

## **Complément requis à la demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact pour un projet**

**Référence de la demande : 016423/KK P**

### **Identification du maître d'ouvrage :**

**Communauté d'Agglomération de Nevers**  
124, route de Marzy  
CS 90041  
58027 Nevers cedex

### **Représentant de la personne morale habilitée à donner les renseignements :**

**Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération de Nevers Denis THURIOT**

---

### **Communauté d'agglomération de Nevers**

124, route de Marzy – CS 90041 – 58027 NEVERS Cedex  
Tél. : 03 86 61 81 60 – Fax : 03 86 61 81 99

hotel.communaute@agglo-nevers.fr - www.agglo-nevers.fr

# Sommaire

|                                                                                    |    |
|------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Sommaire .....                                                                     | 2  |
| Article I   Présentation générale du projet .....                                  | 3  |
| 1.1 Contexte.....                                                                  | 4  |
| 1.2 Description générale du projet.....                                            | 4  |
| 1.2.1 Catégorie applicable du tableau des seuils et critères .....                 | 4  |
| 1.2.2 Projet d'aménagement de l'itinéraire par sections .....                      | 4  |
| 1.2.3 Carte détaillant les sections de l'itinéraire projeté.....                   | 5  |
| 1.3 Zone Natura 2000 .....                                                         | 6  |
| Article 2   Analyse des enjeux du projet sur l'environnement.....                  | 7  |
| 2.1 Détails sur les éléments à enjeux impactés par le tracé de la voie verte ..... | 7  |
| 2.1.1 Paysages et patrimoines.....                                                 | 7  |
| 2.1.2 Site Natura 2000.....                                                        | 8  |
| 2.1.3 Plantes invasives, zones d'implantation de la Renouée du Japon.....          | 17 |
| 2.1.4 Zones de captages d'eaux potable (ASI) .....                                 | 18 |
| 2.1.5 PPRI .....                                                                   | 18 |
| 2.1.6 Risque pollution en phase chantier.....                                      | 19 |

## Rappel des interrogations faites par vos soins

**Objet :** demande de compléments concernant le dossier « MARZY (58) - Création d'une voie verte » déposé sur le portail de l'évaluation environnementale le 17/04/2026 (référence 016423/KK P)

Madame, Monsieur,

Pour permettre la poursuite du traitement de votre dossier, nous vous invitons à fournir les informations complémentaires suivantes.

- Compléter la partie 6.4 du Cerfa « *Description des principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables* ».
- Présenter une analyse (pouvant s'appuyer sur des études environnementales) des enjeux liés au paysage et au patrimoine, aux sites Natura 2000, aux espèces protégées, à l'eau et aux zones humides, aux espèces invasives, etc.
- La localisation cartographique de l'ensemble des enjeux identifiés.
- L'analyse des enjeux et des impacts du projet ainsi que la déclinaison de la séquence ERC (éviter, réduire, compenser) afin de démontrer que les impacts résiduels du projet sur l'environnement sont non significatifs.

Dans la mesure du possible, il convient de mettre à jour le formulaire de saisie de votre demande, à partir de votre espace « pétitionnaire » sur le portail de l'évaluation environnementale, en y insérant les informations complémentaires.

Restant à votre disposition.

Cordialement,

L'équipe en charge de l'examen de votre demande  
[dee.dreal-bfc@developpement-durable.gouv.fr](mailto:dee.dreal-bfc@developpement-durable.gouv.fr)

### I.1 Contexte

Nevers Agglomération est Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur son territoire. A ce titre, elle doit organiser le service public de transport et développer les mobilités alternatives à l'utilisation individuelle de la voiture.

La direction des Mobilités et des Infrastructures intervient donc dans la mise en place d'actions favorisant l'usage de mobilités actives (notamment vélo) et dans l'aménagement urbain en lien avec la compétence mobilité (pôle d'échange multimodal, aménagements cyclables, entrées d'agglomération, ...).

En effet, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, Nevers Agglomération assure la cohérence des aménagements cyclables réalisés sur son territoire. La mise en œuvre du schéma directeur cyclable porté par l'agglomération a mis en évidence la nécessité d'assurer une coordination des actions menées individuellement par les communes, en particulier, lorsque les itinéraires dépassent les frontières communales.

Nevers Agglomération est lauréate de l'appel à programme Territoires Cyclables 2030 lancé par l'Etat dans le cadre du nouveau Plan Vélo et Marche 2023-2027. Inscrit dans le schéma directeur des mobilités actives approuvé en 2025, ce programme, supervisé sur notre territoire par la DREAL Bourgogne-Franche-Comté, vise à développer les infrastructures cyclables et observer les effets induits sur la pratique du vélo. Il a pour objectif de favoriser les déplacements utilitaires et quotidiens des populations habitant les zones peu denses de l'agglomération.

Inscrit dans le programme Territoires Cyclables 2030, le projet, objet de la présente demande d'étude au cas par cas, propose la création d'un itinéraire dédié aux mobilités actives entre les communes de Marzy et de Germigny sur Loire. Le tracé se situe sur quatre communes du département de la Nièvre, Marzy (58 180), Fourchambault (58 600), Garchizy (58 600) et Germigny sur Loire (58 320).

### I.2 Description générale du projet

#### I.2.1 Catégorie applicable du tableau des seuils et critères

Le projet s'étend sur un linéaire de 17,6 kilomètres composé de sections en voie verte (14,8 km) et de sections en mixité sur routes départementales (2,8 km).

La catégorie applicable du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement pour projet soumis à examen au cas par cas est le **6** Infrastructures routières - **c)** Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km.

#### I.2.2 Projet d'aménagement de l'itinéraire par sections

Il a été convenu d'un découpage par sections de l'itinéraire, les choix des aménagements différeront section par section en fonction des opportunités et contraintes rencontrées.

Le projet de création d'un itinéraire pour le développement des mobilités douces reposera majoritairement sur la création de voies vertes bidirectionnelles, dont l'emprise sera comprise entre 2,5 et 3 m de large, déployées sur les chemins ruraux existants ou sur les accotements le long des routes départementales. Quand cette préconisation ne permettra pas de préserver le paysage et l'environnement ou face à des impossibilités techniques et/ou des coûts excessifs, la continuité de l'itinéraire cyclable sera assurée par une mixité d'usage de la chaussée.

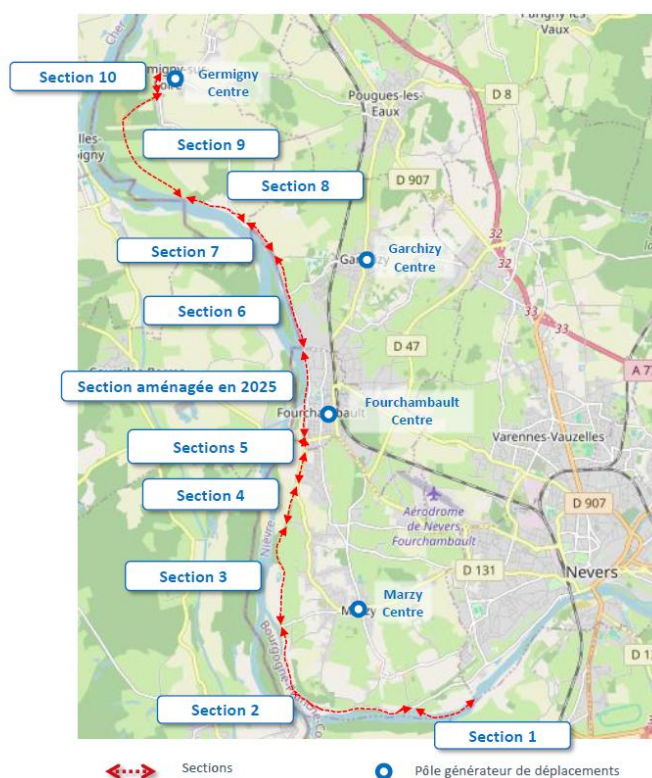
### I.2.3 Carte détaillant les sections de l'itinéraire projeté

#### Itinéraire I : Bords de Loire

- Longueur ~ 17,6 km
- Depuis le sentier du Ver vert à la limite Est de la commune de Marzy vers le bourg de la commune de Germigny sur Loire

#### Découpage en sections :

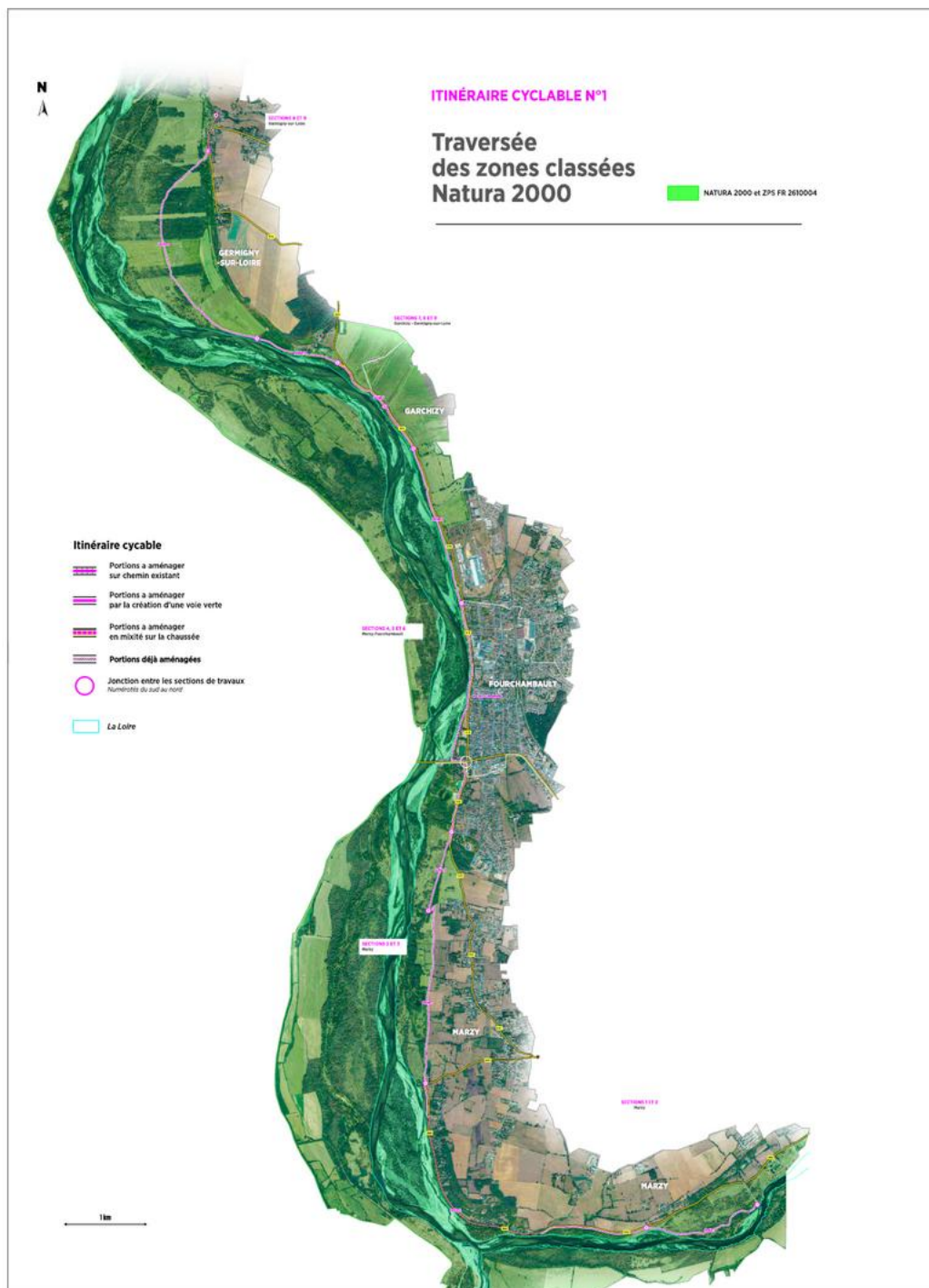
- Section 1 : ~ 1,5 km (chemin existant)
- Section 2 : ~ 4 km (1,6 km sur accotement le long de la RD504 et 2,4 km en mixité)
- Section 3 : ~ 2,2 km (chemin existant)
- Section 4 : ~ 0,9 km (chemin existant)
- Section 5 : ~ 1,1 km (sur accotement le long de la RD131)
- Section Fourchambault : Promenade aménagée en 2025
- Section 6 : ~ 2 km (chemin existant)
- Section 7 : ~ 1,3 km (sur accotement le long de la RD174)
- Section 8 : ~ 1,1 km (rue de Soulangy passée en voie verte)
- Section 9 : ~ 3,1 km (chemin existant + rue des Saules)
- Section 10 : ~ 0,4 km (mixité sur la RD174)



Un plan détaillant le type de revêtement appliqué par sections est fourni en annexe (annexe I).

### I.3 Zone Natura 2000

L'itinéraire projeté s'inscrit dans le périmètre de la zone Natura 2000 « Vallées de la Loire et de l'Allier entre Cher et Nièvre » (zone spéciale de conservation) **FR2600965**.



(Carte 6\_Plan Zone Natura 2000.pdf versée en annexe de la demande au cas par cas N°016423/KK P)

## **Article 2 | Analyse des enjeux du projet sur l'environnement**

Le projet d'implantation d'une voie verte dans un périmètre où la biodiversité et l'intérêt communautaire présentent un fort enjeu amène à prendre en compte l'ensemble des éléments composant son milieu environnant et pouvant être impactés.

L'objectif sera de limiter l'influence du projet sur son milieu aussi bien pendant la période de réalisation des travaux qu'en phase d'exploitation de la voie verte.

### **2.1 Détails sur les éléments à enjeux impactés par le tracé de la voie verte**

#### **2.1.1 Paysages et patrimoines**

Le tracé de l'itinéraire cyclable vient s'implanter sur les parties Ouest et Nord du site classé du bec d'Allier référencé « SC\_58\_024 Bec d'Allier » sur les communes de Marzy et de Fourchambault. Le tracé de l'itinéraire sur le périmètre du site classé a été fourni en pièce annexe de la demande d'étude au cas par cas. A ce titre, les sections 1 à 5 de l'itinéraire feront l'objet d'une demande d'autorisation du ministère en charge des sites classés, obtenue après avis de la Commission Départementale de la Nature des Paysages et des Sites (CDNPS). En prévision du dossier nécessaire à la demande d'avis CDNPS, une étude paysagère sera réalisée. Elle aura pour rôle d'aborder les principaux enjeux : choix des matériaux de la bande roulable, largeur, mobilier urbain, signalétique, gestion de la végétation au bord de la voie et gestion des accès.

Les travaux et aménagement en site classé sont réglementés, le projet sera soumis à autorisation spéciale au titre du code de l'environnement. La demande d'autorisation spéciale sera assortie d'une évaluation des incidences Natura 2000 puisqu'il est situé dans le périmètre de la zone « Vallées de la Loire et de l'Allier entre Cher et Nièvre ».

Notre projet sera également soumis à permis d'aménager au titre du code de l'urbanisme et présenté en Commission départementale de la Nature, des Paysages et de Sites avant instruction et avis ministériel.

Pour être autorisés, les aménagements dans un site classé doivent rester limités et ne doivent ni le détruire ni en modifier l'état ou l'aspect. Nos aménagements prévoient une intégration amenant un impact minimal sur l'aspect du site. Les itinéraires cyclables seront implantés là où des sentiers sont existant ou à défaut, ils seront créés en bordure de chaussée sur accotement, de manière à ne pas engendrer de perturbations majeures. Les cas dans lesquels des travaux auraient des impacts paysagés importants, comme l'abattage d'arbres, ou l'usage de déblais et/ou remblais, ont été systématiquement écartés en phase étude (cas des sections 2,3,5,6 et 7 exposées plus loin).

Par ailleurs, le choix du revêtement des voies vertes proposé en majorité en sable stabilisé non renforcé s'inscrit également dans le respect de la conservation de l'aspect du site classé. Ce choix technique intervient par dérogation aux préconisations du CEREMA dans le cadre de Territoires Cyclables 2030, qui préconise prioritairement des voies vertes en enrobé, pour garantir le confort d'usage. Nevers Agglomération fait le choix de maintenir une certaine perméabilité des surfaces aménagées et qui s'intègre idéalement dans l'aspect

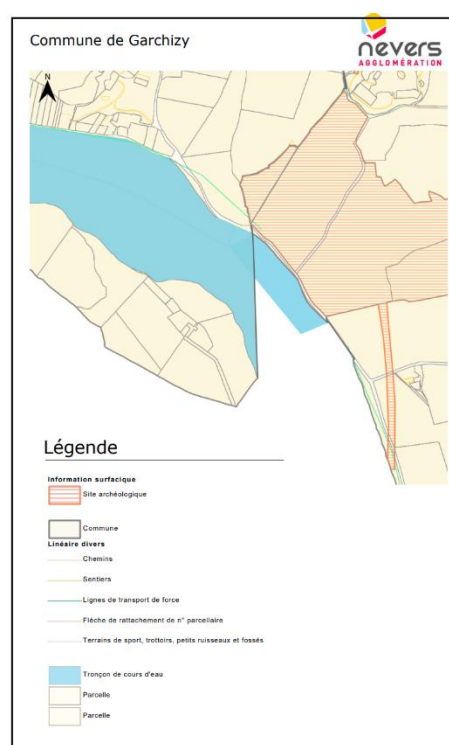
général du site. Il s'agit également de maintenir une continuité paysagère depuis les aménagements existants sur la commune de Nevers, eux aussi en stabilisé (voir cartographie des types de revêtements en annexe I).

2 exceptions existent sur l'itinéraire, dans les deux cas, par risque d'une usure prématurée rendrait ce choix contre-productif, puisqu'il nécessiterait très probablement une réintervention. Le 1<sup>er</sup> cas, section 1, est constituée par une pente non négligeable sur une cinquantaine de mètres. Le risque de ravinement nous oblige à préférer le stabilisé renforcé. Le second cas, section 3, se situe sur un cheminement agricole préexistant et empierré. Les engins agricoles détruiraient un revêtement stabilisé, aussi, le choix technique sur cette portion précise, sera du bi-couche.

Le patrimoine des monuments historiques avoisinant le tracé du projeté de l'itinéraire n'est pas impacté directement, les sites recensés de Marzy et de Garchizy se trouvent respectivement à des distances de 1 km et 1,9 km du projet (le plan des abords des monuments historiques est versé en pièce jointe à la demande d'étude au cas par cas).

Sur la commune de Garchizy, le tracé de l'itinéraire passe à proximité d'une zone identifiée d'intérêt archéologique sans cependant l'impacter. Un courrier va être transmis à l'attention de la DRAC afin de recueillir son avis.

Un plan est fourni en annexe sur le positionnement du tracé projeté par rapport aux traversées du site classé et des abords de monuments historiques (annexe 2).



### 2.1.2 Site Natura 2000

Le projet d'itinéraire cyclable Marzy-Germigny se déploie tout le long de la zone Natura 2000 « Vallées de la Loire et de l'Allier entre Cher et Nièvre ».

En se référant à l'annexe de l'actualisation des documents d'objectifs du site Natura 2000 réalisée en 2019 on relève sur la cartographie du document la présence des espèces et des habitats pouvant être rencontrés sur le tracé de l'itinéraire cyclable. Il en ressort que les paysages traversés comportent principalement des zones de :

- Forêts naturelles et semi-naturelles
- Jachères et friches agricole ainsi que quelques cultures
- Prairies de fauche et pâturées
- Vignes et vergers et autres espaces anthropisés
- Saulaies abusives
- Formations denses de Renouées et formations de Robiniers
- Peupleraies sèches
- Frênaies-ormes et chênaies-ormes
- Friches herbacées

Dès la phase d'études, plusieurs mesures d'évitement ou de réduction des impacts ont été prises et vous sont détaillées section par section :

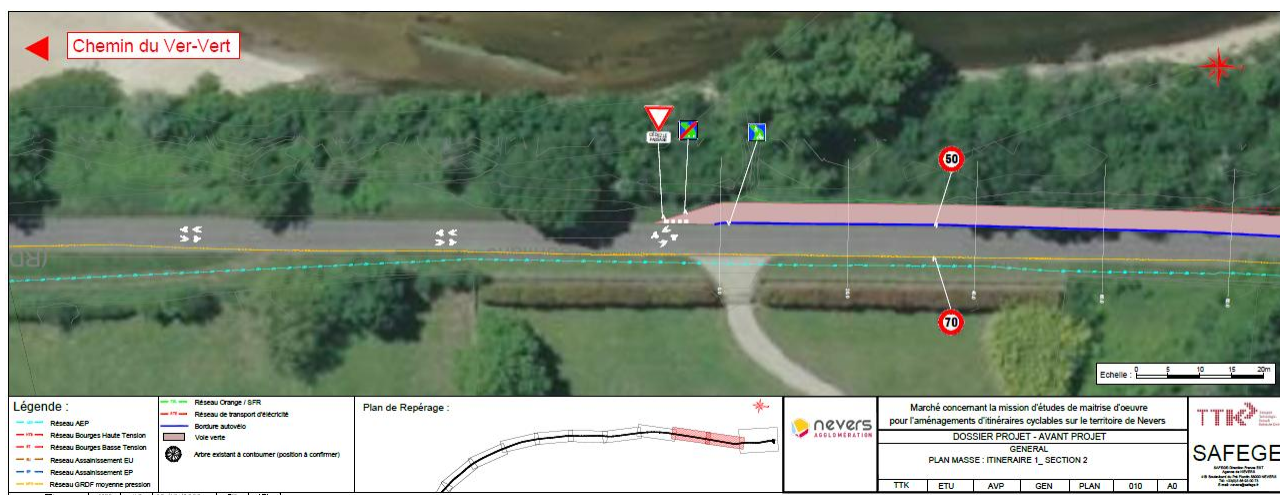
## Section 2, Marzy

Afin de diminuer l'impact de la voie verte sur les espaces naturels, dès lors que ceux-ci seraient touchés par du remblaiement ou de l'abattage d'arbres, l'Agglomération de Nevers a décidé de reporter le tracé de l'itinéraire cyclable, initialement prévu en aménagement intégral sur accotement, par un report sur la chaussée avec le principe de mixité vélos/véhicules motorisés, ce report sur chaussée représente une distance de 2,4 km (sur un total de 4 km).

Cette disposition constitue une adaptation des préconisations du CEREMA et de la DREAL à la configuration du terrain. En effet, le recours aux voies en site propre est privilégié et le principe de mixité vélos/véhicules motorisés est fortement déconseillé. L'impact sur l'environnement justifie cette dérogation.

Plans de détail sur le principe de basculement accotement/chaussée de la voie verte de la section N°2 :





### Section 3, Marzy :

La voie verte sera intégralement réalisée sur un chemin agricole existant et déjà partiellement empierré et imperméabilisé. Ce choix se fait par évitement d'un autre itinéraire empruntant le chemin de halage, qui aurait nécessité des travaux invasifs lourds. Ce choix a d'ailleurs été entériné lors d'une visite de terrain en présence de l'inspectrice du site classé du Bec d'Allier.

Plans de représentation du chemin de halage et de l'itinéraire projeté de la section N°3 :



### Plans de détail de l'itinéraire projeté de la section N°3 :



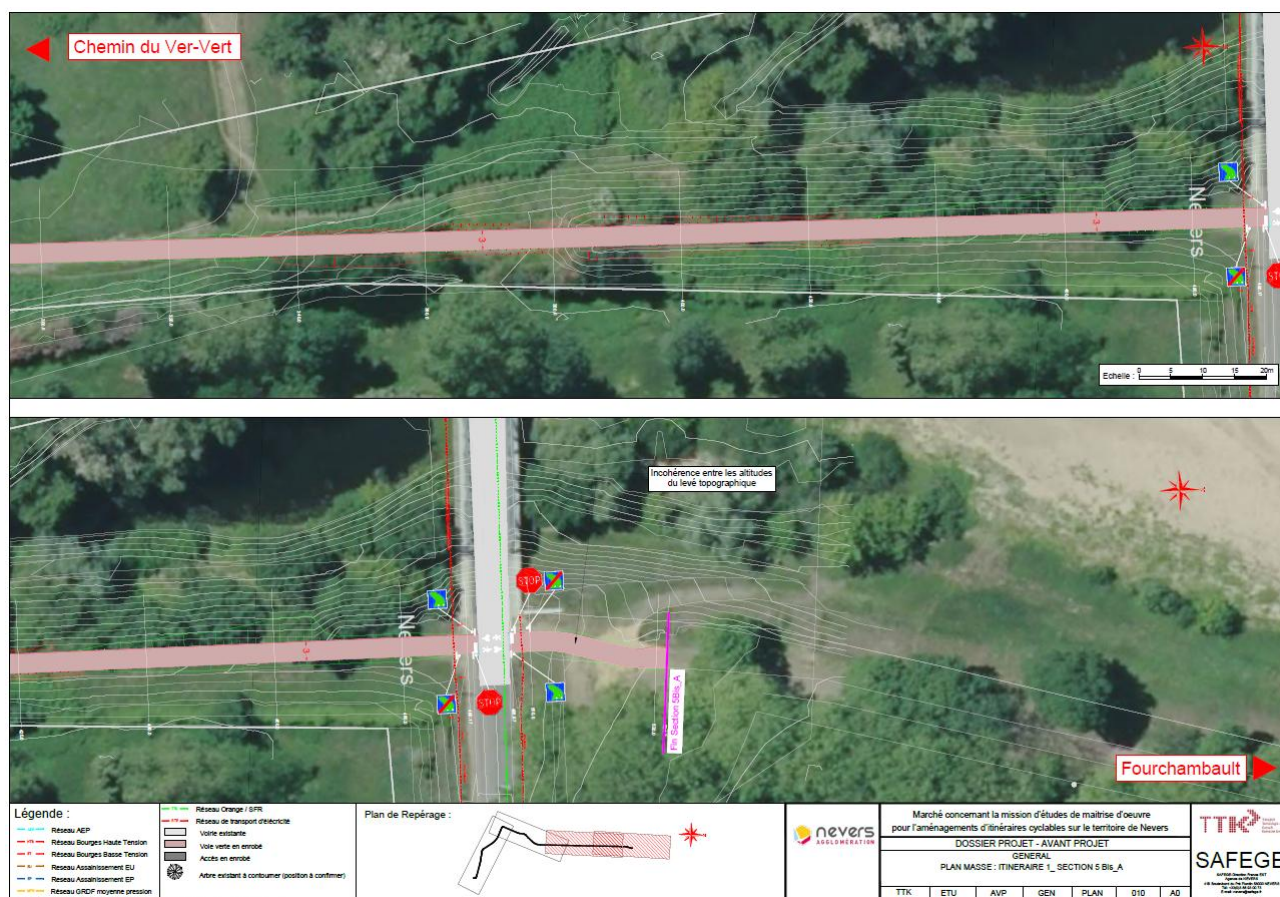
(Plan de la section N°3 sur la commune Marzy – Extrémité Sud de la section)

### Section 5, Marzy :

Le projet prévoyait initialement une continuité du tracé le long de la Loire en utilisant et élargissant à 3 m le sentier existant en proximité du fleuve.

Ce secteur est porteur de forts enjeux puisqu'il est situé à la fois sur la zone Natura 2000, présente sur la totalité de notre itinéraire cyclable et également sur la partie nord de la zone en site classé du bec d'Allier.

Plans de détail du tracé initial en continuité le long de la Loire pour la section N°5 :



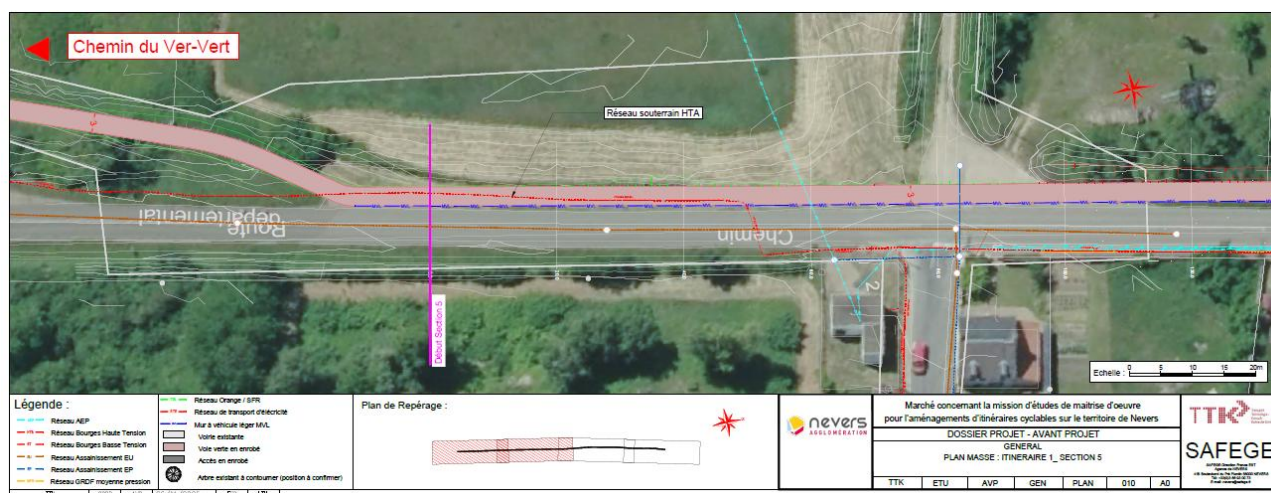
(Plan de la section N°5 sur les communes Marzy et Fourchambault – Tracé alternatif non retenu le long de la Loire - Extrémité Nord de la section)

Après analyse, il a été décidé de proposer une variante moins impactante au projet, en réalisant le tracé de la voie verte le long de la départementale N°131 sur la longueur maximale envisageable, soit 0,9 km.

Cette modification du tracé permet de s'affranchir des problématiques d'un passage sur un site naturel préservé et riche en biodiversité où il a été également constaté la présence d'importantes implantations de Renouée du Japon. Ce choix évitera, sur cette section, la prise en compte du traitement de cette plante invasive dans nos travaux de terrassements.

En revanche, ce choix aura un impact sur la largeur de la voie verte, qui sera limité à 2,5 mètres sur une grande partie de ce linéaire, et sur l'usage d'une partie de l'accotement de la RD131 en stationnement, ces impacts étant secondaires.

## Plans de détail de la prolongation de la voie verte le long de la départementale N°131 pour la section N°5 :



(Plan de la section N°5 sur la commune Marzy – Extrémité Sud de la section)

Cette section N°5 de voie verte longera la départementale N°131 jusqu'à la limite sud de la commune de Fourchambault. Son extrémité viendra rejoindre un tronçon de voie verte existant de 2,2 km qui permettra de faire la continuité de notre itinéraire cyclable sur les communes de Garchizy et de Germigny.

### Section 6, Garchizy

La section 6 poursuit la promenade de Loire réhabilitée en 2025 sur la commune de Fourchambault. Elle s'inscrit toutefois dans un secteur moins urbain, et consiste en l'élargissement d'un sentier pédestre. Sur cette section, le tracé s'attache à éviter strictement tout arbre, ou arbre mort qui pourrait servir de réservoir de biodiversité. Pour compléter ses mesures d'évitement Nevers Agglomération a commandé un inventaire faune / flore et zones humides (également sur la section 7) sur les communes de Garchizy et Germigny sur Loire sur la période d'avril à aout 2026.

En revanche, cette section traverse plusieurs stations de Renouée du Japon qui subiront un traitement spécifique de manière à éviter toute prolifération de l'espèce invasive. Ce traitement fera l'objet de prescriptions détaillées dans les marchés de travaux (voir article 2.1.3)

## Section 7, Garchizy et Germigny :

Contrairement à la section 6, la section 7 ne permet pas d'éviter la totalité des impacts. En effet, il s'agit d'une création de voie verte, sans sentier préexistant, sur l'accotement de la route départementale. Or, à plusieurs occasions, l'accotement sans arbres ni dénivelé nécessitant un terrassement n'est pas suffisamment large pour permettre d'accueillir une voie verte, même de largeur réduite. La mixité d'usage de la route départementale, contrairement à la section 2, est à exclure en raison d'une vitesse des véhicules légers hors agglomération incompatible avec une mixité d'usage en toute sécurité. Il convient donc de chercher à réduire l'impact de l'aménagement davantage que de l'éviter.

Nous avons programmé l'inventaire faune / flore et zones humides de cette section 7 (ainsi que la section 6) sur les communes de Garchizy et Germigny sur Loire sur la période d'avril à août 2026, afin de connaître l'impact de la création d'un itinéraire cyclable sur ce secteur.

Cette analyse préliminaire permettra d'identifier la liste des espèces potentiellement présentes sur le linéaire d'étude et de localiser les espèces à valeur patrimoniale connues historiquement dans le secteur ou à proximité. Les enjeux liés à ces espèces patrimoniales feront également l'objet d'une évaluation d'incidence du projet d'aménagement.

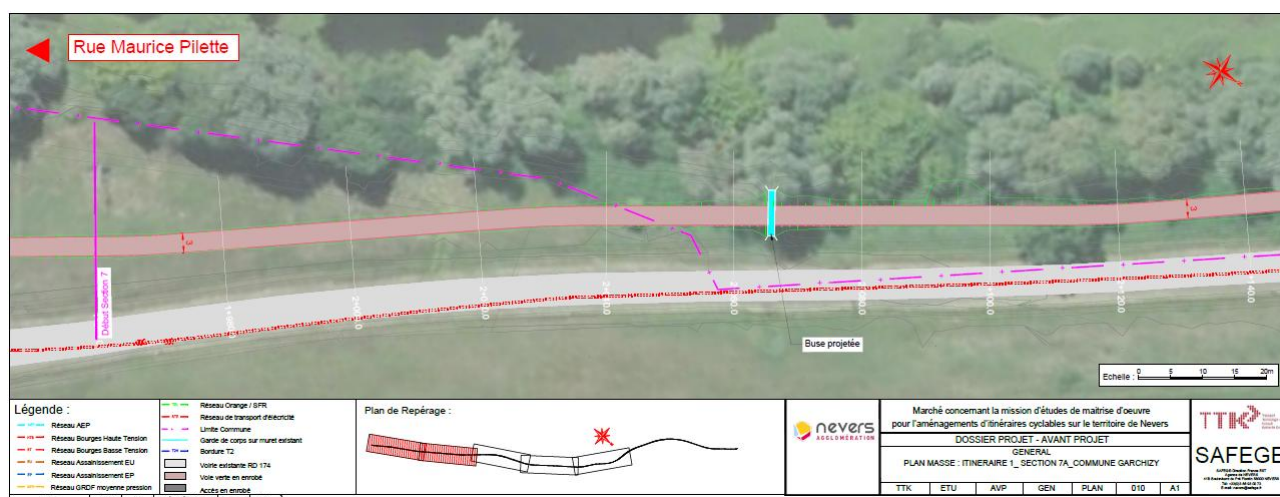
A la suite de l'évaluation des potentiels enjeux, des propositions de mesures seront appliquées, en respect de méthode ERC (Eviter, Réduire et Compenser), afin de limiter au maximum l'impact du projet d'aménagement sur les enjeux biodiversité de la zone d'étude.

Toutefois, à ce stade, 2 options ont été travaillées :

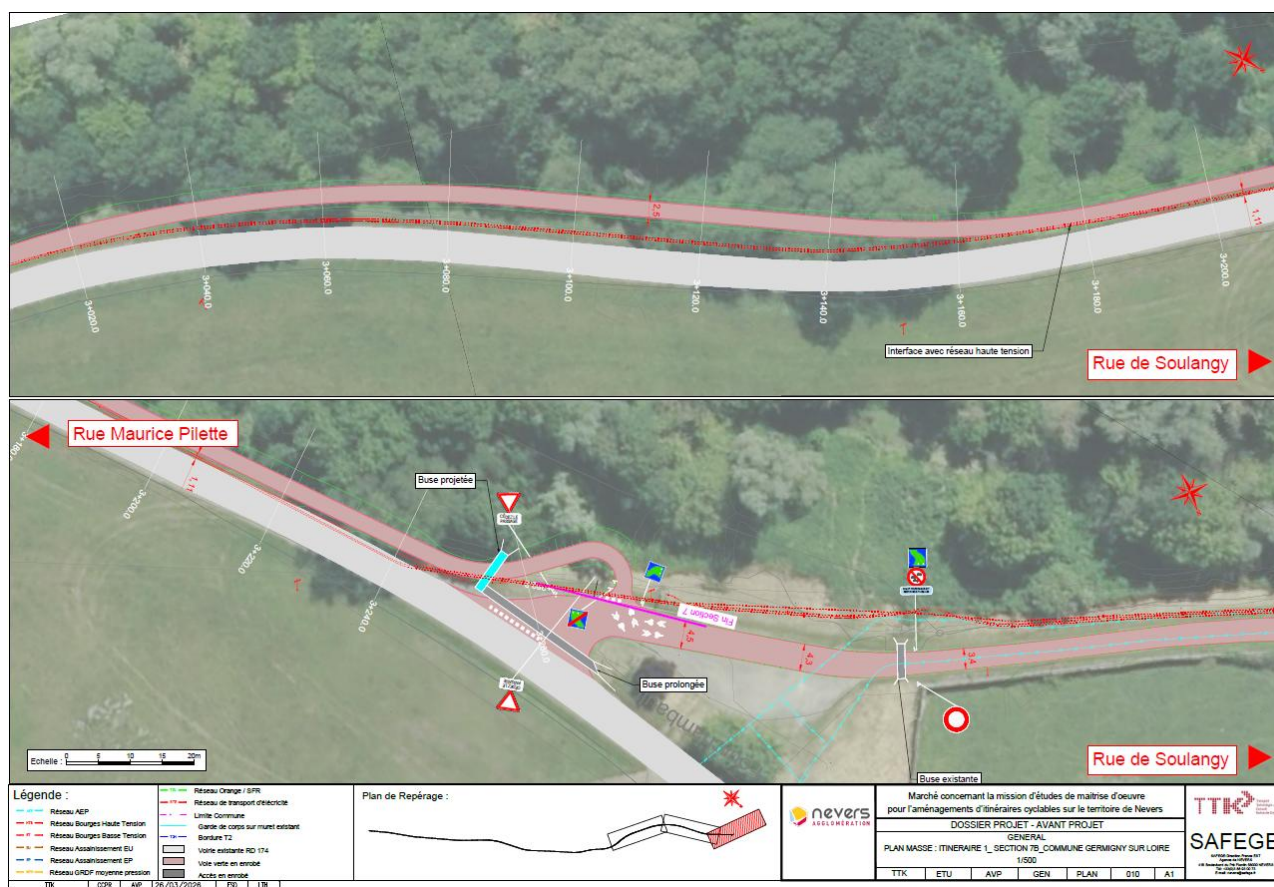
Une voie verte restant entre la Loire et la route départementale ou une alternative consistant en le déploiement du tracé de la voie verte de l'autre côté de la départementale N° 174, sur des zones agricoles.

L'option développant un tracé côté Loire doit ponctuellement traverser une zone boisée. Dans ce cas de figure, le cheminement s'attachera à abattre le minimum de sujets possibles, et en particulier aucun arbre abattu ne sera d'essence locale. Les quelques abattages obligatoires (de l'ordre d'une dizaine) porteront exclusivement sur des espèces exogènes recensées (robinier pseudo acacias, érable Négundo). Dans ce scénario, le terrassement serait obligatoire en certains points, sans pour autant dépasser la centaine de m3 en remblai.

Plans de détail du passage coté Loire et le long de la RD 174 pour le début de la section N°7 :



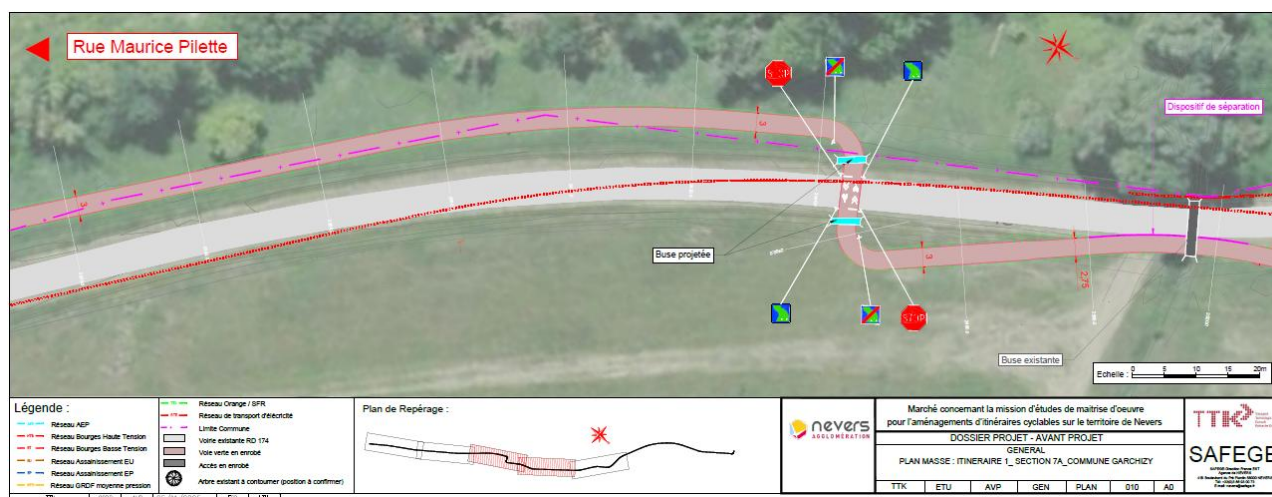
## Plans de détail du passage coté Loire et le long de la RD 174 pour la fin de la section N°7 :



(Plan de la section N°7 sur la commune Germigny – Extrémité Nord de la section)

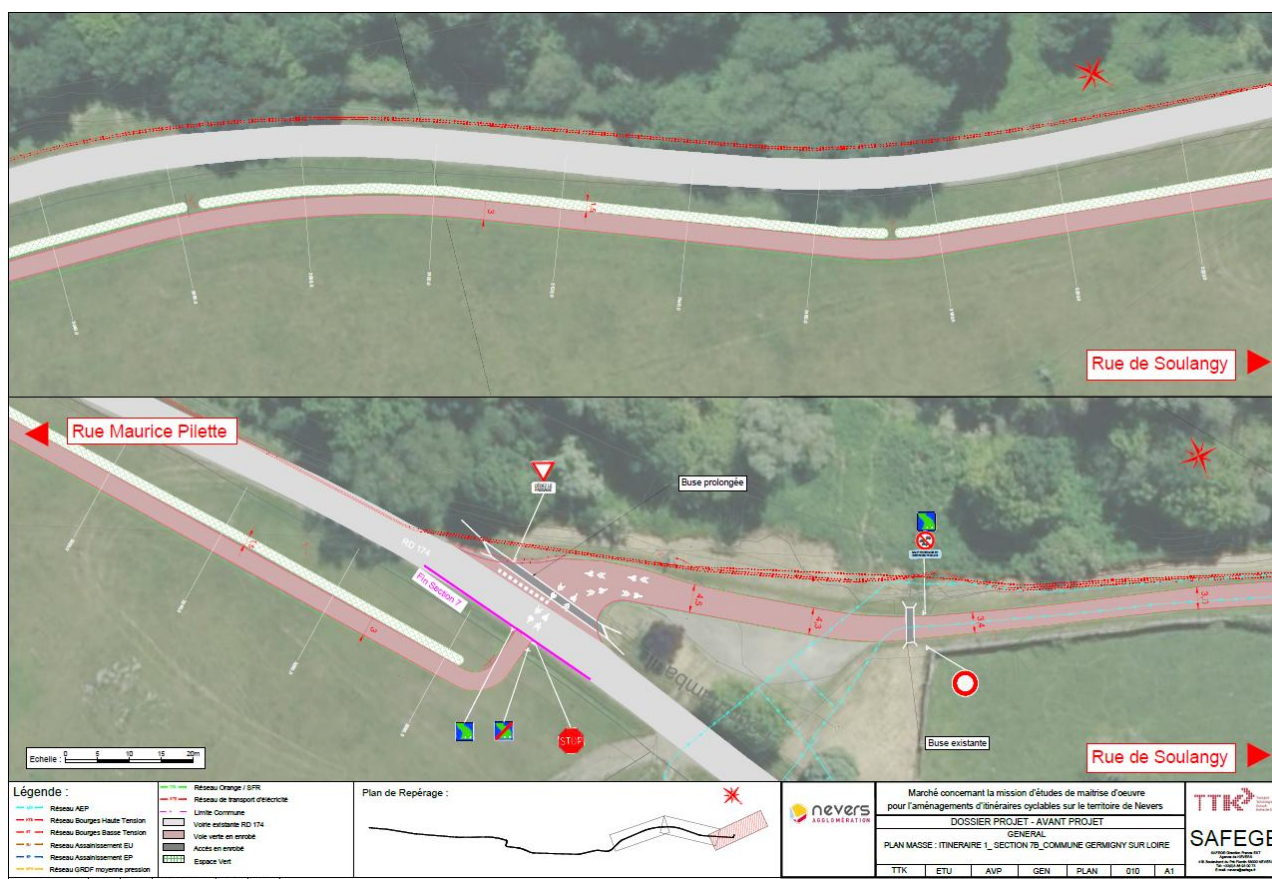
L'alternative côté champs a également été étudiée jusqu'au stade AVP/PRO. Elle implique la nécessité d'acquisition de terrains agricoles et une double traversée de la RD 174 (problématique de sécurité d'un point de vue mobilité) Elle consommerait une emprise surfacique plus importante que coté Loire du fait de contraintes spécifiques liées au terrain (présence de pylônes électriques, surface de retrait avec la zone de culture, végétalisation arbustive à créer, ...) pour une surface d'acquisition proche de 8 000 m<sup>2</sup>. De plus cette partie des champs se situe également en zone Natura 2000 avec une présence potentielle théorique d'habitat d'intérêt communautaire et des aspects faune/flore à préserver.

## Détails sur le basculement de la voie verte vers les terrains agricoles pour le début de la section N°7 :



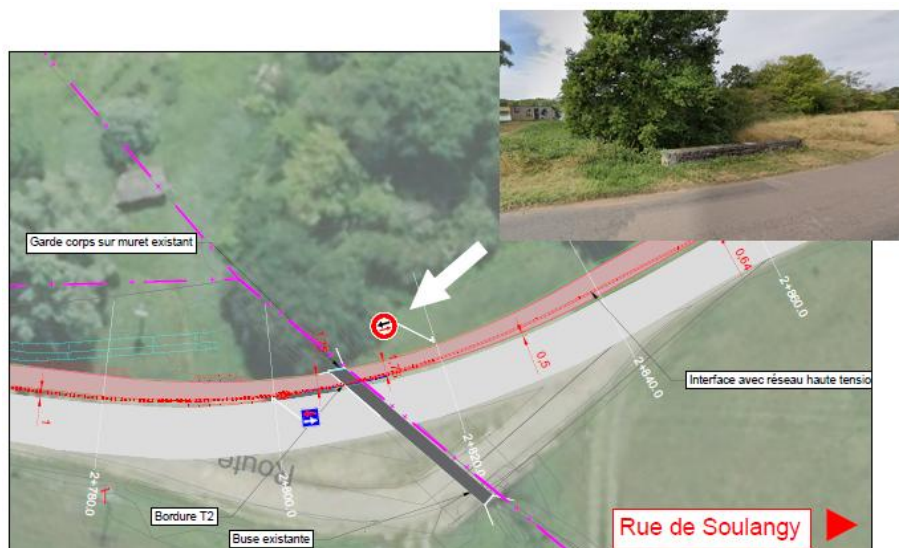
(Plan de la section N°7 sur les communes de Garchizy et Germigny – Tracé coté terrains agricole - Extrémité Sud de la section)

## Détails sur le basculement de la voie verte vers les terrains agricoles pour la fin de la section N°7 :



(Plan de la section N°7 sur la commune Germigny – Extrémité Nord de la section)

Dans chacun des deux scénarios, nous avons proscrits le busage des cours d'eau croisés (3 franchissements). Ceux-ci seront franchis via un ouvrage léger (passerelle), ou en profitant de busage ou du pont existant de la RD174.



*Exemple d'utilisation d'ouvrage existant, la largeur du pont permet le passage de la voie verte sans élargissement, cela nécessite néanmoins un rétrécissement ponctuel de la piste et une priorisation des sens de passage.*

### 2.1.3 Plantes invasives, zones d'implantation de la Renouée du Japon

La présence de la Renouée du Japon est avérée sur plusieurs sections de l'itinéraire cyclable, notamment sur les sections 2, 6 et 7, un plan est fourni en annexe sur ses zones connues de répartition (annexe 3).

Le projet prévoit le traitement des terrassements opérés à proximité des zones en présence de Renouée ainsi que des solutions alternatives pour éviter sa prolifération en phase exploitation.

Afin de s'assurer d'une prise en compte optimale de la problématique de la Renouée, des mesures seront inscrites au CCTP pour la lutte contre les Espèces Exotiques Envahissantes (EEE). Elles portent principalement sur deux axes, la prévention et le contrôle.

En phase préparatoire de chantier, les zones comportant de la renouée du Japon seront identifiées, les opérateurs seront tous sensibilisés aux enjeux relatifs aux espèces exotiques envahissantes, les entreprises devront nommer une personne référente en charge de la bonne application des mesures préventives.

En phase travaux toutes les interventions de fauchage, de terrassement, d'apport de terres saines, de traitement des terres en déblais, etc. feront l'objet de contrôles réguliers par la maîtrise d'œuvre de façon ponctuelle, à l'improviste pendant toute la durée des travaux.

La maîtrise d'ouvrage se réserve également le droit d'opérer des contrôles inopinés tant sur l'application stricte des consignes données que sur les processus employés par les entreprises.

Afin d'éviter que ce sujet ne soit pas traité avec la rigueur nécessaire par l'entreprise qui en aura la charge, des pénalités dissuasives sont prévues pour toute constatation de non-respect des prescriptions de la maîtrise d'œuvre. Bien entendu les bons de mise en déchetterie spécialisée seront contrôlés par la maîtrise d'œuvre et validés par le maître d'ouvrage.

Extrait du projet de dossier de consultation - Contrôles

| Actions                                                                        | Fréquence                                                                             | Point à vérifier/Méthode                                                                                                                                         |
|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Balisage avant travaux des zones de Renouée                                    | Avant fauchage des parties aériennes de la Renouée                                    | Balisage avec chainage/piquet et signalisation interdisant la zone de Renouée - Contrôle visuel<br>Causerie pour présenter les zones et interdire la circulation |
| Mise en place du balisage après fauchage                                       | Après fauchage des parties aériennes de la Renouée                                    | Mise en place de balisage autour des zones fauchées de la Renouée interdisant la zone de Renouée - Contrôle visuel                                               |
| Interdiction de circulation pelle/camion dans les zones de Renouée             | Pendant terrassement des terres contaminées                                           | Roues des pelles/camions/chargeuse en dehors des zones contaminées<br>Chargement direct des camions bennes - Contrôle visuel                                     |
| Bâchage des camions avant sortie du site                                       | Avant sortie du site                                                                  | Contrôle du bâchage des terres                                                                                                                                   |
| Décontamination des godets/bennes des engins en contact avec la Renouée        | Après phase de terrassement des terres contaminées / avant début des terrassements du | Nettoyage à sec (brosse, lingette...) sur polyane<br>Polyane/lingette à évacuer avec les terres en K2<br>Contrôle visuel absence fragment terre                  |
| Lavage en aire de lavage conforme des camions bennes après fin des évacuations | reste de l'ancienne décharge                                                          | Contrôle visuel de l'état des bennes avant début des opérations de terrassements du reste de l'ancienne décharge                                                 |

#### 2.1.4 Zones de captages d'eaux potable (ASI)

Le tracé de l'itinéraire cyclable passe le long de deux zones de captage d'eaux potables gérées par la communauté d'Agglomération de Nevers. Il s'agit de la zone dite de la Folie sur la commune de Marzy et de celle de Soulangy sur la commune de Germigny sur Loire.

Le tracé de l'itinéraire cyclable traverse les périmètres de protection éloignée et les périmètres de protection rapprochée de ces deux zones de captage (annexe 4). La création d'une voie verte en matériaux naturels et non traités (graves pour la structure et sables stabilisés non renforcés pour le revêtement) nous semble constituer un impact faible sur ces zones de protection de captage, néanmoins toutes les mesures seront prises en phase travaux pour pallier aux risques de pollution (établissement d'un plan de prévention des risques, informations préalables des risques et interdictions liés aux sites auprès des entreprises, présence de kits anti-pollution sur les engins, délimitations des zones de protection, etc.).

En phase préparatoire, une demande d'autorisation sera déposée auprès la DDT de la Nièvre et de Agence Régionale de Santé de Bourgogne-Franche-Comté afin de valider le passage de l'itinéraire cyclable en zones de protections éloignées et rapprochées.

#### 2.1.5 PPRI

Le tracé de l'itinéraire cyclable entre les communes de Marzy et de Germigny sur Loire se situe en majeure partie en zones inondables, les zones traversées vont d'un niveau d'aléas fort (A3) à un niveau d'aléas très fort (A4).

Voir carte en annexe 5 en complément du présent document.

Le projet d'itinéraire cyclable fait l'objet d'un dossier au titre de la loi sur l'eau qui sera instruit par les services de la DDT. Quoi qu'il en soit, il convient de rappeler que la voie verte créée aura une largeur de 2,5 à 3 mètres et n'interviendra jamais en obstacle à l'écoulement des eaux vers la Loire puisque conçue sans bordure ou sans vue par rapport au terrain naturel.

### **2.1.6 Risque pollution en phase chantier**

Le risque pollution en phase chantier se traite d'une part dans les pièces contractuelles lors de la passation du marché de travaux et d'autres parts par un contrôle conjoint de la maîtrise d'œuvre et de la maîtrise d'ouvrage.

Le maître d'œuvre, basé à Nevers à moins de 10 kilomètres du chantier a été retenu sur la base d'une proposition d'intervention intégrant visite de chantier classique ET visites inopinées au minimum une fois par semaine. Ce principe de ces visites est connu des entreprises lauréates de manière à les dissuader de contrevenir au CCTP, les pénalités étant applicables sur simple constat.

De la même manière, la maîtrise d'ouvrage, basée également à moins de 10 kilomètres du chantier, prévoit des passages inopinés hebdomadaires et dispose des mêmes capacités de constat et de pénalisation des entreprises. La fréquence de ces passages permet d'éviter tout comportement ne respectant pas le CCTP.

Pour ce qui concerne le marché de travaux, celui-ci est assorti de pénalités dissuasives pour chaque constatation de manquement au CCTP. Ci-dessous quelques extraits, non exhaustifs, du CCTP envisagé :

Obligations des Entrepreneurs concernant le chantier :

#### **Contrôle des eaux de la Loire**

Les travaux étant situés à proximité de la Loire et pour majeure partie en zone inondable, les dispositions suivantes sont à prendre en compte par l'entrepreneur.

#### **Prévention du risque de submersion du chantier**

Pour apprécier le risque hydrologique l'entrepreneur devra en permanence se tenir informer des prévisions des crues : <http://www.vigicrues.ecologie.gouv.fr//>

En cas de crue, quels que soient le débit, la durée et la fréquence de retour, le chantier devra pouvoir être interrompu sans difficulté, sans que cela ne donne lieu à une rémunération particulière.

Tous les dommages causés par l'eau sont à la charge de l'Entrepreneur (par exemple matériel de l'entreprise et/ou de ses sous-traitants emporté ou détérioré) y compris les dommages indirects susceptibles d'affecter les riverains, si ceux-ci sont dus à une négligence de l'entrepreneur dans la protection du chantier.

#### **Prévention de la pollution des eaux**

La Loire constitue un milieu sensible qu'il conviendra de protéger de toute pollution. L'Entrepreneur prendra toutes les dispositions nécessaires à la prévention de la pollution des eaux et devra suivre les recommandations du maître d'ouvrage et de la DREAL pour y parvenir.

Il sera notamment interdit de déverser ou rejeter les eaux de chantier, les hydrocarbures et tout autre produit polluant, sans un traitement préalable. Au-delà des éventuelles poursuites pénales envisageables, une pénalité pour chaque constatation de manquement est prévue au CCAP.

Il conviendra à l'entrepreneur d'assurer :

- ☐ le traitement des eaux usées des installations et logements de chantier dans un dispositif d'épuration autonome,
- ☐ le traitement des eaux de ruissellement polluées par l'activité du chantier ou provoquées accidentellement par le déversement de produits chimiques,
- ☐ le stockage des hydrocarbures dans des cuves à double étanchéité,
- ☐ la réalisation des vidanges d'engins sur des aires bétonnées étanches, les produits de vidange étant évacués vers des installations de récupération agréées. Ces vidanges sont bien entendues formellement prosrites sur le site du projet.

## **PCAET**

Nevers Agglomération est engagée depuis plusieurs années dans la lutte contre le changement climatique avec un premier plan climat adopté dès 2012. En novembre 2020, les élus ont réaffirmé leur engagement en adoptant le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de l'agglomération.

Ce plan fixe des objectifs ambitieux visant à réduire les causes du changement climatique :

- Réduire la consommation d'énergie sur le territoire de 20 % entre 2014 et 2030,
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre de 27 % sur la même période,
- Augmenter la production d'énergie renouvelable pour qu'elle passe de moins de 10 % en 2016 à 26 % de la consommation d'énergie du territoire en 2030.

Il s'attache en outre à anticiper les problèmes liés aux effets du changement climatique en préservant les ressources et en adaptant le cadre de vie. L'enjeu pour le territoire est aussi de saisir les opportunités qu'offre la transition énergétique et écologique en termes de développement économique.

Afin d'atteindre ces objectifs, tous les acteurs du territoire sont concernés et tous les projets menés doivent prendre en compte ces objectifs. C'est pourquoi une fiche de labellisation a été mise en place pour s'assurer du respect des objectifs du PCAET dans les projets : cette fiche permet de passer en revue systématiquement tous les aspects des projets sur lesquels une attention doit être portée dans le cadre du PCAET.

Le prestataire devra renseigner, en lien avec le Maître d'Ouvrage, cette fiche dès la conception du projet en précisant les dispositions du projet en matière de mobilité, de performance énergétique et d'impact carbone, de développement des énergies renouvelables d'approvisionnement local et durable, de protection et d'adaptation du cadre de vie au changement climatique.

Dans la poursuite du projet, la fiche fera l'objet d'échanges avec le Service Air Energie Climat pour améliorer le projet si besoin. Elle sera in fine validée par les élus. Cette labellisation permettra de mettre en valeur les projets conformes au PCAET et de valoriser les démarches effectuées pour construire ces projets.

La fiche projet est disponible en annexe du CCTP du présent programme et devra être complétée par le candidat dans son offre.

Tous les documents du PCAET sont accessibles sur :

<https://drive.nevers.fr/s/3G9LkXZPX7yW7ti>

## **Sécurité sur les chantiers**

L'Entreprise est tenue, pour ce qui la concerne, d'assurer l'ordre et la propreté du chantier ainsi que la sécurité réglementaire, aussi bien vis-à-vis des tiers que du personnel travaillant sur le chantier. La zone de travaux devra être parfaitement signalée et interdite au public, l'Entreprise prenant à cette fin toutes les dispositions utiles (mise en place de palissade, garde-corps en bordure de fouilles, etc.).

Les flux de circulation véhicules, cycles et piétons devront être assurés pendant toute la durée des travaux. Les continuités de flux, en extrémité de zones de travaux devront être étudiées, puis validées par les acteurs du projet (MOA, MOE, CSPS, CD58 ou 89, SDIS, ...) avant réalisation.

En effet, dans le cas des cycles, ceux-ci devront être réinsérés dans les voies existantes de circulation, avec les véhicules, en toute sécurité.

### **Nuisances de chantier**

Chaque Entrepreneur devra prendre toutes les dispositions pour réduire au maximum les nuisances de chantier et respecter ainsi la réglementation en vigueur à ce sujet.

Ces nuisances concernent essentiellement :

- ☐ les bruits de chantier,
- ☐ les poussières,
- ☐ la gêne causée à la circulation des tiers aux abords du chantier,
- ☐ les salissures des voies publiques.

En ce qui concerne les bruits de chantier, leur limitation devra être traitée par les Entrepreneurs dans le strict respect de la législation et réglementation en vigueur à ce sujet.

Dans le cadre contractuel de leur marché, les Entrepreneurs seront tenus à une obligation de résultat.

Ils devront prendre toutes les dispositions nécessaires concernant les bruits de chantier pour que les niveaux de bruits aériens émis restent dans les limites fixées par la réglementation.

Le Maître de l'Ouvrage ne devra en aucun pouvoir être inquiété en cas de dépassement des limites réglementaires. En cas d'infractions, les Entrepreneurs devront immédiatement prendre les dispositions qui s'imposent.

### **Chantiers de voiries - Tranchées pour réseaux :**

Toutes les dispositions devront être prises pour coordonner les travaux pour les différents réseaux et ainsi réduire la durée des nuisances.

### **Sanctions :**

Des sanctions peuvent être prises contre les Entrepreneurs. Les sanctions pécuniaires sont entièrement à la charge de l'Entrepreneur concerné.

Coûts des dispositions à prendre pour respecter les différentes réglementations en matière de bruits de chantier : ces coûts restent à la charge de chaque Entreprise. Ils sont implicitement compris dans le prix du marché. Ils ne pourront en aucun cas être portés au compte prorata, sauf dans le cas de mesures ou dispositions collectives.

### **Traitement des déchets**

Les déchets de chantier devront être gérés et traités par les Entrepreneurs dans le cadre de la législation en vigueur à ce sujet et faire l'objet de bordereau de mise en décharge le cas échéant.

## Valorisation des déchets de chantier

Les déchets totalement ou partiellement valorisables devront, dans la mesure du possible, être valorisés, selon leur nature, dans des conditions conformes à la législation :

- ☐ par réemploi,
- ☐ par traitement de valorisation, selon le cas :
  - par l'Entrepreneur dans une installation agréée,
  - par cession par l'Entrepreneur à une exploitation agréée pour assurer la gestion de déchets,
- ☐ par valorisation produisant de l'énergie, le transport jusqu'à l'installation de traitement étant à la charge de l'Entrepreneur.

Dans le cas de cession par l'Entrepreneur des déchets valorisables à un tiers pour traitement, cette cession devra impérativement faire l'objet d'un contrat écrit.

Ce contrat devra notamment préciser la nature et les quantités de déchets faisant l'objet du contrat, le ou les types de valorisation, et tous les autres renseignements exigés par la réglementation.

## Tri des déchets sur le chantier

Devront obligatoirement être triés sur chantier les déchets suivants :

- ☐ les déchets dangereux,
- ☐ les déchets inertes,
- ☐ les emballages.

Les déchets ménagers et assimilés pourront être triés ou non sur le chantier.

Déchets inertes utilisés pour remblaiement :

Ils ne pourront être utilisés pour le remblaiement que des déchets inertes tels que les déblais de terrassement et les matériaux de démolition.

Ils devront avoir été expurgés de tous les déchets impropres à cet usage, tels que les bois et d'autres matériaux putrescibles, plastique et métaux, ainsi que des plâtres.

Ce remblaiement devra faire l'objet d'un bordereau de suivi conformément à la réglementation.

Ce bordereau devra préciser notamment :

- ☐ la provenance des matériaux de remblaiement, leur nature et caractéristiques, leur quantité et leur destination,
- ☐ les moyens de transport utilisés,
- ☐ la conformité des matériaux utilisés à leur destination.

## Responsabilités - Imputation des frais

Tous les frais et coûts de gestion sur le chantier, frais de traitements de valorisation et (ou) d'élimination des déchets de chantier sont à la charge des Entrepreneurs participant au chantier.

Le montant global de ces frais est implicitement compris dans les marchés des Entrepreneurs.

## Décharge

Il appartient aux Entrepreneurs de se procurer par leurs propres moyens et à leurs frais les emplacements de décharge pour l'évacuation des déblais impropres ou en excès.

Sauf stipulations expresses dans les prescriptions particulières (exécution de merlons provisoires, etc.). Ces prestations sont implicitement rémunérées dans les offres des Entrepreneurs.

Les excédents de terre végétale seront récupérés par la Maîtrise d'Ouvrage et stockés sur un site à proximité.

## Avoisinants :

L'Entrepreneur devra prendre toutes les dispositions pour éviter toute pollution des terrains et bâtiments riverains du chantier. Il devra assurer en permanence le nettoyage des voies publiques empruntées pour les transports de matériaux.

Outre les dispositions prévues ci-dessus, l'Entrepreneur est tenu de procéder au nettoyage des voies, dès que le Maître d'Œuvre en fera la demande.

L'Entrepreneur est tenu d'intervenir pour les réparations des dégâts occasionnés lors des travaux, dans les plus brefs délais. Le Maître d'Œuvre se réserve le droit, après mise en demeure par ordre de service, d'intervenir aux frais de l'Entrepreneur.