introduction de massifs arbustifs sur les talus. Ceux-ci constitueront, à terme, un repère végétal dense pour les usagers, notamment lorsqu'ils seront implantés sur des talus de déblai dans les courbes extérieures du tracé. Ces massifs arbustifs seront accompagnés de bosquets d'arbres haute tige pour renforcer leur présence.

Pour les croisements de voies avec la RCEA, les bosquets d'arbres ou les alignements d'arbres permettront de matérialiser ces rétablissements et d'encadrer de part et d'autre les ouvrages d'art. Ces groupes d'arbres ou ces alignements constitueront un guide visuel pour les automobilistes empruntant ces voies, surtout lorsque leur tracé a été modifié. Les usagers de la RCEA percevront également ces arbres d'alignement de

part et d'autre de l'ouvrage d'art parce qu'ils agissent comme des repères sur le parcours autoroutier : enfin, ils établissent aussi un contact spécifique avec le paysage préexistant.

• **Aménagements paysagers complexes**

Ces aménagements comprennent la totalité des plantations évoquées ci-avant, mais en les combinant étroitement et en les amplifiant. Ces aménagements concernent les trois secteurs à fort impact paysager (échangeur de Montmarault, section courante à Besson, traversée du val d'Allier et échangeur avec la RNT).

La plantation de petits boisements sur quelques centaines de mètres carrés est réalisée soit dans les espaces résiduels liés aux boucles des échangeurs, soit en continuité de boisements existants. Ils atténuent ainsi l'effet de coupure entre la RCEA et le territoire traversé. Ils offrent aux usagers un contact plus proche avec les paysages qu'ils parcourent. Ces boisements seront ainsi utilisés pour les aménagements paysagers de type « complexe », mais pourront également trouver leur place dans d'autres cas de figure, notamment dans la traversée de la Sologne bourbonnaise où les boisements sont très présents.

Ces boisements seront le plus souvent encadrés par une lisière comportant des strates buissonnantes et arbustives. Elle confère ainsi au bosquet un aspect compact. En outre, la lisière composée de plusieurs strates et d'essences offrira des refuges plus diversifiés pour la faune ou la flore.

**ORIENTATIONS POUR LE CHOIX DES ESPECES VEGETALES**

Les espèces végétales pour les plantations de haies bocagères, de bandes boisées, de bosquets, de massifs arbustifs sur les talus devront s'inspirer du cortège végétal existant dans chacune des entités paysagères traversées par la RCEA et répondre aux exigences de protection de la faune ou de la flore.

Les engazonnements hydrauliques qui seront utilisés pour la végétalisation des talus de déblai ou de remblai consistent à projeter sur les talus recouverts d'une couche de terre végétale, un mélange constitué d'adjuvants, d'éléments nutritifs et de graines végétales. Ces espèces :

- o auront un rôle de protection des talus contre l'érosion,
- o seront compatible avec les habitats naturels (pas d'espèces invasives de nature à perturber l'équilibre écologique des milieux riverains),
- o seront en continuité avec les séries de végétation des milieux riverains (prendre en compte les inventaires floristiques existants, et les confirmer par des relevés floristiques complémentaires).

Le projet détaillé précisera la nature exacte des espèces utilisées, en prévoyant plusieurs mélange-types pour tenir compte des talus de déblai et de remblai et des différents profils pédologiques recensés sur les territoires traversés par la RCEA, compte tenu que la terre végétale qui sera nappée sur les talus, sera issue du décapage des zones de travaux.

**SUIV DES MESURES**

Les aménagements paysagers comprendront :

- la garantie de reprise des végétaux pendant deux ans après leur plantation,
- les travaux de parachèvement et de confortement pendant deux ans après la plantation : désherbage, fauchage des abords des paillasses, arrosage pour améliorer la reprise des végétaux, taille des jeunes plants, taille de formation des baliveaux et des arbres haute-tige, remise en place des accessoires de plantation.

D'une manière générale, l'insertion paysagère de l'infrastructure devra être réalisée en concertation avec les acteurs du territoire, et d'une qualité au moins équivalente à celle présentée dans l'étude d'impact du projet lors de l'enquête préalable à sa déclaration d'utilité publique.

## 1% PAYSAGE, DEVELOPPEMENT ET CADRE DE VIE

L'Etat proposera aux collectivités territoriales et organismes locaux la mise en œuvre de la politique dite du « 1 % paysage, développement et cadre de vie » dans les termes de la nouvelle instruction gouvernementale du 29 juillet 2016. Cette politique permet de consacrer, dans le cas du réseau concédé, jusqu'à 1 % du montant hors taxe du projet d'investissement figurant dans l'avant-projet sommaire au financement d'études et d'actions menées par les collectivités locales ou associations pour favoriser le développement cohérent et durable des territoires traversés par la nouvelle infrastructure. Ce développement vise essentiellement la valorisation des paysages situés hors de l'emprise autoroutière et dans le champ de co-visibilité avec l'autoroute.

La mise en œuvre de la politique du « 1 % paysage, développement et cadre de vie » s'appuie sur la réalisation d'un dossier-cadre porté par la DREAL en partenariat avec la DDT et financée sur les crédits de l'Etat ou, le cas échéant, par la société concessionnaire, qui est alors consultée lors de l'élaboration du dossier. Le dossier cadre s'appuiera sur la méthodologie relative aux plans de paysage. Une analyse territoriale des sections de la RCEA présentant à une unité paysagère et une cohérence administrative a été menée par la DREAL et la DDT. Trois secteurs ont été identifiés pouvant faire l'objet d'un plan de paysage.

Les dispositifs financés dans le cadre de cette politique du 1 % paysage, développement et cadre de vie pourront par exemple permettre de faire découvrir le patrimoine naturel et historique des territoires traversés, comme les itinéraires de découverte, qui feront l'objet d'une signalisation spéciale sur l'autoroute même, ou prolonger les mesures paysagères mises en place dans les emprises routières, comme par exemple la reconstitution d'une trame bocagère dans le Bocage Bourbonnais.

Le financement sera réalisé par les concessionnaires (pour le compte de l'Etat). Le montant précis des fonds mis à disposition sera défini dans le contrat de concession. Le paiement et la gestion des subventions seront assurés par les sociétés concessionnaires (APRR pour la section Montmarault-Sazeret et le futur concessionnaire de la section Sazeret-Digoin).

## RESERVE NATURELLE NATIONALE DU VAL D'ALLIER

### EMPRUNTS ET DEPOTS DE MATERIAUX

Cf. mesures générales ci-avant.

#### SUIVI DES MESURES

Cf. Suivi des mesures général.

### Eaux SUPERFICIELLES ET SOUTERRAINES

La mise en place des bassins de traitement des eaux de chausées améliorera la situation actuelle (eaux rejetées vers le cours d'eau sans traitement préalable).

En phase exploitation, il convient de maintenir un plan d'alerte et d'intervention en cas de pollution accidentelle.

#### SUIVI DES MESURES

Cf. Suivi des mesures général.

### RISQUES NATURELS

#### RISQUE INONDATION

Les mesures vis-à-vis des risques sont intégrées dans la conception même de l'infrastructure avec l'utilisation de remblais traités avec des liants hydrauliques afin d'assurer la stabilité des ouvrages ou l'étanchéification des ouvrages de collecte et traitement des eaux de ruissellement.

Pour la crue centennale de l'Allier, les ouvrages mis en place permettront de :

- ne pas amplifier de façon significative le niveau des eaux au droit d'enjeux humains (différence inférieure à 5 cm),
- ne pas modifier négativement les vitesses d'écoulements des eaux ; la sécurité des personnes et infrastructure est assurée : les augmentations de vitesse sont principalement localisées aux alentours des nouveaux ouvrages créés ou modifiés,
- ne pas entraîner d'augmentation forte de la durée de l'inondation pouvant avoir des répercussions sur les parcelles agricoles ou en termes de gestion en cas de crue.

#### RISQUES D'EROSION DE BERGES

Le concessionnaire étudiera en détail les solutions de doublement et d'allongement d'environ 220 m du franchissement permettant de redonner un espace de dynamique fluviale à l'Allier, par suppression de la majeure partie du remblai routier existant et des enrochements existant en rive gauche de la rivière.

#### PROTECTION DES TERRAINS ET ACTIVITES VIS-A-VIS DES RISQUES NATURELS

Le retrait des enrochements en rive gauche peut présenter un risque par rapport aux enjeux que constituent la ferme des Perrons et la station d'épuration de Chemilly, qui pourrait conduire à devoir protéger cette frange ouest en limite de la réserve en cas de reprise d'érosion par le cours d'eau.

Une protection de berge pourra être mise en place en pied de talus de la terrasse alluviale. Une étude approfondie de modélisation de la dynamique fluviale est en cours de réalisation par l'Etat, dans l'objectif d'appréhender l'évolution prévisible de l'érosion (à court, moyen et long terme, et en tenant compte du caractère aléatoire de la dynamique fluviale), et de préciser dans la zone d'étude les implantations des protections nécessaires, les techniques constructives possibles et les échéances prévisibles de réalisation.

Le futur concessionnaire disposera de cette étude et devra en tenir compte pour justifier et dimensionner les protections éventuelles au strict nécessaire. Le concessionnaire étudiera également des solutions alternatives en concertation avec les partenaires locaux (communes, associations, Chambre d'Agriculture, gestionnaires de la réserve naturelle) notamment en termes de maîtrise foncière. Le concessionnaire sera responsable de la mise en œuvre des solutions optimales. Il assurera pour ce faire un suivi de l'érosion de la berge.

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 futur concessionnaire réalisera une étude spécifique pour dimensionner la protection de berge retenue le cas échéant.

#### PROTECTION DES APPUIS DU VIADUC ET DU REMBLAI DE LA RCEA

Une protection des appuis du viaduc et du remblai de la RCEA devra également être mise en place. Une étude spécifique sera nécessaire afin de dimensionner ces protections.

#### DOSSIER D'AUTORISATION UNIQUE

L'ensemble de ces études alimenteront le dossier d'autorisation unique (loi sur l'eau, dérogations espèces protégées et autorisation de travaux en réserve naturelle nationale) qui sera réalisé par le concessionnaire.

Le concessionnaire autoroutier complètera ces études pour l'élaboration du dossier remis au CNPN (Conseil National de la Protection de la Nature) ainsi qu'à l'ensemble des acteurs locaux. Le concessionnaire aura à prendre en compte la question du rachat des propriétés susceptibles d'être impactées par l'érosion liée à la rivière d'Allier dans ses hypothèses d'études et au regard du rapport coûts/bénéfices des mesures proposées.

Dans le cadre également de la réalisation du dossier d'autorisation, le concessionnaire devra reprendre 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 réévalués 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.

#### SUIVI DES MESURES

Le dossier d'autorisation unique qui sera réalisé par le concessionnaire précisera les mesures de suivi à mettre en œuvre vis-à-vis des risques naturels.

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

### **HABITATS, FLORE ET FAUNE**

Le projet prévoit pour le franchissement de l'Allier :

- l'allongement à l'ouest de l'ouvrage existant de 220 mètres ce qui portera à 400 mètres la longueur de l'ouvrage de franchissement ;
  - la construction d'un nouvel ouvrage à 2 voies de 400 mètres de long, côté nord de l'ouvrage existant.
- Les deux ouvrages parallèles de 400 m de long, offriront un meilleur écoulement hydraulique en cas de crue, amélioreront la transparence hydraulique et permettront de restituer de la mobilité au lit de la rivière Allier.

Cependant, les travaux liés au doublement du viaduc et à son élargissement vers l'ouest du fait de la suppression d'une partie du remblai présent dans le lit mineur vont détruire en partie la saulaie blanche alluviale et des pelouses mésoxérophiles sur alluvions caillouteuses.

#### **MESURES D'ÉVITEMENT ET RÉDUCTION**

Les espèces végétales considérées comme relevant d'un enjeu particulier seront déplacées vers des habitats favorables : les déplacements envisagés concernent une espèce végétale protégée *Ulmus laevis* et une plante très menacée *Crassula tillaea*.

Afin d'éviter les intrusions et traversées d'espèces animales sur l'axe routier et ainsi de réduire les impacts sur la faune, des barrières de protection seront mises en œuvre de chaque côté de la RCEA associées à la mise en place d'un dispositif spécial de couverture des fossés au niveau des passages inférieurs pour la faune.

#### **MESURES DE COMPENSATION DES HABITATS DÉTRUITS**

La végétation remarquable des pelouses sur alluvions sera en partie détruite, mais cette destruction sera plus ou moins temporaire car à terme les sols nus seront recolonisés spontanément par une pelouse pionnière

puis post pionnière. De plus, l'ouverture du milieu par les engins va remettre à nu des terrasses aujourd'hui boisées ou envahies de friches à *Elytrigia* très fermées et banales.

Le décapage de ces zones est une opportunité pour étendre les pelouses mésoxérophiles sur alluvions dont l'intérêt floristique est important, et qui tendent naturellement à disparaître au bénéfice de la saulaie qui s'étend peu à peu en lieu et place des formations herbacées plus ou moins fermées.

Il est donc proposé de :

- **ne pas planter les zones décapées par les travaux et surtout de ne pas y apporter de terres végétales** qui introduiraient des graines étrangères au Val d'Allier ;
- **ne pas semer, et laisser la dynamique naturelle se faire** : avec l'installation spontanée de pelouses pionnières puis post pionnières sur alluvions, qui viendront s'installer à partir des stocks de graines contenus dans le substrat ou apportés par les crues. La reconstitution des pelouses sera donc réalisée naturellement sur les zones décapées mais à plus ou moins long terme.
- **assurer une gestion minimum par fauche annuelle** avec éventuellement exportation des déchets en cas de dynamique très forte. Toutefois, l'exportation n'est pas a priori nécessaire car les crues s'en chargeront
- **éliminer les espèces invasives les plus néfastes à la biodiversité**. Ceci concerne particulièrement la Renouée du Japon et la Renouée de Saccharine, deux espèces présentes tout le long de l'Allier.

**Remarque : la gestion par fauche des zones décapées devra être inscrite et intégrée dans le plan de gestion de la RNN. Une convention avec le gestionnaire actuel sera recherchée.**

Cette extension à terme des pelouses mésoxérophiles compensera la destruction partielle de ces pelouses sur alluvions. La destruction des mésoxérophiles ne sera donc que temporaire.

D'autre part, le futur concessionnaire devra compenser effectivement la destruction temporaire de ces pelouses par l'acquisition ou la gestion d'une surface équivalente de pelouses mésoxérophiles sur alluvions en dehors de la RNN.

**Pour compenser la destruction de la saulaie blanche (0,633 ha) et de la ripisylve boisée sur terrasse sèche (338 m<sup>2</sup>), une évolution des pratiques de gestion d'une surface de boisement alluvial est proposée :** saulaie blanche de préférence ou boisement à bois dur. La mesure proposée ici comprend donc d'une part la recherche d'un boisement à gérer et la gestion de ce boisement. On choisira un boisement alluvial dégradé, notamment du fait de la présence de nombreuses espèces exotiques envahissantes. **La gestion permettra d'en améliorer la qualité écologique**, en supprimant par exemple les essences exotiques. Une **étude préalable** des boisements alluviaux du val d'Allier est donc nécessaire ; elle permettra de sélectionner en dehors de la RNNVA une saulaie dans un secteur proche de la zone d'étude et de déterminer les opérations d'améliorations possibles : coupes des essences invasives, nettoyage des déchets etc. La surface sera inversement proportionnelle aux améliorations possibles : si les opérations de gestion peuvent améliorer de

façon très significative la saulaie sélectionnée, sa surface pourra être d'environ l'équivalent de 2 fois la surface détruite soit 1,5 ha.

**Remarque : La saulaie à gérer - au titre de mesure d'accompagnement à la destruction de la saulaie blanche alluviale - sera sélectionnée en dehors du périmètre de la RNN du Val d'Allier par le futur concessionnaire, qui devra conclure une convention de gestion avec les propriétaires et exploitants.**



Photo 2 : Bord de l'Allier

Source : OGE



Photo 3 : Saulaie blanche alluviale avec tapis d'orties

Source : OGE

Suivi des clôtures :

- Il convient de réaliser au minimum une visite annuelle de contrôle du bon état des clôtures, en particulier au droit des passages faune : leur étanchéité sera contrôlée spécialement au niveau divers aménagements.
- Le long des clôtures, l'entretien visera à maintenir une végétation herbacée.

Suivis botaniques des habitats et des stations de plantes déplacées

Les suivis floristiques du *Crassula tilaea* déplacé seront réalisés à long terme avec un suivi annuel au cours des 5 premières années d'exploitation de l'installation, puis tous les 3 ans au cours des 25 années suivantes. Il s'agira de vérifier le maintien de l'espèce, d'estimer la population et de proposer si besoin une gestion.

Le suivi du pied d'*Ulmus laevis* déplacé visera à s'assurer de sa reprise. Un suivi annuel les 3 premières années suivant le transfert permettra de confirmer la reprise et de proposer si besoin la taille des ligneux concurrents. On prolongera le suivi jusqu'à la cinquième année, à partir de laquelle les rejets de souches seront suffisamment développés pour assurer la pérennité du sujet sans intervenir.

Suivis des forêts alluviales

Les suivis floristiques des forêts alluviales (saulaies blanches) gérées au titre de mesures d'accompagnement à la destruction d'une saulaie blanche seront réalisés tous les 2 ans pendant les

10 premières années, puis tous les 5 ans pendant 20 ans. Les suivis viseront pour le boisement alluvial à montrer les améliorations en estimant la régression des plantes invasives.

Suivis des pelouses mésoxérophiles sur alluvions (secteurs remaniés par les travaux)

Les suivis floristiques des secteurs remaniés par les travaux (pelouses mésoxérophiles sur alluvions) seront réalisés dès la fin de la phase chantier avec un suivi annuel au cours des 5 premières années, puis tous les 3 ans au cours des 25 années suivantes. Ces suivis comprendront un état initial de référence de la faune et de la flore dès la phase chantier (description de l'habitat et cartographie des espèces végétales et animales à enjeux avec estimation quantitative, etc.). Les suivis des secteurs remaniés par les travaux viseront à vérifier l'installation spontanée des pelouses ; il s'agira de caractériser la végétation en estimant les populations de plantes remarquables et surveillant les invasives.

**MESURES D'ACCOMPAGNEMENT POUR LES CHIROPTERES ET OISEAUX**

Des nichoirs seront installés sur l'ouvrage d'art pour favoriser la constitution d'abri, d'une part pour les hirondelles de fenêtres et d'autre part pour les chauves-souris.

**CONTINUITES ECOLOGIQUES**

Les mesures de rétablissement des continuités écologiques au sein de la RNN du Val d'Allier seront incluses dans la conception du projet.

Afin d'éviter une rupture de la continuité piscicole par la RCEA sur l'Allier et de conserver ou d'améliorer la perméabilité de la RCEA pour la faune terrestre en facilitant les échanges de part et d'autre de la voirie, le projet prévoit un doublement et prolongement important de l'ouvrage d'art existant, celui-ci étant déjà adapté au passage de la faune de tous types.

La suppression d'une partie des remblais actuellement présents dans le lit majeur aura pour effet d'élargir l'espace de mobilité du cours d'eau. Ceci assurera également une très bonne circulation de la faune du Val d'Allier. L'allongement du viaduc côté ouest aura un impact très positif pour la circulation de l'ensemble des groupes faunistiques (grands mammifères, chiroptères, amphibiens etc.) du fait d'une plus grande transparence écologique.

**FORAGE D'IRRIGATION AU SEIN DE LA RNNVA**

Les forages d'irrigation au lieu-dit Les Perrons sur la commune de Chemilly seront rétablis s'ils sont impactés par le projet définitif.

## **ACCES A LA RESERVE DEPUIS L'ECHANGEUR DE CHEMILLY**

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

Une barrière sera mise en place à l'entrée de la RNNVA pour interdire l'accès aux véhicules à moteurs (voitures, camions, quads, motos) ; cette barrière sera perméable aux piétons et aux vélos. L'accès sera autorisé pour les véhicules des services de secours et les services autoroutiers. Les gestionnaires de la Réserve et les usagers professionnels (kayakistes, etc.) auront également un accès total.

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.

## **ACTIONS DE COMMUNICATION**

Suivant un objectif de pédagogie autour de la Réserve, différentes actions de communication seront réalisées pour informer les usagers sur la nature des travaux et leur expliquer les gains écologiques apportés à la RNNVA par la modification de la RCEA :

- un reportage sera réalisé pendant les travaux : il montrera toutes les démarches et mesures écologiques prises pour préserver l'environnement, et expliquera l'importance de l'augmentation de la mobilité de l'Allier du fait de la suppression des enrochements et de l'élargissement du viaduc ;
- des panneaux explicatifs seront mis en place sur les aires de repos ou de service les plus proches de la RNNVA et à l'entrée de la Réserve (au niveau de l'accès le plus proche – cf. ci-dessus) ;
- des réunions d'information seront organisées par le concessionnaire auprès des communes riveraines.

## PRECAUTIONS EN PHASE CHANTIER

Comme pour tous travaux d'infrastructure autoroutière, les travaux de mise à 2x2 voies de la RCEA sont susceptibles d'entraîner un certain nombre de nuisances et de perturbations lors du déroulement des travaux. On entend par travaux l'ensemble des tâches nécessaires à la réalisation de la liaison autoroutière depuis les travaux préliminaires et la libération des emprises jusqu'à la mise en service de l'infrastructure. Les mesures d'évitement d'impacts sur les sols, la ressource en eau, le milieu naturel, le cadre de vie et le patrimoine archéologique ont déjà été évoquées dans les chapitres relatifs à ces thématiques

### INFORMER LES RIVERAINS ET LES USAGERS DE LA VOIRIE

Un dispositif d'information du public sera mis en place par le maître d'ouvrage préalablement au démarrage du chantier et sera opérationnel pendant toute la durée du chantier. Ce dispositif permettra d'informer les populations (riverains, exploitants agricoles, professionnels, usagers de la route, etc.) de l'avancement du chantier, des nuisances susceptibles d'être occasionnées et des mesures particulières mises en place.

Ce dispositif intégrera différents supports de communication de manière à assurer une diffusion large.

Un dispositif d'écoute et d'assistance de proximité sera défini et mis en place en lien avec les acteurs locaux (collectivités territoriales, services de l'État et acteurs du monde agricole) pour résoudre les problèmes du quotidien.

### LIMITER LES BRUITS DE CHANTIER

Les principales sources de nuisances acoustiques durant les travaux sont les mêmes que celles que sont les activités de travaux en cours (dégagement des emprises, terrassement...). On citera principalement :

- le bruit des différents engins (engins de démolition, engins de terrassement...) et celui des avertisseurs sonores,
- le bruit de moteurs compresseurs, groupes électrogènes,...
- le report de trafic sur des itinéraires bis (déviation provisoires).

### MESURES

Concernant le bruit, la première mesure sera de positionner les bases vie du chantier en privilégiant l'éloignement des secteurs habités et secteurs sensibles (écoles...). Le cas échéant, des dispositifs de protection acoustique ceinturant les installations du chantier pourront être mises en œuvre.

La mise en œuvre des mesures suivantes visera également à limiter la gêne pour les riverains :

- respect des périodes de fonctionnement diurnes et, en cas d'intervention nocturne pouvant engendrer des nuisances sonores, information préalable des riverains ;

- utilisation d'engins et matériels conformes à la législation ;
- information du public sur la durée des travaux.

Un dossier « bruit de chantier » sera réalisé préalablement au commencement des travaux, conformément à l'article R. 571-50 du Code de l'environnement. Ce dossier sera transmis au moins un mois avant le début des travaux au préfet du département et aux maires des communes sur lesquelles sont prévus les travaux et les installations de chantier. Il comprendra tous les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances.

#### SUIVI DES MESURES

Des mesures acoustiques seront réalisées pendant les travaux, sur différentes habitations à proximité du chantier, de manière à s'assurer du respect des exigences réglementaires en matière de bruit de chantier.

### LIMITER LES EMISSIONS DE POUSSIÈRES ET DE POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES

Les nuisances en phase chantier sont temporaires, mais néanmoins de durée et d'intensité très variable. Les principales nuisances sont liées :

- aux gaz rejetés par les installations de combustion, les gaz d'échappement des engins et camions,
- aux émissions de poussières dues aux transports des matériaux par les camions, aux travaux, etc.

### MESURES

Afin de limiter les émissions de poussières causées par les travaux, les pistes et zones de chantier seront arrosées lors des opérations de chargement et déchargement en cas de temps sec et venteux, dès l'apparition des poussières,

La vitesse sur le chantier sera limitée à 30 km/h dans les zones sensibles à la poussière (zones d'habitat et d'activités à proximité). Pour limiter les envois associés, il est imposé de ne pas répanche de chaux par vent supérieur à 50 km/h ; l'étanchéité des épandeurs sera assurée afin d'éviter toute fuite lors du transport des produits.

Les produits pulvéulents seront stockés à l'abri du vent. Les équipements et zones de stockage de matériaux seront implantés en tenant compte des vents dominants et de la sensibilité du voisinage.

**SUIV DES MESURES**

Des mesures de la qualité de l'air relatives notamment aux émissions de poussières seront réalisées pendant les travaux de terrassement, à proximité des zones bâties, de manière à vérifier l'efficacité des mesures de réduction prévues.

**GESTION DES DECHETS ET SALUBRITE PUBLIQUE**

Comme tout projet, les travaux donneront lieu à la production de déchets. Ils seront également susceptibles d'induire des dispersions de terre sur les voies via la circulation des engins de chantier.

Le maître d'ouvrage respectera la législation en vigueur pour chaque type de déchet quant à l'évacuation, le traitement, le stockage, l'élimination ou la valorisation. Des conteneurs de récupération seront mis en place à cet effet sur le chantier.

Le maître d'ouvrage s'assurera des points suivants :

- mise en œuvre du tri sélectif des déchets, en coordination avec les services concernés de la préfecture de l'Allier et achèvement vers des filières de valorisation ou d'élimination dûment autorisées, conformément à la réglementation. Ainsi, lorsque cela sera possible, les matériaux non réutilisés sur place, ainsi que les éventuels déchets d'ordres de chaussée, seront évacués vers une plateforme BTP, en vue de leur tri-valorisation ;
  - mise en place de dispositifs de collecte des déchets (conteneurs, poubelles...);
  - nettoyage permanent du chantier, des installations et engins, et des abords ;
  - élimination des déchets par une filière adaptée, selon leur nature (Schéma d'Élimination des Déchets);
- Au-delà des dispositions usuelles ci-dessus, le maître d'ouvrage prendra toutes dispositions pour que soient maintenues les collectes d'ordures ménagères et des encombrants aux jours habituels.

**Le Schéma d'Élimination des Déchets**

Le concessionnaire rédigera un Schéma d'Élimination des Déchets qui sera annexé au PRE (Plan de Respect de l'Environnement). Celui-ci sera réalisé conformément aux orientations de la Charte départementale de gestion et d'élimination des déchets du Bâtiment et Travaux Publics.

Le Schéma d'Élimination des Déchets doit :

- identifier l'ensemble des déchets susceptibles d'être produits par les divers travaux, installations et activités,
- indiquer précisément le dispositif de collecte des déchets mis en place sur le chantier, ainsi que le type de conditionnement,
- préciser les filières d'élimination projetées.

**PROTEGER LES EAUX SUPERFICIELLES ET SOUTERRAINES**

**GERER LES SOLS POLLUES**

En cas de découverte de sols pollués, les matériaux concernés seront évacués dans des installations de stockages de déchets adéquats (inertes, dangereux ou non dangereux) en fonction du type et de l'importance du degré de pollution.

En cas de déversement accidentel, la propagation de polluants sera circonscrite à l'aide de kits de pollution dont les entreprises intervenantes devront être dotées. Un enlèvement immédiat des terres souillées sera réalisé vers un centre de stockage de déchets agréé.

**MESURES POUR PROTEGER LA RESSOURCE EN EAU**

Dès le début du chantier, un système d'assainissement comprenant bassin de récupération et de traitement des eaux sera mis en place.

Les aires de stockage des hydrocarbures et les aires de stationnement et d'entretien des véhicules seront imperméabilisées. Les produits de vidange en fûts fermés seront évacués vers les centres de stockage de déchets agréés.

Les zones de stationnement, d'entretien et de stockage seront protégées pour éviter les infiltrations dans les sols de fluides polluants.

Les rejets des eaux usées de chantier après traitement feront l'objet de mesures régulières de qualité au cours du chantier. La nature et la périodicité de ces mesures seront fixées par l'arrêté préfectoral autorisant les travaux au titre des articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement.

**MESURES POUR ASSURER LA CONTINUITÉ DES ECOULEMENTS**

La continuité des écoulements durant les travaux sera assurée par la réalisation à sec des allongements des ouvrages existants ou par la mise en place d'ouvrages de franchissement provisoire des cours d'eau et

talwegs interceptés par le projet. La mise en place d'ouvrages de franchissement provisoire sera nécessaire lorsque des pistes doivent être réalisées pour des mouvements de matériaux et matériels de part et d'autre des cours d'eau, fossés.....

Le nombre de franchissements sera réduit au strict nécessaire, tout comme les déboisements de ripisylve nécessaires au passage des franchissements provisoires de cours d'eau.

Au regard de l'hydrologie et de l'hydromorphologie des cours d'eau et talwegs, les franchissements provisoires pourront se faire par busage provisoire constitué de buses d'assainissement (métalliques ou PVC ou PEHD).

Les eaux superficielles pompées pour travailler à sec seront rejetées dans le lit du cours d'eau en aval de la zone de travaux.

**SUIVI DES MESURES**

Un bilan de la qualité de chaque cours d'eau sera réalisé avant le démarrage des travaux. Il constituera une référence qui permettra de contrôler l'absence d'impacts du projet sur les rivières et ruisseaux en phase travaux. Deux points de référence seront pris au minimum pour chaque cours d'eau, l'un en amont de la RCEA, l'autre en aval.

Un suivi de la qualité des eaux de ruissellement rejetées en phase chantier vers le milieu naturel devra être réalisé (normes de qualité physico-chimiques : MES, hydrocarbures, DCO).

L'arrêté portant autorisation au titre de la Loi sur l'Eau s'imposera aux entreprises qui devront surveiller leurs rejets et activités pour s'y conformer.

**Le concessionnaire réalisera le dossier d'autorisation au titre des articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement (loi sur l'eau). Ce dossier devra s'attacher à définir de façon plus spécifique les mesures à mettre en œuvre concernant les franchissements ou le rejet des eaux de pompage, en concertation étroite avec la Police de l'Eau et l'ONEMA.**

**PROTEGER LES MILIEUX NATURELS ET LES ESPECES VEGETALES ET ANIMALES ASSOCIEES**

**MESURES POUR PROTEGER LES HABITATS, LA FLORE ET LA FAUNE**

Des précautions seront prises durant la phase de chantier afin de limiter les impacts sur les habitats naturels, la flore et la faune et de les préserver.

Les zones naturelles sensibles et/ou de présence d'espèces protégées seront balisées et mises en défens.

Les installations de chantier seront localisées en dehors de ces zones et si possible le plus éloignées.

Des clôtures provisoires seront positionnées dans les secteurs opportuns afin de limiter la venue d'espèces faunistiques dans les emprises de travaux.

Afin de réduire les impacts sur le milieu naturel certains habitats et espèces végétales remarquables seront transférés vers des zones d'accueil (localisées une fois le projet défini avec précision). Une attention particulière sera portée lors de ces opérations afin de ne pas participer à l'expansion des foyers de plantes envahissantes.

Des sauvegardes d'espèces animales protégées seront effectuées : captures d'amphibiens (réalisées par un expert herpétologue, ou par des spécialistes dans certaines conditions), déplacement de fûts abritant le Grand Capricorne du chêne et le Pique-prune. Ces sauvetages seront réalisés avant la période de travaux et en période favorable pour les espèces concernées.

Les premiers travaux sur des habitats naturels (décapages) seront réalisés hors période d'activité de la faune ou au moment de la période de moindre activité.

Le phasage des travaux devra respecter les périodes sensibles pour la faune, et singulièrement leur période de reproduction.

Pour la problématique chiroptère, l'intervention d'un expert écologue sera nécessaire tout comme l'abatage de certains arbres aux mois de septembre et octobre.

**MESURES POUR EVITER L'EXPANSION DE PLANTES EXOTIQUES ENVAHISSANTES**

Afin d'éviter leur prolifération lors des travaux, une attention particulière devra être menée sur la réutilisation éventuelle de terres excavées pour les remblais, et en particulier lors des transferts de plantes. Les plants de plantes envahissantes répertoriés devront être détruits. Concernant l'ambrosie qui présente des risques sur la santé, son élimination devra être réalisée avec le démarrage de sa floraison

Il sera veillé à éviter de laisser les terrains nus ou en friches qui peuvent être favorables à l'expansion de ces types de plantes.

**SUIVI DES MESURES**

Afin que les mesures proposées soient conformes aux objectifs à atteindre, un écologue sera présent aux différentes étapes du chantier et pour réaliser les mesures de réduction et de compensation des impacts.

L'écologue sera donc présent au minimum :

- pour les différentes étapes du transfert des plantes et habitats remarquables,
- pour capturer les animaux à déplacer,
- au moment de la mise en place des clôtures de protection : balisages de protection des habitats à enjeu, protection des zones humides, clôtures faune,

- lors de la création des bassins décanteurs et fossés associés,
- lors des aménagements des passages pour la faune,
- à la réalisation des mares et des déplacements de fût abritant les insectes saproxyliques protégés.

Le concessionnaire réalisera le dossier d'autorisation unique environnementale incluant les dossiers de demande de dérogation des espèces protégées (GNPN) ainsi que d'autorisation au titre des articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement (loi sur l'eau). Ces dossiers devront s'attacher à définir de façon plus spécifique les mesures à mettre en œuvre concernant la protection du milieu naturel.

## PROTEGER LES INTERETS AGRICOLES

Les intérêts agricoles seront protégés et compensés par les mesures suivantes :

- délimitation stricte du chantier par des clôtures,
- indemnisation des dégâts occasionnés, des allongements de parcours liés à d'éventuelles déviations, des occupations temporaires de terrains et des pertes de récoltes éventuelles pendant la phase chantier et pendant les premières années après la rétrocession des terrains occupés temporairement,
- affectation temporaire ou définitive de terrains éventuellement stockés par la SAFER,
- remise en état des cultures avant rétrocession des terrains à l'agriculteur,
- assurance de la continuité des écoulements d'eau dans les parcelles agricoles exploitées en amont et en aval du chantier avec la pose de drains, canalisations, fossés temporaires,...
- rétablissement des voies de communications et des réseaux interceptés.

### SUIVI DES MESURES

Au cours du suivi de chantier (visites hebdomadaires et bilan annuel) seront notamment vérifiés l'état des clôtures provisoires, les retombées de poussières, les rejets aqueux...

Des réunions avec les représentants des professions pourront s'effectuer (réunion organisée selon la demande).

Les indicateurs observés permettant de voir la bonne application des mesures sont :

- la surface agricole en occupation temporaire,
- l'état des lieux des réseaux d'irrigation et drainage avant / après travaux.

## MAINTENIR LES CIRCULATIONS

Lors des travaux, le concessionnaire veillera à maintenir la circulation sur la RCEA (sauf phase exceptionnelle et sur une période très limitée, par exemple lors d'un raccordement entre ancienne et nouvelle chaussée).

Le concessionnaire concertera avec le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDS) afin de définir les accès aux véhicules de secours en tout point du chantier, les points de rencontres, etc.

## PROTEGER LE PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE

Lors des travaux, toute découverte fortuite de vestiges archéologiques sera déclarée, et des fouilles de sauvetages pourront être réalisées.

## MANAGEMENT ENVIRONNEMENTAL EN PHASE CHANTIER

Le chantier s'inscrita dans un Système de Management Environnemental (SME). Ce SME regroupe les méthodes de gestion garantissant que chaque acteur prend en compte l'environnement et le cas échéant, réduit les impacts de ses activités. L'objectif de ce système de management environnemental est double :

- garantir le respect des engagements pris en matière de préservation de l'environnement,
- mettre concrètement en application les mesures environnementales lors des travaux et contrôler leur bonne mise en œuvre.

Une équipe environnementale sera constituée chez le maître d'ouvrage afin d'assurer le pilotage de ce SME. Elle s'assurera notamment :

- de la désignation au sein de la maîtrise d'œuvre d'un responsable environnement chargé de contrôler que les travaux sont exécutés dans le respect des prescriptions environnementales prévues par les différentes autorisations réglementaires ou rendues contractuelles avec les entreprises de travaux,
- de la désignation, au sein de chaque entreprise titulaire ou chaque contratant dans le cadre de groupements d'entreprises, de responsables environnement chargés de l'élaboration d'un Plan de Respect de l'Environnement (PRE) et de l'application des procédures environnementales établies pour le chantier.

Les visites de contrôle sont notamment destinées à vérifier :

- la bonne mise en œuvre et l'efficacité des mesures d'évitement et de réduction en phase chantier (balisage, assainissement provisoire, aires de stockage et de stationnement, clôtures provisoires, arrosage des pistes, conformité des engins de chantier, etc.),
- la bonne mise en œuvre de la politique de gestion et d'élimination des déchets.

Ce dispositif s'appuiera notamment sur des experts compétents et reconnus. Parmi les missions à remplir, en particulier pour les milieux naturels, figureront la validation des aspects environnementaux significatifs retenus, la validation des dispositions techniques des mesures d'intégration, la proposition des modifications en cours de travaux qui pourraient s'avérer nécessaires, la formation et la sensibilisation du personnel aux précautions à prendre et au respect des engagements environnementaux, et, plus généralement, à l'utilisation de pratiques respectueuses de l'environnement.

## SYNTHESE DES ENJEUX ET ENGAGEMENTS

### SYNTHESE DES ENJEUX ET ENGAGEMENTS (HORS RNN DU VAL D'ALLIER)

THEMATIQUE		IMPACTS POTENTIELS - GENERALITES		MESURES GENERALES ET SPECIFIQUES		SUIVI SPECIFIQUE DES MESURES	
<b>EMPRUNTS ET DEPOSITS DE MATERIAUX</b>							
Besoins en matériaux	Mouvements de terres induits par le projet :	limités en général du fait de la réutilisation d'infrastructures existantes, plus ou moins importants au droit des élargissements de voies, nouveaux échangeurs, nouvelles aires de services, etc.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Recherche au maximum de l'équilibre remblai / déblai.</li> </ul>	/	/	/	/
Dépôts de matériaux	Mouvements de terres induits par le projet :	<ul style="list-style-type: none"> <li>limités en général du fait de la réutilisation d'infrastructures existantes, plus ou moins importants au droit des élargissements de voies, nouveaux échangeurs, nouvelles aires de services, etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Analyse de la possibilité de réutiliser les déblais dans les remblais de structure de chaussée mais également pour la constitution des mofons acoustiques et paysagers.</li> <li>Réduction autant que possible des déplacements de matériaux en les mettant en œuvre à proximité des sites d'ou ils sont extraits et à proximité de l'infrastructure.</li> <li>Evacuation des déchets non valorisables sur site vers une plateforme BTIP, en vue de leur tri-séparation.</li> <li>Intendance de dépôt même provisoire dans les zones d'intérêt écologique (Natura 2000, ZNIEFF, habitats sensibles, abords des cours d'eau, zones humides), le fil mineur des cours d'eau et les zones inondables.</li> <li>Remise en état les terrains après occupation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Attention particulière à poser aux zones situées à proximité du projet et présentant un risque d'instabilité et un aléa moyen ou fort de retrait-gonflement d'argiles.</li> <li>Maîtrise des écoulements superficiels et les rejets pour éviter l'infiltration des eaux sur ces terrains.</li> <li>Traitement de ces terrains par des techniques classiquement utilisées dans un chantier de terrassements : purge des formations instables, mise en place de dépôts drainants, de masques drainants...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Suivi et bilan de la stabilité : 1 an et 5 ans après la mise en service.</li> </ul>	/	/
<b>Eaux SUPERFICIELLES ET SOUTERRAINES</b>							
<p>N.B. : Les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts sur la ressource en eau et les milieux aquatiques seront détaillées dans le dossier d'autorisation au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'Environnement (procédure Police de l'Eau). Ce dossier sera réalisé par le futur concessionnaire autoroutier qui dans le même temps reprendra et approfondira les études d'hydraulique et d'assainissement actuelles.</p>							
Eaux de ruissellement	Augmentation des surfaces imperméabilisées.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impacts sur la qualité des eaux liés à la pollution chronique (pollution provoquée par la circulation des véhicules) ou accidentelle (déversement accidentel de matières polluantes).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gestion des eaux de ruissellement via un réseau de collecte (canettes, bourniers, fosses...) et de traitement (bassins de rétention). Les bassins permettront le traitement des hydrocarbures et matières en suspension (pollution chronique) par décantation et déshuilage.</li> <li>Mise en place de systèmes d'obturation au niveau des sorties de bassins pour confiner une pollution accidentelle.</li> <li>Conservation, remise aux normes ou création d'un réseau séparatif : séparation des eaux de chaussées et eaux des bassins versants naturels.</li> <li>Echangeur Nord de Dompièrres-sur-Beaune.</li> <li>Amélioration du réseau d'assainissement et de drainage en étanchéifiant le réseau au droit du secteur draine.</li> <li>Permettre la restitution des eaux dans la nappe (zone humide située dans la boucle nord, si les lits deau des regards et de l'ouvrage hydraulique sont compatibles, ou puits perdus à l'amont immédiat de la bretelle).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dans les zones à élargir : prolongement, élargissement des ouvrages existants en ne modifiant par leur fonction voire en l'améliorant.</li> <li>Pour les créations d'ouvrages : dimensionnement des ouvrages pour permettre le passage d'une crue centennale pour ne pas créer de perturbations amont / aval et notamment de zones de stockages ou d'inondation au niveau des remblais routiers.</li> <li>Intendance d'installations de chantier ou de dépôts de matériaux dans les périmètres de protection de captage AEP.</li> <li>Captages AEP :</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Suivi de la qualité des eaux pluviales rejetées (normes de qualité physico-chimiques : MES, hydrocarbures, DCO).</li> <li>Contrôle périodique des ouvrages d'assainissement pluvial : bilan annuel et après chaque épisode pluvieux important (bilan annuel et compte-rendu d'intervention).</li> <li>Résultats de ces analyses communiqués au service chargé de la Police de l'Eau.</li> <li>En cas de dépassement des seuils de qualité, des mesures en conséquence devront être prises (vérification du bon état de l'ouvrage, modification de l'ouvrage si nécessaire...).</li> </ul>	/	/
Continuité des cours d'eau	Altération des continuités écologiques					/	/
Captage d'alimentation en eau potable	Emprises du projet dans périmètres de protection de captages d'alimentation en eau potable.					/	/

THEMATIQUE	IMPACTS POTENTIELS - GENERALITES	MESURES GENERALES ET SPECIFIQUES		SUIVI SPECIFIQUE DES MESURES
<p>MILIEU NATUREL</p>	<p><b>Habitats et flore (dont zones humides)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Consommation d'espaces naturels par effet d'emprise,</li> <li>Risque d'expansion de plantes invasives du fait des mouvements de terres induits par le projet.</li> </ul>	<p><b>captaqe de Hirondelle : conformément à l'article 1963/06 du 16 mai 2006, une étude hydraulique particulière devra être menée. Cette étude sera menée par le concessionnaire sur la base du projet et intégrée au dossier d'autorisation Police de l'Esu. Des mesures spécifiques pourront être définies.</b></p> <p><b>captage des puits de la Bernelle : en plus de la mise en place d'un système d'assainissement éanche dans cette zone sensible, le futur concessionnaire prévoira le déplacement du captage de l'autre côté du fossé existant, permettant ainsi d'éviter toute contamination par les eaux.</b></p>	<p><b>captaqe de Hirondelle : conformément à l'article 1963/06 du 16 mai 2006, une étude hydraulique particulière devra être menée. Cette étude sera menée par le concessionnaire sur la base du projet et intégrée au dossier d'autorisation Police de l'Esu. Des mesures spécifiques pourront être définies.</b></p> <p><b>captage des puits de la Bernelle : en plus de la mise en place d'un système d'assainissement éanche dans cette zone sensible, le futur concessionnaire prévoira le déplacement du captage de l'autre côté du fossé existant, permettant ainsi d'éviter toute contamination par les eaux.</b></p>	<p>Suivis écologiques sur 30 ans à minima sur lesquels s'engage le concessionnaire. Ils permettront de vérifier l'efficacité des mesures de réduction et de compensation mises en place en mesurant la plus-value écologique qui en résultera. Le cas échéant, des mesures correctives seront mises en oeuvre.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Suivis botaniques des habitats et des stations de plantes déplacées :</li> <li><u>suivi des la phase chantier puis au cours des 5 premières années d'exploitation de l'installation, puis tous les 3 ans au cours des 25 années suivantes.</u></li> <li>Suivis floristiques des habitats aménagés : zones humides, cétées, et zones décapées dans l'empise : <u>suivi un an après l'aménagement et puis suivi annuel au cours des 5 premières années, puis tous les 3 ans au cours des 25 années suivantes.</u></li> <li>Suivis faune, flore, prairies, des sites de gestion pour mesures compensatoires :</li> <li><u>Suivi des la phase chantier puis suivi tous les 3 ans pendant les 30 premières années d'exploitation de l'installation.</u></li> <li>Suivis des mares :</li> <li><u>Suivi annuel de la faune (amphibiens, odonates...) et de la flore pendant les 5 premières années, puis tous les 5 ans pendant 25 ans.</u></li> <li>Suivis des arbres déplacés :</li> <li><u>suivi des fûts délogés abritant le Grand Capricorne du chêne et le Pique-pique (suivi tous les 2 ans sur 30 ans).</u></li> </ul>
<p><b>Grande et petite faune (dont continuité écologique)</b></p>	<p>Risque d'écrasement d'espèces,</p> <p>Risque d'altération d'axes de déplacements,</p>	<p><b>Intention de dépt sur des zones sensibles (zones humides, lit de cours d'eau...) vis-à-vis de certaines espèces (amphibiens, chiroptères...).</b></p> <p><b>Transferts de formations remarquables vers des zones d'accueil et gestion de ces sites.</b></p> <p><b>Compensation des habitats détruits :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>création de haies bocagères et bosquets :</li> <li>o restructuration du réseau de haies liées au passage faune,</li> <li>o compensation des haies détruites par le projet,</li> <li>o compensation des secteurs buissonnants détruits par le projet.</li> </ul> <p>création de mares de substitution de surface à minima égale aux habitats détruits et autant de sites que ceux détruits : 2 mares à l'échangeur de Mormarault, un réseau de 2 mares au niveau de l'échangeur de Cressanges et 2 mares au niveau du futur échangeur de Toulon-sur-Allier.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>compensation des habitats détruits dont les zones humides.</li> <li>mise en place d'une gestion écologique des zones ayant fait l'objet de travaux.</li> </ul> <p><b>Zones humides :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>compléter l'inventaire des zones humides,</li> <li>compensation des pertes des ZH via la refection ou la restauration de zones humides, cumulativement équivalente sur le plan fonctionnel, équivalente sur le plan de la qualité de la biodiversité et dans le bassin versant de la masse d'eau. En dernier recours, et à défaut de la capacité à retenir les trois critères listés précédemment, la compensation portera sur une surface égale à au moins 200 % de la surface, sur le même bassin versant ou sur le bassin versant d'une masse d'eau à proximité.</li> </ul> <p><b>Espèces invasives :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>surveillances de la présence de plantes invasives,</li> <li>fauche régulière des surfaces jouxtant la voirie (défavorable aux espèces invasives),</li> <li>Concernant l'ambrosie qui présente des risques sur la santé :</li> <li>à éliminer au démarrage de sa floraison,</li> <li>éviter de laisser les terrains nus ou en fiches qui peuvent être favorables à leur expansion</li> </ul> <p><b>Interdiction de dépôt sur des zones sensibles vis-à-vis de certaines espèces (amphibiens, chiroptères...).</b></p> <p><b>Pose de barrières de protection pour la faune le long du linéaire.</b></p> <p><b>Rétablissement des continuités écologiques :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>doublément ou prolongement d'ouvrages existants : 51 ouvrages concernés,</li> <li>doublément de l'ouvrage en modifiant l'ouvrage actuel : 13 ouvrages concernés dont 4 avec ajouts de banquettes (1 par rive : OH45, 48, 55 et 79) et 9 avec élargissement de l'ouvrage (OH8, 9, 28, 50, 51, 57, 58, 59 et OH au PR 61.9),</li> <li>création de nouveaux passages faune : 2 ouvrages inférieurs spécifiques petite faune (PR 48,2 et PR57,3) et 1 ouvrage supérieur</li> <li>spécifique grande faune (forêt de Montbeugny).</li> </ul>	<p>Suivi annuel des ouvrages permettant les continuités écologiques pendant les 5 premières années suivant leur réalisation, puis tous les 4 ans pendant 25 ans. Suivi fait à l'aide de piéges photographiques installés sur les différents passages.</p> <p>Entretien régulier des passages et clôtures pour demeurer efficaces et fonctionnels.</p> <p>Vérification de l'état des banquettes.</p> <p>Concernant les clôtures :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>à minima une visite annuelle de contrôle du bon état en particulier au droit des passages faune, vérification de l'étanchéité,</li> <li>le long des clôtures, l'entretien visera à maintenir une végétation herbacée.</li> </ul>	

THEMATIQUE	IMPACTS POTENTIELS - GENERALITES	MESURES GENERALES ET SPECIFIQUES	SUIVI SPECIFIQUE DES MESURES
<b>MILIEU HUMAIN ET CADRE DE VIE</b>			
Foncier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terrains dans les emprises nécessaires au projet.</li> <li>Acquisitions à réaliser.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>gestion des entrées d'ouvrages (clôtures, grillages...)</li> <li>restructuration / construction du réseau de haies...</li> <li>construction de 14 trempis verts pour les chiroptères.</li> </ul>	
Infrastructures routières	<ul style="list-style-type: none"> <li>Interception des voies de communication routière.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dédommagements financiers et/ou fonders des acquisitions, conformément à la législation en vigueur.</li> <li>N.B. : identification précise des parcelles concernées lors des études ultérieures menées par le futur concessionnaire.</li> <li>Maintien de tous les échangeurs existants.</li> <li>Etudier l'implantation de l'aire de services sur le site de Toulon-sur-Ailier</li> <li>Rétablir l'accès à la RCEA des entreprises de Montbeugny</li> </ul>	
Activités économiques (hors agriculture)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Activités économiques situées aux abords de la RCEA : perturbation des activités ou du développement.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Villages étapes de Montmarault et Dampierre-sur-Beaune</li> <li>mettre en place et entretenir la signalisation correspondant au maintien du label « village étape »</li> <li>Services au bourg de Deux-Chaises</li> <li>maintenir les accès existants par les échangeurs de Deux-Chaises et du Montet</li> <li>Station service de Crassanges</li> <li>maintien de l'accès actuel à la station service.</li> <li>Zone d'activités de Lierval :</li> <li>ne pas obérer le développement de la ZA.</li> </ul>	
Réseaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>Interface entre les réseaux concessionnaires et le projet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rétablissement des réseaux interceptés par le projet.</li> </ul>	
Circulations modes doux	<ul style="list-style-type: none"> <li>Interceptions des circulations mode doux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rétablissement / maintien de toutes les circulations modes doux interceptées.</li> </ul>	
Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	<ul style="list-style-type: none"> <li>Projet non compatible avec certains documents d'urbanisme des communes concernées.</li> </ul>	<p>La DUP emporte modifications de ces documents d'urbanisme. Cela signifie que tout projet de développement communal ou aménagement d'infrastructures aura à prendre en considération le projet sur la base de déplacements réservés et de servitudes se rattachant à la future liaison autoroutière.</p> <p>Après la réalisation du projet, les emplacements réservés non consommés par l'infrastructure et ses dépendances spatiales ou fonctionnelles pourront faire l'objet d'une réaffectation dont les modalités seront définies en concertation avec les collectivités concernées.</p>	
Acoustique	<ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation du trafic induisant le dépassement des niveaux sonores sur certaines zones.</li> </ul>	<p>Traiter les nuisances sonores via deux types de traitements :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>traitement à la source : consiste à interposer entre la voie et les bâtiments à traiter un écran ou une butte.</li> <li>traitement par « isolation de façade » : remplacement des menuiseries extérieures des bâtiments à traiter (si ces menuiseries sont défectives) par des menuiseries dont l'isolation est compatible avec les niveaux de bruit atteints en façade. S'applique lorsque le traitement à la source est difficilement réalisable ou insuffisant.</li> <li>Toutes les habitations dépassant les seuils de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit sont à protéger.</li> </ul>	
Qualité de l'air	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aucun dépassement des normes de qualité de l'air en vigueur.</li> </ul>	<p>Aucune mesure compensatoire existante en matière de qualité de l'air.</p> <p>Toutefois, mise en place des mesures d'évitement et réduction suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>limitation des obstacles à la dispersion des polluants atmosphériques (remblais...)</li> <li>éviter la végétalisation trop importante des talus.</li> </ul>	
<b>MILIEU AGRICOLE ET SYLVICOLE</b>			
Foncier / bâti / activités	<ul style="list-style-type: none"> <li>Emprises sur le foncier agricole.</li> <li>Perturbation des activités agricoles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Définition des zones de dépôts temporaires et définies en concertation avec la profession agricole et sylvicole, en privilégiant les zones de moindre valeur agronomique.</li> <li>Indemnisation foncière et/ou financière des acquisitions et dommages.</li> </ul>	<p>Un bilan devra être réalisé à 5 et 10 ans après la mise en service afin de suivre notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>la bonne restitution des terres agricoles concernées par les zones de dépôts.</li> </ul>

THEMATIQUE	IMPACTS POTENTIELS - GENERALITES	MESURES GENERALES ET SPECIFIQUES	SUIVI SPECIFIQUE DES MESURES
Sylviculture	<ul style="list-style-type: none"> <li>Destruction de surfaces boisées nécessaires pour la réalisation du projet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Constitution de réserves foncières par le maître d'ouvrage et par l'intermédiaire de la SAFER pour compenser les prélèvements de parcelles.</li> <li>Concentration les exploitants agricoles et passer des conventions, si nécessaire, pour la mise en œuvre des mesures écologiques.</li> <li>Etudier des solutions techniques dans la conception de l'échangeur de Montbeugny pour permettre l'accès aux entreprises SICAGIEB et MODA.</li> <li>Réduction au strict minimum des impacts lors de la définition du projet.</li> <li>Compensation des pertes de surfaces boisées. Ratio de compensation de 2 pour 1, soit 2 ha de boisements reconstitués ou faisant l'objet de travaux d'amélioration pour 1 ha détruit.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>les transferts d'exploitations,</li> <li>l'évolution des aménagements fonciers agricoles.</li> </ul>
PATRIMOINE	<p><b>Patrimoine archéologique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Secteurs traversés par le projet, plus ou moins riches en vestiges archéologiques.</li> <li>Découverte fortuite de patrimoine archéologique limitée du fait de la réalisation d'une infrastructure existante.</li> </ul>	<p>Conformément aux dispositions des articles R.523-1 et suivants du Code du patrimoine relatifs aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive, des diagnostics archéologiques préalables à la réalisation des travaux seront réalisés selon les prescriptions du préfet de région.</p> <p>Ces diagnostics doivent être conduits conformément aux cahiers des charges définis en association avec l'Institut National de Recherches Archéologiques Préventives (INRAP). Certains pourront déboucher, le cas échéant, sur des fouilles archéologiques dont les résultats feront l'objet d'un rapport scientifique.</p> <p>Le financement est assuré pour partie par des "redevances d'archéologie préventive" dues par le concessionnaire.</p> <p>En fonction des résultats, des fouilles de sauvetage pourront être entreprises sur les sites justifiant de telles mesures en raison de leur intérêt scientifique.</p> <p>Toute découverte fortuite de vestiges archéologique devra être signalée.</p>	<p>Un bilan devra être réalisé à 5 et 10 ans après la mise en service afin de suivre notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>l'évolution des surfaces forestières,</li> <li>la réalisation des compensations,</li> <li>l'évolution des peuplements riverains à l'infrastructure.</li> </ul>
Monuments historiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plusieurs périmètres de protection de monuments historiques, interceptés. Co-visibilité entre certains monuments et l'axe routier.</li> <li>Impacts limités sur la co-visibilité du fait de réutilisation d'infrastructures existantes.</li> </ul>	<p>Demande de l'avis de l'architecte des bâtiments de France et concertation du Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine pour tout projet situé à l'intérieur du périmètre de protection d'un monument historique.</p>	
PAYSAGE	<ul style="list-style-type: none"> <li>Effet général peu important car la RCEA est une infrastructure déjà existante.</li> <li>Effets ponctuels positifs sur les vues depuis et vers la RCEA, du fait des intégrations paysagères de l'infrastructure et des aménagements connexes (ouvrages d'art,...) : plantations d'arbres, haies,...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Elaboration d'une charte architecturale pour les ouvrages d'art et de protection phonique.</li> <li>Optimisation paysagère des caractéristiques techniques de l'infrastructure autoroutière pour une meilleure transition paysagère entre l'infrastructure et le relief existant : adoucissement des sommets de talus pour les sections en déblai et modelage des remblais.</li> <li>Intégration des dépôts de matériaux excédentaires, des bassins de récupération des eaux de ruissellements...</li> <li>Maintien de la végétation existante dans les dépendances vertes.</li> <li>Aménagements paysagers : plantations de boisements, d'arbres, de haies, reconstitution de ruisseau...</li> </ul>	<p>Les aménagements paysagers comprendront :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>garantie de reprise des végétaux pendant deux ans après leur plantation,</li> <li>travaux de parachèvement et de confortement pendant deux ans après la plantation : dés herbivage, fuchage des abords des talilages, arrosage pour améliorer la reprise des végétaux, taille des jeunes plants, taille de formation des baliveaux et des arbres haute-tige, remise en place des accessoires de plantation.</li> </ul>
1% PAYSAGE ET DEVELOPPEMENT	<ul style="list-style-type: none"> <li>Actions menées par les collectivités locales ou des tiers pour valoriser les sites et paysages situés hors de l'emprise autoroutière et dans le champ de co-visibilité avec l'autoroute.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Financement par le concessionnaire de la mise en œuvre de la politique du « 1 % paysage et développement ».</li> </ul>	

## SYNTHESE DES ENJEUX ET ENGAGEMENTS SPECIFIQUES A LA RESERVE NATURELLE NATIONALE DU VAL D'ALLIER

THEMATIQUE	IMPACTS POTENTIELS - GENERALITES	MESURES GENERALES ET SPECIFIQUES	SUIVI SPECIFIQUE DES MESURES
<b>EMPRUNTS ET DEPOTS DE MATERIAUX</b>			
<i>Cf. mesures ci-après</i>			
<b>Eaux SUPERFICIELLES ET SOUTERRAINES</b>			
N.B. : Les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts sur la ressource en eau et les milieux aquatiques seront détaillées dans le dossier d'autorisation au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'Environnement (procédure Police de l'Eau). Ce dossier sera réalisé par le futur concessionnaire autoroutier qui dans le même temps reprendra et approfondira les études d'hydraulique et d'assainissement actuelles.			
<b>Eaux superficielles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impacts sur la qualité des eaux liés à la pollution chronique (pollution provoquée par la circulation des véhicules) ou accidentelle (dversement accidentel de matières polluantes).</li> </ul>	<i>Cf. mesures générales.</i>	<i>Cf. suivi général.</i>
<b>Continuité des cours d'eau</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modification de la continuité écologique de l'Allier.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mesures intégrées dans la conception même de l'infrastructure : élargissement d'ouvrages, suppression d'encrochements...</li> </ul>	/
<b>Captage d'alimentation en eau potable</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Emprise du projet au sein du périmètre de protection du captage AEP de l'irondele.</li> </ul>	<i>Cf. mesures générales.</i>	/
<b>RISQUES NATURELS</b>			
<b>Risque inondation</b>	Aucun impact attendu en phase exploitation.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mesures intégrées dans la conception même de l'infrastructure avec l'utilisation de remblais traités avec des liants hydrauliques afin d'assurer la stabilité des ouvrages ou l'évacuation des ouvrages de collecte et traitement des eaux de ruissellement.</li> <li>Pour la crue centennale de l'Allier, les ouvrages mis en place permettent de :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>ne pas amplifier significativement le niveau des eaux au droit d'enjeux humains (différence inférieure à 5 cm),</li> <li>ne pas modifier négativement les vitesses d'écoulements des eaux ; la sécurité des personnes et l'infrastructure est assurée ; les augmentations de vitesse sont principalement localisées aux alentours des nouveaux ouvrages créés ou modifiés,</li> <li>ne pas entraîner d'augmentation forte de la durée de l'inondation pouvant avoir des repercussions sur les parcelles agricoles ou en termes de gestion en cas de crue.</li> </ul> </li> <li>Mise en place d'une protection des appuis du viaduc et du remblai de la RCEA.</li> <li>Mise en place si nécessaire d'une protection de berge homogène en pied de talus de la terrasse alluviale.</li> <li>Une étude spécifique devra être réalisée pour dimensionner ces protections.</li> <li>Assurer un suivi de l'érosion de la berge rive gauche.</li> </ul>	<p>Le dossier « Police de l'Eau » précisera les mesures de suivi à mettre en œuvre vis-à-vis des risques naturels.</p> <p>Un suivi devra en outre être mis en place pour suivre les caractéristiques du cours d'eau : niveau d'eau, vitesse d'écoulement, étagement du lit...</p>
<b>Risque d'érosion de berges (aval du franchissement de l'Allier)</b>	<p>Impacts dus à la suppression des protections en encrochements existantes à l'ouest :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>pourrait conduire à une réactivation de l'ancien méandre situé en arête des encrochements, et avoir un impact en termes de fonctionnement morphodynamique et d'érosion de la terrasse alluviale ancienne,</li> <li>enjeux présents à proximité immédiate de cette berge (habitations, exploitations et bâtiments agricoles, station d'épuration),</li> <li>risque avéré d'érosion de la berge étudiée au nord-ouest du franchissement de l'Allier par la RCEA, en crue centennale.</li> </ul>	<p>N.B. : Le futur concessionnaire devra tenir compte de l'étude de modélisation de la dynamique fluviale pour justifier et dimensionner les protections éventuelles au strict nécessaire. Le concessionnaire étudiera également des solutions alternatives en concertation avec les partenaires locaux, notamment en termes de maîtrise foncière. En fonction des résultats de l'étude, la réalisation de certaines protections ou d'autres mesures pourraient être différées et mises en place par le concessionnaire en fonction du suivi de l'érosion qu'il aura à effectuer.</p>	
<b>MILIEU NATUREL</b>			
N.B. : Les mesures suivantes pourront être précisées lors des phases d'étude ultérieures dans le cadre de la réalisation des dossiers de demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du Code de l'Environnement et de demande de dérogation au sens des articles L.411-1 et L.411-2 du Code de l'Environnement.			
<b>Habitats (dont zones humides)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Consommation d'espaces naturels par effet d'emprise,</li> <li>Risque de pollution accidentelle des eaux,</li> <li>Risque de déracinement d'espèces</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Interdiction de dépôt au sein de la RNN.</li> <li>Transients de formations remarquables vers des zones d'accueil et gestion de ces sites.</li> <li>Pose de barrières de protection pour la faune le long du linéaire.</li> <li>Traitement des eaux de ruissellement de la plateforme routière avant rejet dans les cours d'eau.</li> </ul>	<p>Suivi écologiques sur 30 ans à minima sur lesquels s'engage le concessionnaire. Ils permettront de vérifier l'efficacité des mesures de réduction et de compensation mises en place en mesurant la plus-value écologique qui en résultera. Le cas échéant, des mesures correctives seront mises en œuvre.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Suivi botanique des habitats et des stations de plantes déplacées.</li> </ul> <p><i>Suivi floristique du Crassula tiliaca déplacé : suivi annuel au cours des</i></p>

THEMATIQUE	IMPACTS POTENTIELS - GENERALITES	MESURES GENERALES ET SPECIFIQUES	SUIVI SPECIFIQUE DES MESURES
écologique		<p><u>Zones humides :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ complément de l'inventaire des zones humides,</li> <li>▪ compensation les pertes des ZH via la rectification ou la restauration de zones humides, cumulativement équivalente sur le plan fonctionnel, équivalente sur le plan de la qualité de la biodiversité et dans le bassin versant de la masse d'eau, En dernier recours, et à défaut de la capacité à réajuster les trois critères listés précédemment, la compensation portera sur une surface égale à au moins 200 % de la surface, sur le même bassin versant ou sur le bassin versant d'une masse d'eau à proximité.</li> </ul> <p><u>Rétablissement des continuités écologiques :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ doublement et prolongement de l'ouvrage existant,</li> <li>▪ suppression d'une partie des remblais permettant d'élargir l'espace de mobilité de l'Allier.</li> </ul>	<p>5 premières années d'exploitation de l'installation puis tous les 3 ans au cours des 25 années suivantes.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Suivi du pied d'Ulmus laevis déplacé : suivi annuel les 3 premières années suivant le transfert puis le cinquième année.</li> <li>▪ Suivi des forêts alluviales</li> <li>▪ Suivi floristique des forêts alluviales (saules blancs) tous les 2 ans pendant les 10 premières années, puis tous les 5 ans pendant 20 ans.</li> <li>▪ Suivis des pelouses mésoxérophiles sur alluvions</li> </ul> <p>Suivi de la fin de la phase chantier avec un suivi annuel au cours des 5 premières années, puis tous les 3 ans au cours des 25 années suivantes.</p> <p>Suivi annuel des ouvrages permettant les continuités écologiques pendant les 5 premières années suivants leur réalisation, puis tous les 4 ans pendant 25 ans. Suivi fait à l'aide de pièges photographiques installés sur les différents passages.</p> <p>Entretien régulier des passages et clôtures pour demeurer efficaces et fonctionnels.</p> <p>Vérification de l'état des banquettes.</p> <p>Concernant les clôtures :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ à minima une visite annuelle de contrôle du bon état en particulier au droit des passages faune, vérification de l'entretien.</li> </ul> <p>le long des clôtures, l'entretien visera à maintenir une végétation herbacée.</p>

## SYNTHESE DES ENLIEUX ET ENGAGEMENTS EN PHASE TRAVAUX

THEMATIQUE		IMPACTS POTENTIELS - GENERALITES		MESURES GENERALES ET SPECIFIQUES		SUIVI SPECIFIQUE DES MESURES		
<b>EMPREINTS ET DEPOSITS DE MATERIAUX</b>								
<b>Gestion des déchets</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Création de déchets</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Collecte (conteneurs, poubelles...) et tri sélectif des déchets.</li> <li>Acheminement des déchets vers des filières de valorisation ou d'élimination spécifiques et adaptées selon leur nature (réalisation d'un schéma d'élimination des déchets).</li> <li>Nettoyage permanent du chantier, des installations et des abords.</li> </ul>	/					
<b>Eaux SUPERFICIELLES ET SOUTERRAINES</b>								
<p>N.B. : Les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts sur la ressource en eau et les milieux aquatiques seront détaillées dans le dossier d'autorisation au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement (procédure Police de l'Etat). Ce dossier sera réalisé par le futur concessionnaire autoroutier qui dans le même temps reprendra et approfondira les études d'hydraulique et d'assainissement actuelles.</p>								
<b>Soils pollués</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pollution de la ressource en eau potentielle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>En cas de découverte de sols pollués : évacuation des matériaux dans des installations de stockages de déchets adéquats.</li> <li>En cas de déversement accidentel, la propagation de polluants sera circonscrite à l'aide de kits de pollution dont les interventions intervenantes devront être dotées. Un enlèvement immédiat des terres souillées sera réalisé vers un centre de stockage de déchets agréé.</li> </ul>	/					
<b>Ressource en eau</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation temporaire des surfaces imperméabilisées,</li> <li>risque de pollution des eaux de surface, des sols et eaux souterraines</li> <li>risque d'interruption des écoulements des cours, fosse et talwegs lors des travaux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réalisation des ouvrages de gestion des eaux pluviales dès le démarrage des travaux (réseau temporaire voire définitif).</li> <li>Collecte des eaux de chantier et traitement avant rejet.</li> <li>Stockage des produits polluants et entretien des engins de chantier sur des aires imperméabilisées.</li> <li>Mise en place d'ouvrages de franchissement provisoire lorsque des pistes doivent être réalisées pour des mouvements de matériaux et matériels de part et d'autre des cours d'eau, fossés...</li> </ul>		<p>Bilan de chaque cours d'eau avant le démarrage du chantier. Points de référence pris en amont et aval de la RCEA.</p> <p>Suivi de la qualité des eaux de ruissellement rejetées en phase chantier vers le milieu naturel devra être réalisé (normes de qualité physico-chimiques : MES, hydrocarbures, DCO).</p>				
<p><b>MILIEU NATUREL</b></p> <p>N.B. : Les mesures suivantes pourront être précisées lors des phases d'étude ultérieures dans le cadre de la réalisation des dossiers de demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du Code de l'environnement et de demande de dérogation au sens des articles L.411-1 et L.411-2 du Code de l'environnement.</p>								
<b>Habitats, Flore, Faune.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Risque de dégradation des habitats péripériphériques et de destruction d'espèces,</li> <li>risque de dérangement ou de mortalité d'individus,</li> <li>risque d'introduction ou déplacement d'espèces invasives.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Balissage et mise en défens des zones naturelles sensibles et/ou de présence d'espèces protégées,</li> <li>Installations de chantier à localiser en dehors de ces zones et si possible le plus éloignées,</li> <li>Mise en place de clôtures provisoires pour limiter la venue d'espèces faunistiques sur les emprises travaux, défini avec précision),</li> <li>Transferts d'habitats (une attention particulière sera portée lors de ces opérations pour éviter la propagation d'espèces invasives),</li> <li>Sauvegarde d'espèces animales protégées.</li> <li>Réalisation des premiers travaux sur des habitats naturels (décapages) hors période d'activité de la faune ou au moment de la période de moindre activité.</li> </ul>	<p>Présence d'un écologue aux différentes étapes du chantier et pour réaliser les mesures de réduction et de compensation des impacts, à minima pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>pour les différentes étapes du transfert des plantes et habitats remarquables,</li> <li>pour capturer les animaux à déplacer,</li> <li>au moment de la mise en place des clôtures de protection : balisages de protection des habitats à enjau, protection des zones humides, clôtures faune,</li> <li>lors de la création des bassins décanteurs et fossés associés,</li> <li>lors des aménagements des passages pour la faune,</li> <li>à la réalisation des mares et des déplacements de têt abritant les insectes saproxyliques protégés.</li> </ul>					
<b>MILIEU HUMAIN ET CADRE DE VIE</b>								
<b>Bruits de chantier</b>	<p>Les principaux bruits liés au chantier sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>le bruit des différents engins (engins de démolition, engins de terrassement...) et celui des avertisseurs</li> </ul>	<p>Pour limiter la gêne potentielle due aux bruits des travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>positionner les basses vie du chantier en privilégiant l'éloignement des secteurs habités et secteurs sensibles (écoles...).</li> <li>Le cas échéant, des dispositifs de protection acoustique</li> </ul>		<p>Réalisation de mesures acoustiques, sur différentes habitations à proximité du chantier, de manière à s'assurer du respect des exigences réglementaires en matière de bruit de chantier.</p>				

THEMATIQUE	IMPACTS POTENTIELS - GENERALITES	MESURES GENERALES ET SPECIFIQUES	SUIVI SPECIFIQUE DES MESURES
Qualité de l'air	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rejets de polluants atmosphériques par les installations de combustion, les gaz d'échappement des engins et camions,</li> <li>Emissions de poussières dues aux transports des matériaux par les camions, aux travaux, etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>certifiant les installations du chantier pourront être mises en œuvre,</li> <li>respecter les périodes de fonctionnement dures et, en cas d'intervention nocturne pouvant engendrer des nuisances sonores, informer au préalable des riverains ;</li> <li>utiliser des engins et matériels conformes à la législation.</li> </ul> <p>Un dossier « bruit de chantier » sera réalisé par le concessionnaire.</p>	
Deplacements	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perturbation des circulations et déplacements.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arosage des pistes de chantier pour limiter l'envol de poussière,</li> <li>Limitation des vitesses de circulation sur le chantier,</li> <li>Ne pas répandre de chaux par vent supérieur à 50 km/h,</li> <li>Stockage des produits pulvérisés à l'abri du vent,</li> <li>Sassurer de la maintenance et de l'entretien des camions et engins afin de limiter l'émission des gaz d'échappements,</li> <li>Tenir compte des conditions météorologiques et de la localisation des riverains pour la réalisation de travaux susceptibles d'être à l'origine de dégagements d'odeurs ou d'émission de particules fines,</li> <li>Interdire tout brûlage sur le chantier,</li> <li>Contrôler les équipements producteurs de fumées et de poussières,</li> <li>Maintenir autant que possible des circulations sur la RCEA (sauf phase exceptionnelle et sur une période limitée),</li> <li>Concentration avec le SDIS afin de définir les points d'accès aux véhicules de secours...</li> </ul>	<p>Réalisation de mesures de la qualité de l'air relatives notamment aux émissions de poussières pendant les travaux de terrassement, à proximité des zones bâties, de manière à vérifier l'efficacité des mesures de réduction prévues.</p>
<b>MILIEU AGRICOLE ET SYLVICOLE</b>			
Activités agricoles	<ul style="list-style-type: none"> <li>Occupation temporaire de parcelles agricoles,</li> <li>perles de récoltes,</li> <li>perturbation des circulations agricoles,</li> <li>perturbations des réseaux d'eau.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Délimitation stricte du chantier par des clôtures,</li> <li>Indemnisation des dégâts occasionnés, des allongements de parcours liés à d'éventuelles déviations, des occupations temporaires de terrains et des pertes de récoltes éventuelles pendant la phase chantier et pendant les premières années après la réoccupation des terrains occupés temporairement,</li> <li>Affectation temporaire ou définitive de terrains éventuellement stockés par la Safer,</li> <li>Remise en état des cultures avant réoccupation des terrains à l'agriculteur,</li> <li>Assurance de la continuité des écoulements d'eau dans les parcelles agricoles exploitées en amont et en aval du chantier avec la pose de drains, canalisations, fossés temporaires,...</li> <li>Ratiblisement des voies de communications et des réseaux interceptés.</li> </ul>	<p>Visites hebdomadaires et bilan annuel pour vérifier la bonne mise en œuvre des mesures et détecter les éventuels impacts supplémentaires. En cas d'impacts non prévus recensés, des mesures adaptées devront être mises en œuvre.</p>
<b>PATRIMOINE</b>			
Patrimoine archéologique	<ul style="list-style-type: none"> <li>Découverte possible de vestiges.</li> </ul>	<p>Toute découverte fortuite de vestiges archéologiques sera déclarée, et des fouilles de sauvetages pourront être réalisées.</p>	/

## PILOTAGE ET GOUVERNANCE

L'état initial environnemental réalisé avant le début des travaux constituera la référence de l'ensemble des suivis réalisés au cours de la phase chantier et en phase exploitation.

Un comité de suivi environnemental sera constitué sous l'égide du comité de suivi des engagements de l'Etat avant le début des travaux de manière à s'assurer du respect, sur la durée du chantier et de l'exploitation, de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

Ce comité de suivi sera présidé par le préfet de l'Allier et sera composé d'élus, de responsables socio-économiques et d'associations.

Sa composition reprendra l'esprit de la composition du comité de suivi institué après le débat public.

Le comité de suivi se réunira à minima :

- pour qu'y soit présenté l'avant-projet avant que celui-ci soit approuvé,
- au démarrage des travaux afin de présenter l'organisation du chantier,
- dans l'année qui suit la mise en service pour la présentation du premier bilan environnemental,
- entre 3 et 5 ans après la mise en service pour la présentation du bilan économique, social et environnemental définitif pour émettre un avis sur les suites à y donner.

Au cours de la phase chantier, le comité de suivi pourra être réuni annuellement sur demande de ses membres.

## Table des illustrations > Etude d'impact

<b>Tableaux</b>	
Tableau 1 : Les grandes étapes du projet.....	13
<b>Figures</b>	
Figure 1 : Chronologie des événements après la validation du dossier des engagements de l'Etat.....	7
Figure 2 : Caractéristiques du profil en travers type retenu.....	10
Figure 3 : Synoptique de l'emplacement des barrières de péage – à titre indicatif.....	11
Figure 4 : Assainissement actuel au droit de l'échangeur de Dompiere – Abbaye de Sept Fons.....	20
Figure 5 : Principe d'aménagement de banquettes pour la petite faune terrestre dans un ouvrage hydraulique ©O.G.E.....	25
Figure 6 : Principe d'aménagement d'un ouvrage grande faune.....	25
Figure 7 : Eco-pont sur l'autoroute A28 (Ecommoy).....	25
Figure 8 : Schéma de principe d'une connexion des habitats à l'aide de doubles haies.....	26
Figure 9 : Schéma de principe d'un passage à chape-souris (peut être remplacé par des barres en acier).....	26
Figure 10 : Schéma de principe d'une connexion des habitats à l'aide de doubles haies.....	26
Figure 11 : Schéma de principe « Conduire l'animal vers un passage sécurisé ».....	26
Figure 12 : Schéma de principe d'une double clôture au niveau d'un passage petite faune.....	26
Figure 13 : Schéma de principe d'une couverture de fossé au niveau d'une buse sèche.....	26
<b>Photos</b>	
Photo 1 : Exemple de banquette avec marches en béton sous une autoroute.....	25
Photo 2 : Bord de l'Allier.....	40
Photo 3 : Saldie blanche alluviale avec tapis d'orties.....	40
<b>Cartes</b>	
Carte 1 : Plan de localisation du projet.....	9
Carte 2 : Itinéraires alternatifs larges.....	12
Carte 3 : Itinéraires alternatifs régionaux.....	12