

L'EAU ET LA ROUTE

- Problématique générale -

Caroline Lavallart
DIREN Ile-de-France

Une route, comme tout projet d'infrastructure, est un aménagement qui conduit à des modifications au cours du temps des milieux concernés par son implantation : on peut distinguer la phase de construction de la phase d'exploitation pendant lesquelles les impacts du projet sont différents dans leur nature ou dans leurs effets. En ce qui concerne la ressource en eau, les altérations possibles, sont des changements qualitatifs des caractéristiques physico-chimiques, des caractéristiques biologiques du milieu, ainsi que des changements quantitatifs tels que des modifications du régime hydraulique, des perturbations des écoulements superficiels (inondations, assèchement) ou souterrains (fluctuation de niveau des nappes). En effet, l'aménagement concerne tant les eaux superficielles que les eaux souterraines. Il s'agit donc pour le maître de l'ouvrage d'anticiper ces changements, en recueillant des données et en réalisant des études et qui permettent d'appréhender le projet de plus en plus précisément au cours de son élaboration afin d'éviter, de réduire, de compenser les incidences sur le milieu dans un cadre réglementaire existant.

La directive européenne 2000/60/CE du 23 octobre 2003 sur l'eau est un cadre général pour la protection des eaux continentales, souterraines et côtières dont l'objectif pour 2015 est de retrouver le bon état écologique des eaux. En droit français, le cadre législatif et réglementaire de la gestion de l'eau est défini par :

- le code de l'environnement (titre 1er du 2ème livre : milieux physiques)
- le code de la santé (titre 2 du 3ème livre: règles concernant les eaux destinées à la consommation humaine).

Suivant la catégorie de l'ouvrage et l'impact sur les eaux (définis par décrets 93-742 et 93-743 du 29 mars 1993) le maître d'ouvrage dépose un dossier de déclaration ou d'autorisation en préfecture. Le projet doit être compatible avec les orientations du SDAGE et des SAGE qui visent à préserver les milieux aquatiques, la santé et la sécurité civile, en appliquant le principe de prévention.

Pour l'autoroute A104, il apparaît que les enjeux majeurs du projet dans ces domaines peuvent se résumer à :

- prendre en compte des **risques d'inondation** et ne pas les aggraver, notamment en assurant la transparence aux crues des ouvrages d'art ;
- préserver les **qualités environnementales du milieu** ou participer à la reconquête de certains milieux très anthropisés (*Mauldre, Liesse*) ;
- préserver la ressource en **eau potable**: souterraine et superficielle en protégeant les captages d'eau potable ;
- enfin, le projet devra être compatible avec la **navigation**.

La **préservation des milieux humides** est un enjeu particulier, car ces habitats naturels où la nappe est proche de la surface du sol, présentent une végétation adaptée à un engorgement variable et assurent plusieurs fonctions très importantes difficiles voire impossibles à restaurer à la suite de leur destruction. Ils participent à l'auto-épuration de l'eau, contribuent à l'atténuation de l'effet des crues, contribuent au soutien d'étiage, accueillent des populations de migrateurs, sont des zones de tourisme, ou d'élevage ...

Sur le secteur d'étude de l'A104 les principaux milieux humides identifiés sont caractérisés par :

- les eaux stagnantes (mares, étangs...) habitats privilégiés des amphibiens et d'espèces de poissons,
- les eaux courantes, exutoires des bassins versants (les rivières et leurs annexes hydrauliques: rus et ruisseaux, différenciés selon le niveau de l'eau, la topographie et la nature du sol: du lit mineur au lit majeur),
- et les sources.