

Le 18 février 2006

Monsieur Alain Favrot
7 rue Coligny
45200 Montargis
Vice-président de l'Association
des Naturalistes Orléanais

A

Monsieur Georges Kirgo
Président de la Commission D'enquête publique au titre de la loi sur l'eau
pour l'autoroute A 19
9 chemin de halage
45000 Orléans

OBSERVATIONS SUR LE DOSSIER SOUMIS A ENQUÊTE PUBLIQUE AU
TITRE DE LA LOI SUR L'EAU (du 20/01 au 21/02/2006) pour la construction de
l'A 19

ETAT INITIAL MILIEUX AQUATIQUES ET ANNEXES

1) Les études de l'état initial des milieux en ce qui concerne la faune et la flore ne sont pas crédibles. Quelques exemples :

- PK 72,900 et PK 73 : le Loing à Cepoy est soi-disant sans intérêt car banalisé (2 oiseaux cités, végétation aquatique ou hygrophile faiblement représentée...). C'est peut-être vrai pour le bras de décharge (canal artificiel récent de 1000 m de long, 50 m de largeur et 4 m de profondeur), situé 300 m en amont, mais certainement pas, pour le Loing, qui est décrit par ailleurs et sans avoir peur des contradictions, comme « zone relativement naturelle d'accès difficile, pourvue d'îles et d'atterrissements avec parties courantes et zones calmes ». Cette description correspond au méandre à 300 m en amont (le véritable Loing), qui est ignoré et avec lui, sa flore caractéristique dont un habitat d'intérêt communautaire de première importance « rivière à végétation

de renoncules » (code Natura 2000 : 3260) ainsi qu'une espèce déterminante de ZNIEFF, le Martin pêcheur, oiseau particulièrement difficile sur la qualité de l'eau. Même ignorance pour le plan d'eau compris dans le méandre qui avait fait l'objet d'un projet de mise en valeur écologique, évidemment non sans raison (oiseaux nicheurs, migrateurs abondants et variés, prairie relictuelle à Sanguisorbe officinale, espèce protégée et habitat correspondant au code Natura 2000). L'intérêt de la vallée du Loing est volontairement minoré (p 93 et 187), ce qui permet d'écrire : « L'impact direct est faible compte-tenu du faible intérêt biologique de ces bassins ».

2) Les études sur la Clairis en aval et en amont de Courtenay ne sont pas plus crédibles. Comment peut-on écrire végétation aquatique ou hygrophile : néant ? ou encore sur les oiseaux : cortège assez pauvre, pratiquement limité à des passereaux ubiquistes ? La bonne qualité de l'eau, reconnue par ailleurs, le contexte de prairie pâturée en rive gauche, la zone humide en rive droite plaident de toute évidence pour une certaine biodiversité qui aurait méritée une étude plus sérieuse.

3) La forêt de Montargis n'est pas mieux étudiée. Il n'y aurait que des mares... Mais si la mare dite la mardelle carrelée, dans la parcelle 72 est bien citée comme intéressante abritant une plante protégée, l'Hottonie des marais, par contre, la mare de la parcelle 94, aussi proche du tracé, elle, est oubliée alors que l'Utriculaire, plante carnivore protégée et l'Hottonie s'y trouvent.

4) Nous ne sommes pas non plus à l'abri des contradictions. Ainsi cette mare intéressante de la parcelle 72 se trouve décrite dans un état de conservation dégradé en page 141 du dossier.

5) Ni des oublis. Que sont devenues les chauves-souris de la forêt de Montargis ? Signalées comme en densité importante lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique : les Grand rhinolophe, Petit rhinolophe, Barbastelle, Murin à moustaches, à oreilles échancrées, de Bechstein, de Brandt, de Natterer, Noctule commune, de Leisler? Oreillard roux. Pourquoi ne fait-on pas mention des précautions que l'on prend ailleurs, pour ces mêmes espèces, sur Coudroy par exemple (p 95).

6) Pouvons nous être rassurés sur les précautions prises pour préserver les stations d'espèces protégées (p 187) ? « Lors du chantier, on mettra en place des dispositifs permettant d'éviter le rejet de fines » dans la vallée sèche (forêt de Montargis), mais aussi dans les rivières (écrit pour le Loing). « Les ouvrages de traitement des eaux seront placés hors des zones botaniquement sensibles (stations de scilles à 2 feuilles et d'Epipactis pourpre), ces 2 espèces sont présentes dans des milieux sains et secs ». Très bien, mais pourquoi ne pas avoir effectué une cartographie fine et honnête de ces stations ? Où sont les Scilles ? Uniquement à côté du tracé ou bien risquent-elles de se retrouver sous l'autoroute ? Et les Renoncules d'eau ? Ignorées, personne ne parlera de leur disparition du Loing.

7) A l'ouest du Loing, les Sites d'Importance Communautaire (SCI), ne sont pas décrits en annexe 2 des annexes Milieux aquatiques. Le Réseau Natura 2000 ne mérite-t-il pas une étude détaillée avec indications des observateurs, dates d'observations, méthodologie, références bibliographiques.

8) Il y aurait encore beaucoup à dire sur ces prétendues études. En résumé, elles sont incomplètes car bâclées ou faites en hiver, sans dates d'observation, ni mention d'un quelconque auteur. Les relevés ne sont pas faits au hasard : à côté du tracé, ou choisis parce que moins intéressants, il est plus facile de conclure que l'autoroute n'aura que peu d'incidence sur la faune et la flore. L'étude sérieuse « spécifique visant à déterminer les impacts spécifiques sur le ou les sites touchés » (page 15 du dossier des engagements de l'État) reste à faire : phytosociologie des groupements, cartographie fine, présentation d'ensemble des milieux. A côté de cela nous n'avons droit qu'à de

courtes listes de quelques plantes banales et de quelques animaux communs. Et le plus grave, c'est que le dossier ignore les études existantes.

LES EAUX SOUTERRAINES ET L'ALIMENTATION EN EAU POTABLE

1) A l'est du Loing, la bande retenue traverse des zones où les nappes aquifères sont très vulnérables (vulnérabilité maximale puisque déclarée comme forte p 39). Il est écrit dans le dossier que les formations à chailles (épaisseur limitée à 10m) sont une protection naturelle en forêt de Montargis au sous sol karstique, mais très souvent, ce recouvrement protecteur manque puisque le tracé emprunte une vallée sèche. Les gouffres, anciennes marnières, effondrements sont nombreux (les gouffres ne sont pas mentionnés sur la carte p 49, ni sur aucune autre). Ce qui n'empêche pas d'imaginer que « lors de travaux de décapage ou de terrassements des déblais, des karsts sont susceptibles d'être mis à jour ». On reconnaît aussi p 161 que « le tracé autoroutier nécessite un déblai, ce qui a pour conséquence de supprimer la couche protectrice des formations à chailles ». Et à cet endroit, entre PK 73,75 et 74,5, on ne prévoit comme mesures préventives, au maximum, que des fossés à perméabilité contrôlée (couche argileuse plus herbe). Pas de fossés étanches, au niveau d'une vallée sèche ! N'est-ce pas prendre de gros risques pour l'alimentation future en eau potable, alimentation qui présente déjà de réelles difficultés (d'un point de vue quantitatif et aussi qualitatif). N'est-ce pas avouer notre ignorance sur les axes d'écoulement dans ce milieu karstique et l'insuffisance des études ?

2) La réalité, c'est que les zones karstiques font partie des contraintes majeures aboutissant généralement à l'abandon des tracés d'autoroute. Ces zones sont de classe 1 (très forte vulnérabilité : pouvoirs filtrant et d'autoépuration nuls, impact presque immédiat de la pollution). Le rapport du BRGM n°32660 de juillet 1991 dont on ne tient pas compte va dans ce sens puisqu'il souligne qu'à cet endroit « aucun des tracés n'est compatible avec une autoroute, compte tenu de la vulnérabilité des nappes aquifères liées à l'activité karstique de l'étage de la craie." Le SETRA (Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes) lui-même, conseille d'éviter « les nappes souterraines non protégées en surface et à forte perméabilité lorsque la route traverse la zone d'influence d'un captage AEP » Or, c'est ce qui va se produire à plusieurs reprises.

3) La qualité de l'eau, qui laisse à désirer, suscite de plus en plus d'inquiétude. La protection des eaux est un souci majeur dans notre région. Un rejet polluant dans les eaux souterraines engendre un foyer de pollution dont la portée peut être très importante et la durée d'effet parfois très longue. Les moyens de lutte étant par ailleurs inexistant, il en résulte que la protection des eaux souterraines passe par la prévention. C'est là que le principe de précaution doit s'appliquer. A la place de cela, on nous propose une approche statistique pour la pollution accidentelle (très improbable dans le dossier). La seule question possible est pourtant la suivante : peut-on prendre le risque de voir le principal réservoir aquifère de la région ("la craie", le seul exploitable) qui s'étend de part et d'autre de la vallée du Loing, contaminé.

4) On peut redouter une pollution chronique due au lessivage des chaussées (huiles, carburants, sel, gomme des pneus), d'autant plus qu'une grande part de cette pollution est entraînée sous forme d'aérosols hors de la plate-forme. La forêt de Montargis, aux peuplements très diversifiés installée sur des sols parfois peu épais, joue un rôle capital dans l'épuration des eaux. L'autoroute, en éliminant les arbres, non seulement supprimera le filtre mais ajoutera la pollution et la diffusera dans tout le massif, avec comme conséquence une pollution de la nappe et des eaux superficielles.

L'étanchéification ne pourra empêcher toutes les eaux de ruissellement de rejoindre les eaux superficielles ou souterraines. Et que deviendront les eaux soi-disant traitées au sortir des bassins de décantation ? Elles finiront par se retrouver dans le milieu, évacuées dans un bassin d'infiltration ou dans un cours d'eau. Sans compter les accidents des citernes de produits chimiques et de pétrole et le sel déversé l'hiver dans ce calcaire très fissuré.

Peut-on faire confiance aux solutions techniques présentées dans le dossier quand on lit dans une publication du SETRA, à propos de la pollution chronique : « les bassins décanteurs-déshuileurs mis en place pour traiter cette forme de pollution se sont révélés trop faiblement efficaces » Et ce ne sont pas les sols superficiels qui pourront retenir les métaux lourds et les hydrocarbures.

5) Inutile de préciser que c'est prendre beaucoup de risques, que de traverser le Loing dans un endroit exploité à outrance pour ses alluvions (zone de fragilité reconnue p 55). Ces dernières enlevées, chaque gravière est une fenêtre ouverte sur la nappe. En hautes eaux du Loing, avant débordement, les nombreux plans d'eau de la vallée sont réalimentés par les eaux du Loing à travers les alluvions. En crue, les plans d'eau reçoivent directement les eaux de la rivière. Si le dossier ne cache pas "la grande vulnérabilité des eaux souterraines de la vallée", il laisse néanmoins entendre que les rejets (traités) pourraient retourner dans la rivière. Qu'advient-il des plans d'eau et de la nappe de la craie avec laquelle ils communiquent ? Quel est le dispositif empêchant les poussières chargées de métaux lourds d'aller contaminer les plans d'eau ? Pour les aérosols, il n'y a rien dans le dossier, car on ne peut rien. D'autre part, il est faux d'écrire que ces plans d'eau sont pollués ou eutrophisés (où sont les analyses ?). Selon un rapport du BRGM, certains plans d'eau pourraient constituer en période d'étiage des nappes, une alimentation de secours pour l'alimentation des communes alentours. Des prélèvements réalisés en 1992 sur des plans d'eau très voisins, indiquent des teneurs en nitrates faibles et bien inférieures à celles du Loing. Avec l'autoroute, c'est la nappe qui est menacée.

6) Mais la qualité de l'eau n'est pas le seul paramètre à considérer. En effet l'autoroute peut influencer sur la quantité de la ressource. L'abaissement des nappes (rabattement) peut provoquer le tarissement de sources ou de captages et leur remontée, des risques d'hydromorphie avec leurs conséquences sur les activités humaines et les êtres vivants.

LES EAUX DE SURFACE

1) En plus d'une pollution accidentelle, toujours possible, on peut redouter une pollution diffuse et chronique de la Cléry et du Loing, par ruissellement et concentration au niveau du bassin versant, sans compter ce qui peut être apporté par le vent.

La Cléry, la seule rivière de 1ère catégorie du département (objectif de qualité 1B) est une rivière sensible. Elle, les ruisseaux et les rus qui l'alimentent font l'objet de beaucoup d'attention de la part de la Fédération départementale de pêche. Ses eaux de qualité et son faible débit d'étiage la rendent très vulnérable. Sera-t-elle capable "d'absorber sans difficulté les eaux de ruissellement d'une autoroute."? Le SETRA pense qu'il est préférable d'éviter « les cours d'eau d'eau à faible débit d'étiage (50 à 100 l/s), de bonne qualité piscicole et/ou d'objectif de qualité élevé » Cela explique sans doute qu'on minimise très souvent dans le dossier les résultats des études ou les objectifs de qualité.

2) Il est difficile de croire que cette rivière pourra ressortir indemne d'un tel

bouleversement du paysage , concernant son bassin versant. Il y aura malgré les précautions prises une accumulation importante de matières en suspension (pollution mécanique) avec colmatage des frayères, une pollution par les matières organiques (augmentation de la DCO reconnue dans toutes les études figurant dans le dossier), une pollution chimique par les métaux lourds (cadmium, zinc, cuivre ...) , sels, hydrocarbures, huiles, et autres polluants contenus dans les eaux de lessivage de l'autoroute, entraînant la modification des biocénoses (flore , invertébrés, poissons) et diminuant la qualité biologique de l'eau. L'accumulation dans les sédiments ou dans les végétaux de certaines substances toxiques ou indésirables peut conduire également à une pollution différée contaminant les chaînes alimentaires.

3) L'eutrophisation qui menace la plupart de nos rivières est à craindre pas seulement en raison du déversement des eaux de l'autoroute. Ce phénomène consécutif à l'enrichissement du milieu en éléments nutritifs tels que matières organiques, phosphore et azote pourrait apparaître du fait du remembrement (déboisements des rives des cours d'eau, suppression des haies et des bois), des modifications des pratiques agricoles et des changements dans l'occupation des sols. La prolifération de bactéries et de champignons qui en résulte entraîne une consommation d'oxygène accrue (DCO), une mortalité de la faune et la formation de boues putrides et de gaz toxiques. Les mêmes risques pèsent également sur les étangs et les mares du voisinage.

4) Des risques supplémentaires sont à redouter durant les travaux de l'autoroute(décapage des sols, modification des paysages, produits toxiques). Il faudra ouvrir des carrières (extraction de 10000 m³ de matériaux /km). Des nuisances diverses en résulteront.

Raccorder une partie de l'assainissement routier au réseau d'assainissement urbain des communes traversées ne peut être une solution. En effet de nombreuses stations ont un entretien qui laisse à désirer et il peut arriver que les bacs de décantation débordent. L'importance des pluies peut rendre un ouvrage de traitement totalement inadapté. D'autres stations ont un réseau unitaire et non séparatif avec le pluvial. En conséquence cela peut occasionner des pollutions lors d'orages.

5) Il est malhonnête d'écrire P 217 : « les dispositions sont conformes aux prescriptions du SDAGE ». Comment croire que le passage de cette autoroute, à cet endroit, avec les risques encourus, va dans un sens accru de la protection des ressources en eau et des milieux aquatiques. Les réunions des groupes de travail dans le cadre de la loi sur l'eau en vue de l'élaboration du SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) ont souligné la nécessité de maintenir le régime naturel des cours d'eau, de redonner la place aux zones humides et à la notion de paysage, de veiller aux risques de pollution. Sur l'amont du bassin Seine, il a été déclaré (réunion du 31 mars 1993) par le Président du groupe de travail : " se posent par contre , les problèmes de protection du patrimoine naturel à sauvegarder et valoriser, de maintien ou de restauration de la qualité des cours d'eau et des nappes en considérant notamment le rôle de chateau d'eau du bassin Seine amont vis à vis de la région Parisienne. D'où l'importance du classement des départements amont en zones sensibles afin d'obtenir les conditions nécessaires à une suppression du phénomène d'eutrophisation... Il convient également d'insister sur la nécessité de recourir à des mesures préventives en ce qui concerne notamment :

- la protection des ressources en eau souterraine contre la pollution (périmètres de protection)
- la protection contre les pollutions accidentelles
- la préservation des champs naturels d'inondations contre l'urbanisation

- la lutte contre la pollution pluviale
- la gestion des milieux protégés "

Il est fait remarqué plus loin que les têtes de bassin sont d'une grande richesse environnementale, mais également très fragiles, sensibles aux aménagements même modestes.

Or la Cléry fait partie de ces rivières de qualité de la tête de Bassin Seine.

" Le premier élément d'une gestion adaptée des têtes de bassin est donc la perception par l'homme des risques liés à des actions d'apparence anodine." (encore une fois le principe de précaution).

Or, c'est la destruction d'un paysage et un bassin versant que l'on programme avec le passage de l'A 19.

RISQUES D'INONDATION OU D'ASSECHEMENT

1) Les risques d'inondation ne sont pas pris en compte dans le rapport. Ils peuvent se présenter à l'occasion des franchissements d'écoulement mais aussi dans les vallées dites sèches. En effet, il arrive aux vallées de reprendre du service en certaines occasions, par exemple lors des années de fortes précipitations (1910, 1930 et de nombreux hivers depuis 1978). Ainsi : " En décembre 1981 et janvier 1982, les eaux envahissent encore le fond de la vallée sèche, noyant une vingtaine d'hectares de forêt et coupant quatorze routes forestières. L'inondation dure plus de 6 mois, puisqu'au mois de juin de nombreuses poches d'eau résiduelles subsistent encore sur une surface de deux à trois hectares au total " selon Joseph Hubert. Pourquoi ne trouve-t-on rien à ce sujet dans le dossier ? C'est d'autant plus regrettable que les inondations deviennent de plus en plus fréquentes.

2) L'autoroute rejoint justement la partie ouest de la vallée du Fondreau qui a connu ces différentes inondations. Elle est occupée actuellement par l'étang du bois des Culasses, alimenté par un ruisseau intermittent (zone signalée par le BRGM comme très vulnérable). Le remblai fera obstacle à l'écoulement et provoquera des phénomènes d'hydromorphie par remontée de la nappe en amont.

3) L' autoroute peut aussi favoriser le drainage d'autres zones et influencer négativement sur les nombreux milieux humides existants sur son parcours.

D'une manière générale, le bouleversement d'un bassin versant, la modification du ruissellement du fait de l'autoroute, ne peuvent être sans conséquence sur les nappes, les sources, les rivières et les différents milieux.

RISQUES D'AFFAISSEMENT ET D'EFFONDREMENT

Il n'est pas exclu que le toit des cavités souterraines s'affaisse progressivement ou qu'il connaisse une rupture brutale. Les études qu'on nous annonçait dans le dossier d'enquête publique sont réalisées, mais elles ne sont pas rassurantes et montrent l'ignorance dans laquelle nous sommes actuellement. De fait, les cartes ignorent la plupart des gouffres existants déjà répertoriés et on avoue qu'il est probable que l'on en découvre d'autres en cours de travaux.