



VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Direction Territoriale Centre Bourgogne

CANAL DU CENTRE

DOSSIER DE RENOUVELLEMENT

DU PLAN DE GESTION PLURIANNUEL DES OPERATIONS DE DRAGAGE
POUR LES OPERATIONS DE DRAGAGE D'ENTRETIEN PREVUES SUR 10 ANS

<h2>NOTE DE PRESENTATION NON TECHNIQUE</h2>

SOMMAIRE

1	PRESENTATION DE LA DEMANDE ET DU DEMANDEUR.....	3
2	PROCEDURE REGLEMENTAIRE ET STRUCTURE DU DOSSIER.....	4
3	LOCALISATION ET DESCRIPTION DU PROJET	6
	3.1 Localisation du projet.....	6
	3.2 Description du projet	9
4	LES MESURES MISES EN ŒUVRE DANS LE CADRE DU PROJET.....	11
	4.1 Préambule.....	11
	4.2 Les mesures d'évitement.....	12
	4.3 Les mesures de réduction	13
	4.4 Les mesures de surveillance et de contrôle.....	15
	4.5 Les mesures compensatoires.....	16
5	CONCLUSION	17

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Les communes de l'UHC.....	7
--	---

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Carte du canal du Centre (source : itinéraire numérique des canaux de Bourgogne).....	6
Figure 2 : Localisation géographique de l'UHC	8

1 PRESENTATION DE LA DEMANDE ET DU DEMANDEUR

Voies navigables de France (VNF) est un établissement public chargé pour le compte de l'Etat de la gestion et de l'exploitation de l'ensemble des voies navigables et de ses dépendances terrestres.

VNF se compose de 7 directions territoriales.

Créée en 2013, la direction territoriale Centre Bourgogne (DTCB), dont le siège est à Dijon, assure la gestion du canal de Bourgogne, du canal du Nivernais, de la rivière Yonne, de la Seille navigable, du canal du Centre, du canal de Roanne à Digoin, du canal latéral à la Loire, du canal de Briare et du canal du Loing, soit un réseau de 1200 km de voies d'eau sur un territoire long de 250 km du Nord au Sud. Elle gère également 25 barrages-réservoirs (représentant un volume utile de près de 56 millions de m³) et le système hydraulique associé. Son territoire est réparti sur 5 régions (Auvergne-Rhône-Alpes, Bourgogne-Franche-Comté, Centre-Val de Loire, Grand Est et Ile de France) et 11 départements (Ain, Allier, Aube, Cher, Cote d'Or, Loire, Loiret, Nièvre, Saône et Loire, Seine et Marne, Yonne).

La DTCB dispose actuellement de l'arrêté inter-préfectoral (n°2015-1101-DDT), délivré le 28 décembre 2015 et valable pour 10 ans, autorisant les opérations de dragage sur le canal du Centre.

Le maintien du mouillage fait partie intégrante des missions qui sont confiées à VNF. L'entretien régulier du réseau de navigation est indispensable pour permettre la navigabilité par le rétablissement du mouillage, mais également pour assurer une transparence hydraulique et le bon fonctionnement des ouvrages tels que des écluses ou portes de garde.

Le canal du Centre n'est plus utilisé pour le trafic commercial (l'arrêt définitif du trafic de marchandises date de 1993).

De nos jours, le canal reste une remarquable valeur patrimoniale et a trouvé une nouvelle vocation dans le tourisme nautique, du mois d'avril au mois de septembre, localement sous la forme de croisières autour de Digoin mais les plaisanciers au long cours peuvent transiter sur l'ensemble du territoire national.

Ce document constitue la note de présentation non technique de la demande d'autorisation environnementale pour le renouvellement du Plan de Gestion Pluriannuel des opérations de dragage sur le canal du Centre et l'ensemble de ses structures fluviales (ports, écluses, haltes nautiques...) prévues sur une période de 10 ans.

2 PROCEDURE REGLEMENTAIRE ET STRUCTURE DU DOSSIER

Les rubriques de la Loi sur l'Eau concernées par le projet sont :

- Rubrique 3.2.1.0 « Entretien de cours d'eau ou de canaux... » -> seuil Autorisation
- Rubrique 2.2.3.0 « Rejet dans les eaux de surface... » -> seuil Déclaration

La procédure réglementaire mise en œuvre pour ce projet est une autorisation environnementale avec étude d'impact.

Le dossier de demande d'autorisation environnementale soumis à enquête publique se compose, conformément à l'article R181-13 du code de l'environnement, des 5 pièces suivantes :

- ✓ Une **description du projet**, comprenant :
 - la présentation du pétitionnaire,
 - la localisation du projet,
 - les rubriques réglementaires concernées par le projet.
 - la justification du projet
 - le bilan des opérations de dragage réalisées dans le cadre de l'autorisation initiale
 - le bilan hydrosédimentaire : origine de la sédimentation dans le canal du Centre, estimation du volume de sédiments à draguer, étude de la qualité des sédiments
 - le programme pluriannuel d'intervention : le volume à draguer et le calendrier prévisionnel, les méthodes de dragage, la stratégie de gestion des sédiments dragués
- ✓ Une **étude d'impact** du projet sur son environnement (sans ses annexes)

Son contenu est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone affectée par le projet, à l'importance et à la nature des travaux et à ses incidences prévisibles sur l'environnement et la santé humaine.

Cette étude, réalisée conformément aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement, comprend :

 - une analyse de l'état initial de la zone susceptible d'être affectée par le projet,
 - la présentation du scénario de référence
 - l'étude des effets du projet sur l'environnement et la santé humaine,
 - l'étude des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique,
 - les mesures envisagées pour éviter, réduire et lorsque c'est possible compenser les effets négatifs, notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine,
 - une présentation des modalités de suivi de ces mesures et de leurs effets,
 - une esquisse des principales solutions de substitution examinées et les raisons de son choix,
 - l'étude de compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme et les documents de planification,
 - la présentation de la méthodologie et des auteurs de l'étude,

- ✓ Les **annexes de l'étude d'impact**
- ✓ Le **résumé non technique de l'étude d'impact**
- ✓ La présente **note de présentation non technique** du dossier

3 LOCALISATION ET DESCRIPTION DU PROJET

3.1 Localisation du projet

Le canal du centre, aussi connu comme canal du Charolais établit la jonction entre la Saône à Chalon-sur-Saône et la Loire à Digoin. Il s'agit donc d'un canal de jonction à bief de partage. Le bief de partage, long de 4 km, se situe sur la commune de Montchanin (alt : 301,750 m). Le canal s'écoule donc sur deux grands bassins : bassin Loire Bretagne (LB) et bassin Rhône Méditerranée (RM).

Il a été créé entre 1783 et 1793.

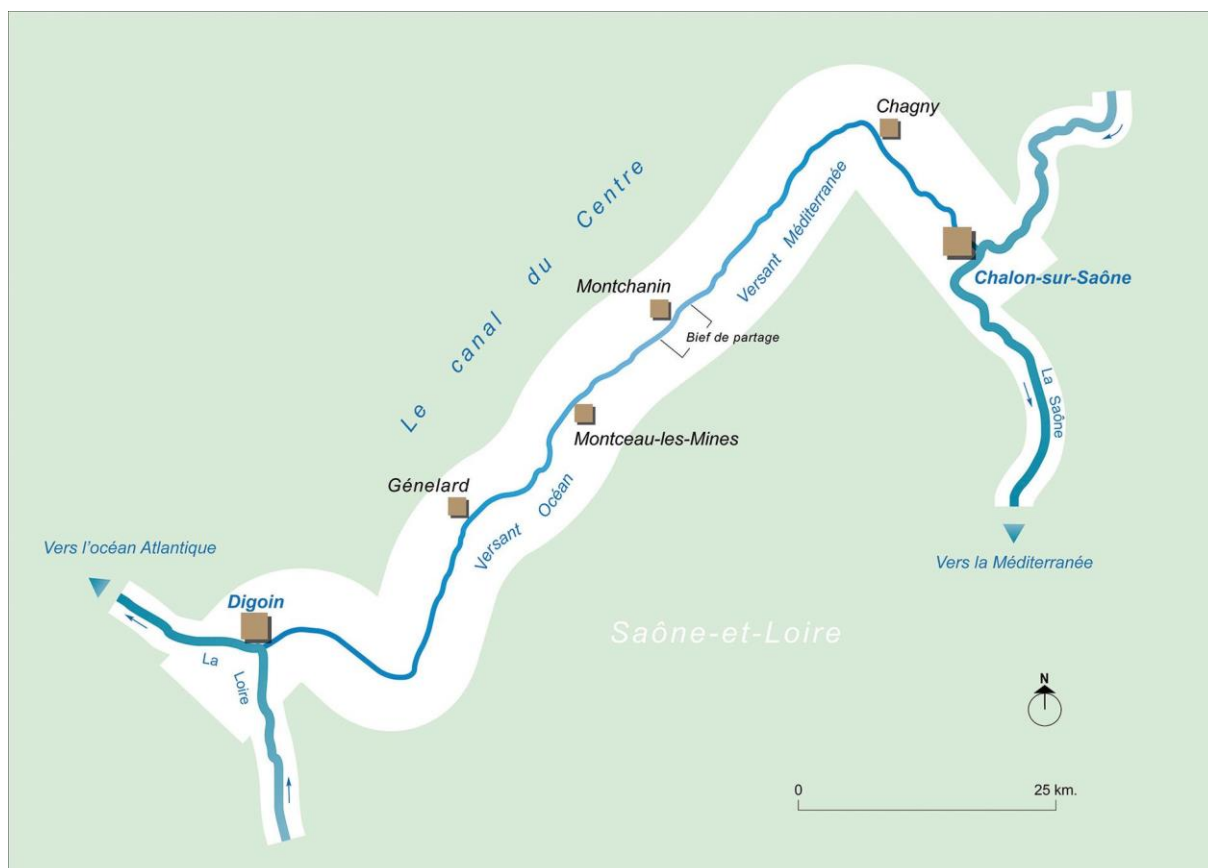


Figure 1 : Carte du canal du Centre (source : itinéraire numérique des canaux de Bourgogne)

Les opérations groupées d'entretien régulier d'un cours d'eau/canal sont menées dans le cadre d'un Plan de Gestion Pluriannuel des Opérations de Dragage (PGPOD) à l'échelle d'une Unité Hydrographique Cohérente (UHC).

L'UHC concerne le canal du Centre et l'ensemble de ses structures fluviales (port, écluses, haltes nautiques...).

L'UHC traverse 1 région (Bourgogne-Franche-Comté) et 2 départements (Côte d'Or (21) et Saône et Loire (71)).

Le canal du Centre comprend un linéaire de 112 km de voies d'eau et mouille 34 communes limitrophes à la rivière : 1 dans le département de la Côte d'Or et 33 dans le département de la Saône et Loire.

La superficie totale couverte par ces 34 communes est d'environ 567 km².

La liste de ces communes est présentée dans le tableau ci-après.

Région	Département	Communes		Région	Département	Communes	
		Dénomination	INSEE			Dénomination	INSEE
Bourgogne-Franche-Comté	Côte d'Or (21)	Santenay	21582	Bourgogne-Franche-Comté	Saône-et-Loire (71)	Montchanin	71310
	Saône-et-Loire (71)	Blanzay	71040			Morey	71321
		Chagny	71073			Palinges	71340
		Chalon-sur-Saône	71076			Paray-le-Monial	71342
		Champforgeuil	71081			Pouilloux	71356
		Chassey-le-Camp	71109			Remigny	71369
		Cheilly-lès-Maranges	71122			Rully	71378
		Ciry-le-Noble	71132			Saint-Aubin-en-Charollais	71388
		Crissey	71154			Saint-Bérain-sur-Dheune	71391
		Dennevay	71171			Saint-Eusèbe	71412
		Digoin	71176			Saint-Gilles	71425
		Écuisses	71187			Saint-Julien-sur-Dheune	71435
		Fontaines	71202			Saint-Laurent-d'Andenay	71436
		Fragnes-la-Loyère	71204			Saint-Léger-sur-Dheune	71442
		Génelard	71212			Saint-Vallier	71486
		Hautefond	71232			Vitry-en-Charollais	71588
		Montceau-les-Mines	71306			Volesvres	71590

Tableau 1 : Les communes de l'UHC

La localisation géographique de l'UHC est illustrée sur la figure ci-après.

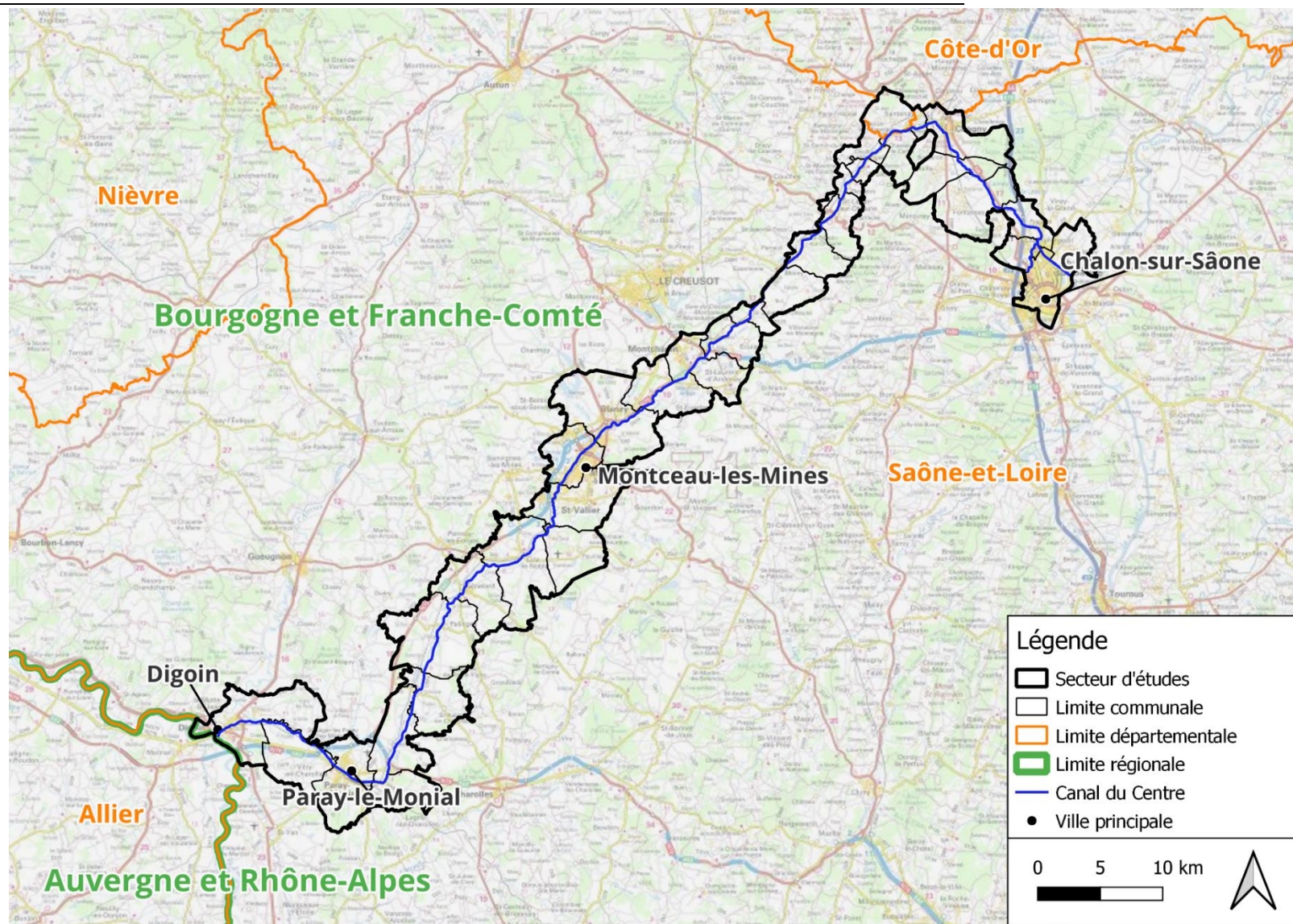


Figure 2 : Localisation géographique de l'UHC

3.2 Description du projet

Les travaux seront entrepris selon les mêmes modalités que celles employées depuis 2016, c'est-à-dire réalisés dans le cadre de l'autorisation préfectorale précédente.

Le dragage est une opération à la fois simple et indispensable. L'eau transporte de nombreuses particules en suspension qui s'accumulent au fil du temps : les sédiments. Cette accumulation réduit progressivement la profondeur du cours d'eau, et devient un obstacle au transport fluvial et au libre écoulement de l'eau. L'entretien régulier du réseau de navigation est indispensable pour permettre la navigabilité par le rétablissement du mouillage, la sécurité des usagers mais aussi pour assurer le bon fonctionnement des ouvrages tels que les écluses.

Les travaux de dragage envisagés dans l'UHC sont des opérations d'entretien du réseau navigable dont l'objectif est de permettre de garantir un mouillage cible (en navigation intérieure, il s'agit de la profondeur disponible pour le bateau).

Le mouillage visé par les opérations de dragage correspond au mouillage réglementaire actuellement fixé par le règlement particulier de police de la navigation intérieure (RPPI) en vigueur, conformément à l'arrêté inter-préfectoral n°599 du 6 septembre 2017. Il est fixé à 2,00 m pour le canal du Centre. Le Contrat d'Objectifs et de Performance de VNF, en cours de déploiement, prévoit à terme un mouillage cible de 1,60 m pour une navigation principalement touristique. Les RPPI ont vocation à évoluer au cours de la durée du présent PGPOD afin d'intégrer cet objectif. Dans l'intervalle, VNF demeure tenue de maintenir le mouillage conformément aux RPPI en vigueur.

Pour une période de 10 ans, le volume total de sédiments à draguer est estimé à 44 420 m³.

Technique de dragage

Le mode de dragage retenu pour l'ensemble des travaux prévus est le dragage mécanique.

Les modes de dragage mécanique retenus sont les suivants : dragage mécanique en eau à partir d'un ponton sur la voie d'eau et dragage en assec depuis le fond de la voie d'eau en période de chômage des biefs.

Pour les opérations de dragage mécanique en eau depuis la voie d'eau, l'extraction des sédiments sera réalisée au moyen d'engins flottants, prenant appui sur le plafond du chenal, sur lequel reposera une pelle hydraulique équipée d'un godet de dragage.

Mode de transport

Le mode de transport privilégié et favorisé pour les sédiments dragués par dragage mécanique en eau est le transport fluvial. Les sédiments seront alors transportés par barge (bateau à fond plat non motorisé, utilisé en convoi poussé). Les sédiments seront ensuite si besoin transportés par camions à benne étanche jusqu'à leur filière de gestion. VNF utilisera de manière privilégiée les points d'apportement les plus proches des zones de gestion.

Le mode de transport envisagé pour les sédiments dragués par dragage mécanique à sec est le transport par camions à benne étanche jusqu'à leur filière de gestion.

Filières de gestion

La qualité physico-chimique d'une partie des sédiments du canal du Centre est compatible avec une restitution au cours d'eau.

Les travaux de remobilisation des sédiments dragués directement dans le canal du Centre ne sont pas envisageables, car les conditions hydrodynamiques ne sont pas suffisantes pour remettre en suspension les sédiments et les déplacer sans provoquer la création de nouveaux atterrissements en aval des zones dragués.

Cette filière pourra être envisagée si un milieu récepteur adapté est identifié.

Dans le cas où les sédiments dragués ne seraient pas restitués au cours d'eau, une filière de gestion à terre des sédiments sera recherchée.

La filière de gestion à terre des sédiments est la prise en charge par l'entreprise de dragage conformément aux dispositions réglementaires applicables.

4 LES MESURES MISES EN ŒUVRE DANS LE CADRE DU PROJET

4.1 Préambule

L'évitement est la seule solution qui permet de s'assurer de la non-dégradation du milieu par le projet.

La réduction intervient dans un second temps, dès lors que les impacts significatifs sur l'environnement n'ont pu être pleinement évités. Ces impacts ne doivent plus constituer que des impacts négatifs résiduels les plus faibles possible.

Enfin, si des impacts négatifs résiduels significatifs demeurent, il s'agit, pour autant que le projet puisse être autorisé, de mettre en place des mesures de compensation de ces impacts.

Le principe suivant a été appliqué pour définir les mesures : la priorité est donnée à l'évitement de l'impact, puis à la réduction.

4.2 Les mesures d'évitement

Type de mesure	Désignation de la mesure	Principe de la mesure
Evitement E1	Mesures d'évitement générales	Les travaux seront réalisés dans le respect de la politique environnementale et de développement durable dans laquelle s'est engagée VNF depuis 1997.
Evitement E2	Sécurité et signalisation de chantier	Outre la signalisation réglementaire, l'entreprise de travaux prendra toutes les dispositions utiles pour assurer la sécurité pendant toute la durée des travaux et la bonne organisation des chantiers tant sur la voie d'eau que sur l'ensemble du domaine où elle interviendra. Il sera tenu compte des circulations fluviales, piétonnes et routières.
Evitement E3	Gestion des espèces exotiques envahissantes	La présence éventuelle d'espèces invasives sera détectée avant tout travaux. En cas de présence d'espèces invasives, VNF prendra toutes les dispositions nécessaires afin d'éviter leur propagation dans le respect de la réglementation en vigueur.
Evitement E4	Dragage au strict nécessaire	Conformément à l'article L.215.15 du code de l'environnement, chaque opération de dragage envisagée est limitée au strict nécessaire. Préalablement à chaque opération de dragage, VNF réalisera une campagne bathymétrique qui permettra de justifier les besoins, de quantifier les volumes et de localiser précisément les zones de travaux
Evitement E5	Adaptation du calendrier des travaux de dragage	Les opérations de dragage ne seront réalisées qu'entre août et février afin de prendre en compte les enjeux faunistiques identifiés.
Evitement E6	Evitement des nuisances liées aux transports terrestres des sédiments	VNF favorisera le transport fluvial au transport par camion autant que possible. Le transport par barge des sédiments sera privilégié, à chaque fois que ce sera possible, jusqu'à des points de chargement vers des camions afin de limiter les nuisances
Evitement E7	Distance minimale à respecter d'un captage AEP pour la restitution des sédiments au cours d'eau	Aucune opération de restitution des sédiments au cours ne sera réalisée à moins de 1000m en amont de la limite des périmètres de protection rapprochés des captages d'eau destinée à la consommation humaine.

4.3 Les mesures de réduction

Type de mesure	Désignation de la mesure	Principe de la mesure
Réduction R1	Contrôle des installations et des engins de chantier	Les installations de chantier, le stockage de produits, du matériel et des engins seront localisés en dehors des zones sensibles du secteur afin de limiter les risques de pollution accidentelle
Réduction R2	Mesures de réduction en faveur des nuisances sonores	Les engins respecteront la réglementation en matière d'émissions sonores. Le chantier sera réalisé durant les heures ouvrées de jour. Les entreprises assureront la mise en place de la signalisation routière conformément à la réglementation en vigueur, notamment au voisinage de l'entrée du chantier. Un plan de circulation sera activé afin que les différents camions intervenant sur le site empruntent le même itinéraire. De préférence, les camions emprunteront les grands axes afin d'occasionner le moins de gêne possible pour les riverains.
Réduction R3	Mesures de réduction en faveur de l'usage de l'eau	Les travaux de dragage seront réalisés de manière préférentielle en période de fermeture du canal du Centre. Dans le cas de réalisation des travaux de dragage pendant la saison de navigation, les usagers de la voie d'eau seront informés des opérations de dragage par le biais des « avis à la batellerie ». Des règles de navigation et de balisage fluvial seront établies dans le secteur des travaux le nécessitant. Un plan de navigation sera mis en place le temps des opérations.
Réduction R4	Mesures réductrices en faveur de la protection des captages AEP	Les opérations de dragages respecteront les prescriptions des arrêtés préfectoraux de Déclaration d'Utilité Publique des captages pour l'Alimentation en Eau Potable (AEP). Aucune opération de dragage ne sera réalisée dans le périmètre de protection immédiat d'un captage AEP. Les opérations de dragage d'entretien dans les périmètres de protection rapprochés et éloignés seront préalablement soumises à l'avis d'un hydrogéologue agréé.
Réduction R5	Mesures de réduction de la production de déchets	Les entreprises de travaux ont l'obligation d'assurer la gestion des déchets générés durant la phase de travaux dans le cadre de la réglementation en vigueur (les déchets de chantier devront être récupérés, triés, enlevés régulièrement et traités via des filières appropriées...).
Réduction R6	Mesures de réduction en faveur de la sécurité des personnes	Durant les phases de chantier, les salariés évoluant à proximité des voies respecteront la réglementation hygiène et sécurité (port d'un gilet de sauvetage et autres équipements de protection nécessaires). VNF établira avec l'entreprise chargée des travaux un plan de prévention.

Type de mesure	Désignation de la mesure	Principe de la mesure
Réduction R7	Mesures de réduction en faveur du trafic routier	Un plan de transport router sera établi par l'entreprise, en concertation avec VNF et les services et communes concernés, durant la phase préparatoire du chantier.
Réduction R8	Inventaires Ecologie	Pour chaque zone concernée et avant chaque opération de dragage, VNF réalisera des inventaires faunistiques (avifaune, entomofaune, amphibiens et reptiles, mammifères, peuplement piscicole, macrofaune benthique) et floristiques (flore terrestre et aquatique).
Réduction R9	Pêche de sauvegarde	En cas d'opérations de dragage réalisées en assec, VNF prévoit, lorsque les conditions le justifient, la mise en place de pêches de sauvegarde. Celles-ci seront confiées à un organisme disposant de l'autorisation prévue à l'article L436-9 du code de l'Environnement. Les modalités précises (mise en œuvre systématique ou dérogations) seront adaptées en fonction de l'état du bief, des enjeux piscicoles identifiés et des prescriptions réglementaires applicables.

4.4 Les mesures de surveillance et de contrôle

Type de mesure	Désignation de la mesure	Principe de la mesure
Suivi S1	Mise en place d'un comité technique de suivi	Un comité technique de suivi est mis en place, constitué de représentants des services de l'Etat concernés des départements de la Côte d'Or et de Saône et Loire.
Suivi S2	Elaboration de la programmation annuelle des travaux et des fiches d'incidence par site de dragage	L'année précédente des travaux, et sur la base des relevés bathymétriques, VNF établira la programmation annuelle des opérations de dragage. Ensuite, pour chaque site de dragage prévu au programme prévisionnel, VNF rédigera une fiche d'incidence qui sera transmise dans un délai minimum de 2 mois avant la date prévisionnelle du début des travaux. Une réunion de présentation de la programmation pourra être organisée sur demande du comité du suivi.
Suivi S3	Elaboration des bilans des travaux	A la fin des travaux, VNF établit : une fiche de fin de travaux, un bilan annuel des travaux réalisés, un bilan triennal, un bilan de mi-parcours et un bilan décennal.
Suivi S4	Mesures de contrôle de la bathymétrie	Des levés bathymétriques seront réalisés au préalable et après les opérations de dragage afin de contrôler les volumes prélevés et ainsi de s'assurer de l'obtention de la cote de dragage identifiée dans les objectifs
Suivi S5	Campagnes de prélèvements et d'analyses des sédiments à draguer	VNF réalisera des campagnes de prélèvements des sédiments pour analyses avant chaque opération de dragage.
Suivi S6	Suivi de la qualité de la colonne d'eau lors des travaux	Conformément aux prescriptions de l'arrêté du 30 mai 2008, VNF réalisera pendant toute durée des travaux un suivi en continu, à l'aval hydraulique de l'atelier de dragage des paramètres suivants : température, oxygène dissous, pH et conductivité. Pour les opérations de restitution des sédiments au cours d'eau, les mesures listées précédemment seront complétées par un suivi en continu de la turbidité.
Suivi S7	Mise en place d'un registre de suivi de chantier	Au démarrage des travaux sur un site, un registre de suivi de chantier sera établi par le prestataire en charge des opérations de dragages et renseigné quotidiennement.
Suivi S8	Communication avec les autorités administratives et les acteurs locaux	Dès validation du programme d'intervention par le comité technique de suivi, VNF informera du calendrier retenu l'ensemble des autorités administratives et acteurs locaux, tel que prévu pour chaque site dans la fiche d'incidence. Au minimum 1 mois avant le début d'exécution d'une opération programmée, VNF informera les autorités administratives et acteurs locaux identifiés dans la fiche d'incidence.

4.5 Les mesures compensatoires

Les opérations de dragage seront établies de manière à mettre en place des mesures d'évitement et des moyens de surveillance permettant de réduire significativement les incidences sur les écosystèmes présents sur la zone de dragage. Les mesures privilégient la conservation du patrimoine biologique et écologique existant sur place (évitement) tout en intégrant un protocole de suivi qui permet d'adapter à tout moment la technique de dragage (contrôle) voire de modifier la stratégie de préservation (corrective).

Les mesures d'évitement, de contrôle, de surveillance et les mesures réductrices permettront de garantir la maîtrise des impacts sur l'environnement de l'opération.

La mesure de réduction R8 prévoit la réalisation d'un inventaire écologique.

En cas de mise en évidence d'une espèce protégée ou d'un habitat protégé, l'évitement est la mesure qui sera privilégiée. Les travaux seront majoritairement conduits de manière à n'impacter aucune espèce protégée. Si l'évitement ne peut être envisagé, des mesures de réduction des impacts seront recherchées.

Toutefois, si un impact non négligeable était inévitable, des mesures compensatoires seront alors définies avec les autorités compétentes. Celles-ci seront présentées dans les fiches d'incidences (cf mesure S2). Si nécessaire un dossier de demande de dérogation ad hoc sera alors constitué.

5 CONCLUSION

Les éventuels impacts du projet concernent : la dégradation de la qualité de l'eau, la mortalité des poissons, le dérangement sonore et visuel de la faune sensible exploitant les milieux proches des zones de travaux (l'avifaune notamment en période de reproduction).

Après mise en place d'un ensemble de mesures environnementales en amont des travaux et pendant les chantiers de dragage, ces incidences sont considérées acceptables au regard des nombreux effets positifs qui découlent de la mise en place du projet.