



Patay, le 4 juillet 2017,

## Aménagement de l'autoroute A10 entre l'A19 et l'A71 au nord d'Orléans

### **Avis exprimé par la Communauté de Communes de la Beauce Loirétaine**

Avis au titre des Personnes Publiques  
Associées au regard du dossier d'enquête  
publique unique Déclaration d'Utilité  
Publique / Mise En Compatibilité du Plan  
Local d'Urbanisme de la Commune de Gidy

### **Propos préliminaires :**

- 1) La CCBL est heureuse de pouvoir être associée au projet d'élargissement de l'autoroute A10 et remercie les services préfectoraux pour lui avoir transmis les documents au format numérique qui a permis de faciliter grandement leur exploitation.
- 2) Néanmoins, la CCBL note qu'elle n'a pas reçu directement le dossier de demande d'avis au siège de la Communauté de communes situé 1 rue Trianon à Patay. Il est arrivé en mairie de Gidy qui nous l'a transmis par réseau inter administration. Aussi, nous n'avons pas pu attester directement de la date de réception, à défaut, nous faisons courir le délai de réponse de 2 mois à compter de la date de signature par vos soins dudit courrier, soit à compter du 16 mai 2017. Accessoirement, nous nous interrogeons sur la nature de ce type d'envoi (courrier simple ou recommandé).

### ***Note de lecture :***

***Les encadrés en rouge insérés au cœur de l'avis de la CCBL correspondent à des extraits des différents rapports ou dossiers réalisés par le CGEDD ou EGIS pour le compte de COFIROUTE.***

- 3) Il faudrait que Egis le mandataire de COFIROUTE procède à l'actualisation de la dernière modification par voie de révision simplifiée du PLU de Gidy.

**La commune de Gidy dispose d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé le 23 août 2006 par le Conseil Municipal, et dont la dernière modification, approuvée, date du 12 novembre 2015. Un emplacement réservé**

**→ Le PLU de GIDY a été modifié par une révision simplifiée approuvée par délibération du Conseil communautaire en date du 9 juin 2016.**

# Partie 1 – Les enjeux de la mise en compatibilité du PLU de Gidy au regard du PLUiH de la CCBL

Le projet d'élargissement de l'autoroute A10 rencontre trois obstacles quant à la rédaction du PLU de GIDY et quant aux protections particulières et servitudes grevant certaines parties du territoire communal.

## I – Avis sur la modification de règlement de la zone A

La modification du règlement de la zone A est amplement légitime et justifiée puisqu'il semble qu'il s'agisse d'un oubli d'une exception pour les « ouvrages d'utilité publique ou d'intérêt collectif ».

**Version après mise en compatibilité**

***ARTICLE A 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES***

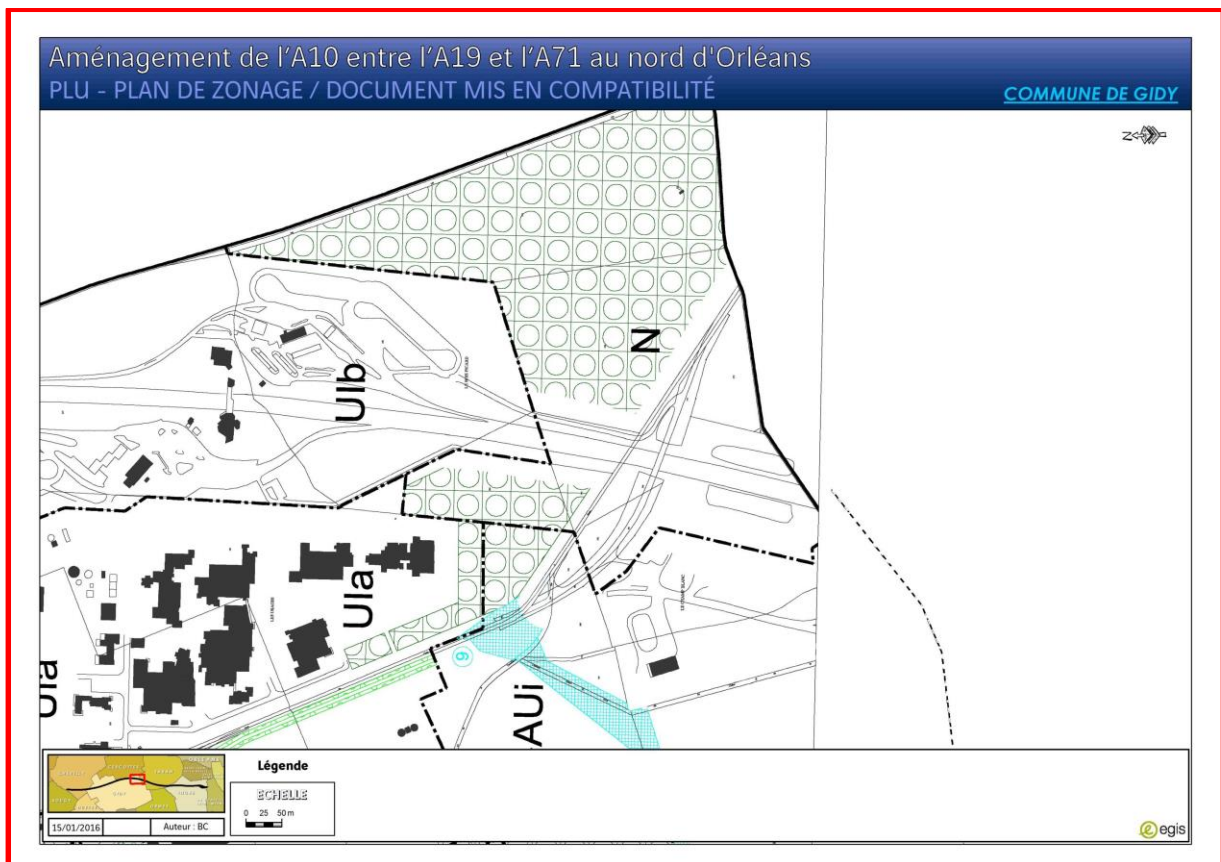
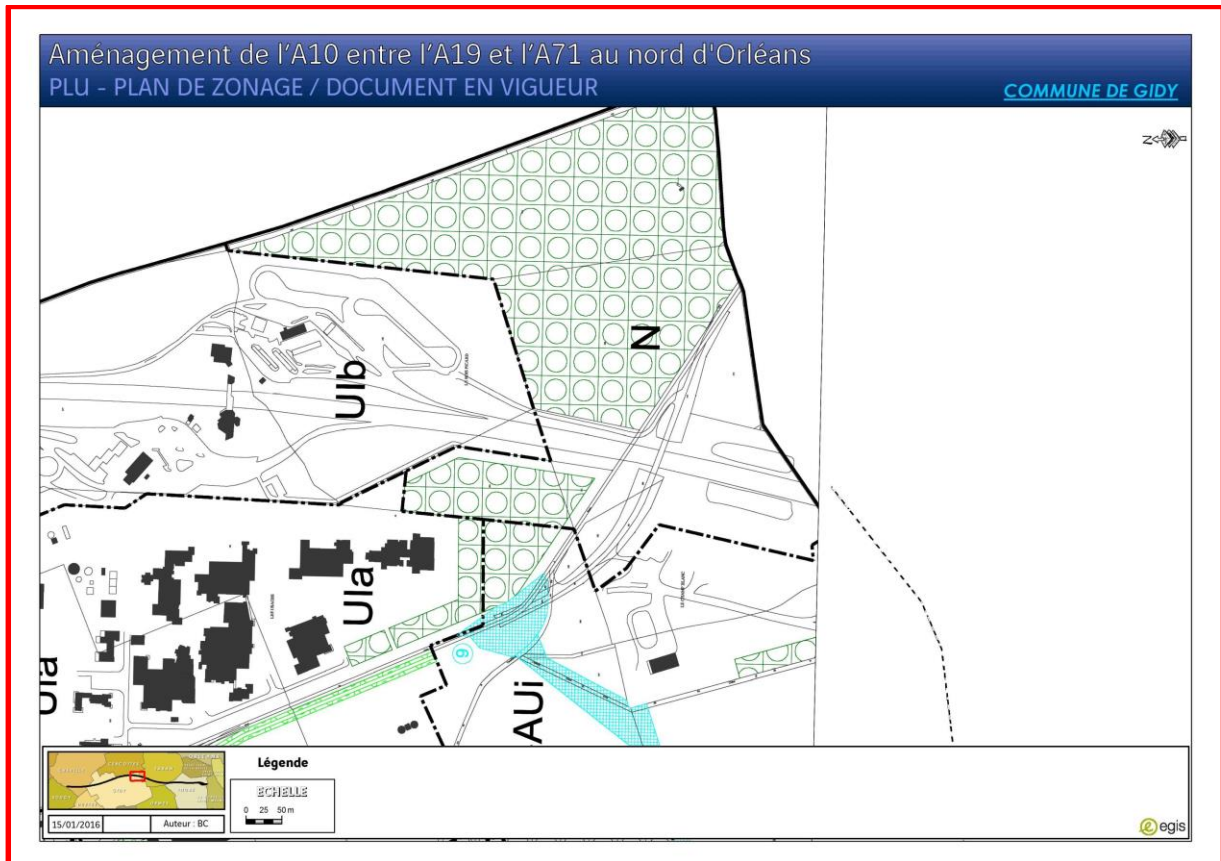
**A 1.1 – Dispositions générales**

D'un point de vue général, sont seules autorisées les constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricole. Sont notamment interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- Les occupations et utilisations du sol autres que celles liées à une activité agricole, sylvicole.
- Les occupations et installations qui ne sont pas nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif
- Les dépôts et entrepôts de toute nature non nécessaires aux activités agricoles
- Les abris de jardin isolés
- le stationnement isolé des caravanes
- les terrains pour l'accueil des campeurs et le stationnement des caravanes autres que ceux dans le prolongement de l'activité agricole.
- les habitations légères de loisir
- les affouillements et exhaussements du sol autre que :
  - les ouvrages et aménagement liés au projet d'aménagement de l'A10 au nord d'Orléans
  - les ouvrages de stockage des eaux pluviales, des eaux épurées (domestiques ou industrielles)
  - les ouvrages liés à la défense incendie
  - les ouvrages nécessaires à l'activité agricole
- les démolitions portant sur un bâtiment (ou des bâtiments) présentant un intérêt architectural ou un intérêt sur le plan urbain, les démolitions d'élément de paysage identifié.
- les parcs d'attractions
- les opérations d'ensemble (lotissements, ZAC...)
- les carrières et les constructions et installations nécessaires à la mise en valeur des ressources naturelles.
- les étangs non liés à l'économie agricole
- les nouvelles habitations non liées à l'activité agricole.
- Les changements de destination à des fins d'habitation autres que celles liées à l'exercice de l'activité agricole.
- Les travaux ayant pour effet de détruire les éléments de paysage végétaux délimités sur le plan de zonage autres que ceux visés à l'article A2 ci-après, et sauf dans le cas où la destruction serait rendue nécessaire pour des questions de sécurité évidentes.
- la suppression des cheminements doux repérés en tant qu'éléments de paysage et délimités au plan de zonage

➔ La modification du règlement de la zone A du PLU de Gidy reçoit un avis favorable de la part de la CCBL. Cette formulation sera pris en compte dans le futur PLUiH de la CCBL.

## II – Avis sur la modification des emprises des Espaces Boisés Classés EBC) et Emplacements Réservés (ER)



#### A) La modification de l'EBC au droit du Bois Picard

La réduction de l'EBC situé au droit du Bois Picard portera sur 2,5 ha.

Néanmoins le rapport précise que « le défrichement ne portera que sur les emprises effectives du projet. Le cas échéant, les surfaces non exploitées par le projet pourront être libérées et de nouveau inscrites en EBC ».

La CCBL s'étonne que la réduction d'un tel EBC ne donne pas lieu à une compensation foncière.

Si une telle compensation devait être réalisée, la CCBL demande à ce que ce soit COFIROUTE ou son autorité concédante qui en assume administrativement et financièrement la procédure et la matérialité.

En outre, et dans le cas où il resterait un reliquat de terres déclassées et qu'il conviendrait donc de les reclasser en EBC

**→ Il est demandé que cette surface consommée (de 2,5 ha) par un projet d'un concessionnaire de l'Etat (non imputable à la commune de Gidy) ne soit pas comptabilisée dans les surfaces agricoles, forestières ou naturelles consommées par la CCBL (via ses communes membres) quand le calcul de la consommation foncière dans la perspective de l'élaboration du PLUiH de la CCBL sera établi par certaines commissions au premier rang desquelles la CDPENAF.**

**→ Sur les deux points soulevés ci-dessus, la CCBL souhaite aussi savoir par les services de l'Etat s'ils pourront être traités dans le cadre de l'élaboration du PLUiH ou si cela pourra ou devra faire l'objet d'une procédure *ad hoc*.**

#### B) La modification de l'ER n°9 au profit du Conseil Départemental du Loiret

Les éléments fournis dans le dossier par COFIROUTE sont un peu légers puisque rien n'est dit sur la motivation de la réduction de l'ER n°9.

Aucun élément n'est par ailleurs donné sur la possibilité ou non pour le Conseil départemental du Loiret de réaliser sur la surface restante l'aménagement sécurisé pour lequel l'ER avait été instauré.

**Tableau 3 : emplacements réservés dans le secteur concerné par les travaux**

Numéro	Destination	Bénéficiaire	Surface actuelle de l'ER	Surface concernée par les travaux (ha)
9	Aménagement sécurisé	Conseil Général	7 320 m <sup>2</sup>	2700 m <sup>2</sup>

**→ La CCBL ne peut valider en l'état un telle réduction de l'ER constitué au profit du Conseil départemental du Loiret. La surface de l'ER n°9 passe de 7 320 m<sup>2</sup> à 4 574 m<sup>2</sup>. Il est demandé que la position du Conseil départemental concernant cet ER prévu pour un « aménagement sécurisé » soit jointe au présent dossier.**

## Partie 2 – Précisions et interrogations sur les éléments présentés par COFIROUTE au titre des aménagements routiers et de prévention des inondations de la Retrève

### 3.2. CARACTÉRISTIQUES DE LA SECTION TRAVERSANT LA COMMUNE DE GIDY

Le projet d'aménagement de l'autoroute A10 traverse l'est de la commune de Gidy du Nord au Sud sur environ 5,7 km. La section sur le territoire de la commune de Gidy concerne :

- l'élargissement à 2x4 voies de l'A10 ;
- les démolitions et reconstruction de 5 ouvrages de rétablissement routiers ;
- la modification et la mise aux normes environnementales de l'assainissement autoroutier.

### I – Observations sur les aménagements routiers de COFIROUTE

Les 5 ouvrages (passages supérieurs) détruits et reconstruits sur le territoire de la commune de Gidy.

Tableau 1 : Liste des ouvrages projetés sur le territoire de la commune de Gidy (source Egis)

Ouvrage projeté	Ouvrage existant	PR	Voie rétablie	Observations
A10PS56bis	A10PS56/36	85+221	VC12	Ouvrage démoli et reconstruit
A10PS57bis	A10PS57/37	86+410	VC7	Ouvrage démoli et reconstruit
A10PS58bis	A10PS58/37bis	88+473	VC11	Ouvrage démoli et reconstruit
A10PS59bis	A10PS59/38	89+197	RD102	Ouvrage démoli et reconstruit
A10PS60ter	A10PS60/39	90+868	D702	Ouvrage démoli et reconstruit

#### A) Demande de précision sur les travaux et leur phasage

Le bilan de la concertation avec le public, certains documents de l'étude d'impact et le tableau ci-dessus issu du rapport MECDU relatif aux nouveaux ouvrages liés à l'élargissement affirment qu'ils seront d'abord détruits puis reconstruits alors que le texte du volume 4 MECDU dit le contraire.

→ La CCBL demande que l'ensemble des documents soit mis en concordance.

→ Il serait aussi souhaitable que COFIROUTE en tant que concessionnaire puisse fournir à la CCBL et aux communes traversées le plus rapidement possible le détail du phasage de ces travaux afin de pouvoir rendre un avis plénier sur le sujet.

#### B) Demande de précision sur ouvrage VC 11 rue des Malvoviers à Gidy

Après présentation du bilan de la concertation menée par COFIROUTE le 20 juin 2017 à Gidy, la CCBL attire l'attention des services de l'Etat et souhaite que le porteur de projet tienne compte de l'objectif d'accessibilité piétonnière du pont VC11 rue des Malvoviers situé sur la commune de Gidy.



→ La CCBL valide et approuve fortement la mise en place d'une voie élargie pour le passage des engins agricoles mais il faut aussi prévoir le cheminement piétonnier approprié sur ce nouvel ouvrage, afin que le premier effort ne se fasse pas au détriment d'un autre usager de la route.

## II – Observations sur les ouvrages de protection de l'A10 contre les inondations

### A) Demande de précision sur l'échelle de temps retenue pour les études

La CCBL, après lecture du rapport du CGEDD et de la lecture qu'elle a pu en avoir, souhaite que les calculs utilisés par le mandataire de COFIROUTE pour *in fine* procéder au dimensionnement des différents ouvrages soient plus amplement explicités. La mission du CGEDD ne valide pas les calculs et détermine un coefficient supérieur garantissant qu'une crue exceptionnelle ne soit pas de nouveau problématique pour l'A10 mais aussi pour les territoires alentours et notamment les habitants de la commune de Gidy. La lecture combinée des deux rapports semble indiquer que COFIROUTE n'a pris en compte qu'une crue exceptionnelle entre « 50 et 100 ans » alors que les événements de 2016 concernaient une crue plus que centennale.

### B) Demande de modélisation de la crue auprès de COFIROUTE

Les protections successives n'ont fait que traiter l'autoroute sans la penser dans un schéma global de protection amont / aval qui aurait permis d'anticiper certaines difficultés dramatiques de l'année 2016. Le rapport de la mission du CGEDD de 2016 martèle ce point à plusieurs endroits.

Afin que la CCBL puisse exploiter correctement le rapport de COFIROUTE, elle demande que lui soit communiquée la modélisation de crue sur l'ouvrage que constitue l'A10 mais aussi sur les zones d'expansion.

Il est demandé que COFIROUTE justifie le coefficient de ruissellement pris en compte ainsi que la période de retour des pluies.

La CCBL souhaite avoir plus de précisions sur la prise en compte ou non de l'extension de la zone commerciale de CAP SARAN et de toute forme d'urbanisation nouvelle dans le secteur étudié quant à son incidence sur le débit de fuite.

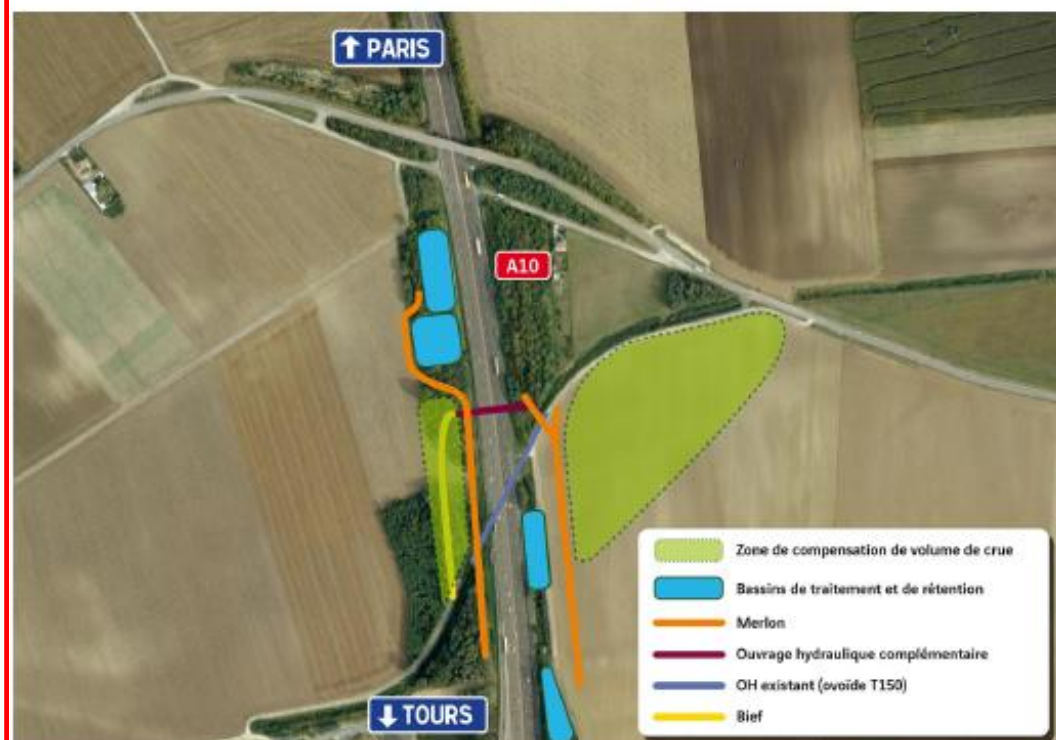
Le schéma utilisé<sup>1</sup> dans le volume 4 du rapport COFIROUTE sur la DUP – MECDU peut être repris à condition d'en avoir une vision plus élargie intégrant les champs d'expansion de la crue, pour prendre en compte les incidences sur les communes de Gidy et de Cercottes.

A l'aune de ce schéma de principe des aménagements, la question des débits de fuite n'est pas anodine et constitue un indicateur important pour traiter de futures crises.

---

<sup>1</sup> Egis environnement VINCI Autoroutes – réseau Cofiroute Version E - 5/05/2017 - Volume 4 - Mise en compatibilité des documents d'urbanisme – Commune de Gidy - Page 14 / 47  
Avis Communauté de Communes de la Beauce Loirétaine – DPMECDU PLU Gidy – Elargissement A10

Figure 2 : Principes d'aménagement au droit de la Retrève



C) A titre subsidiaire, en l'absence de modélisation, demande de justification des débits traversants en fonction des cotes

La CCBL demande que COFIROUTE présente une coupe de fonctionnement des ouvrages amont et aval avec les cotes NGF cotes (des plus hautes eaux, de fond de bassin, etc.) sur le même schéma pour disposer d'une lisibilité idoine pour ce type de problématique.

Le but pour la CCBL comme pour les communes concernées est de pouvoir apprécier le fonctionnement général des ouvrages nouveaux et anciens du secteur concerné et donc de valider la « transparence » de l'autoroute A10.

A la lecture des schémas d'aménagements proposés par COFIROUTE, une pression nouvelle d'une certaine intensité semble s'exercer sur la Ville de Gidy située en aval. Il apparaît nécessaire qu'outre le bief prévu par le Concessionnaire, un bassin d'infiltration ou un forage soit réalisé en surplus pour absorber facilement et rapidement le stock d'eau qui aura transité aisément sous l'autoroute, selon l'ouverture de 12,5 m<sup>2</sup>.

En outre, les ouvrages envisagés par COFIROUTE font référence à une crue entre cinquantennale et centennale. A l'instar des multiples assertions formulées à ce propos par le rapport du CGEDD, la CCBL considère que cette référence n'est pas suffisante et pour le moins imprécise. Les épisodes et événements de mai 2016 sont considérés par les météorologues comme supérieurs à cent ans. La minoration ou la sous-évaluation du risque pour concevoir des ouvrages de protection contre les inondations est considérée par la CCBL comme problématique et mérite une attention particulière de la part du maître d'ouvrage.

**→ Dans l'attente de ces éléments et la prise en compte de ces observations, la CCBL émet une réserve quant aux ouvrages prévus pour traiter de la problématique inondation de l'autoroute sur le secteur dit de Gidy (Volume 4 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme – Commune de Gidy – Rapport EGIS pour le compte de COFIROUTE).**



D) Au surplus, il est nécessaire d'étudier les conséquences des nouveaux aménagements de COFIROUTE au regard des observations du CGEDD

➤ D.1 – Interrogations quant aux calculs eu égard à l'artificialisation des sols dans le secteur

La CCBL s'interroge sur les calculs établis au regard du contexte hydrogéologique du bassin de la Retrève et son incidence sur les niveaux des écoulements superficiels et au vu des nouvelles urbanisations du secteur (CAP SARAN, lotissements en cours de réalisation, etc.). Le CGEDD indique que les estimations fournies par COFIROUTE sur le coefficient de ruissellement et le « débit de pointe de crue » sont contestables.

Le rapport du BRGM d'août 2016 sur le contexte hydrogéologique du bassin de la Retrève<sup>7</sup> confirme cette analyse. Il estime en particulier que les inondations observées sont dues à l'importance des ruissellements provenant de la forêt d'Orléans qui a dépassé la capacité d'absorption des gouffres d'autant que la plupart de ces avaloirs naturels ont été comblés au fil du temps.

Il convient toutefois d'indiquer le manque de données à disposition s'agissant des débits et des volumes écoulés puisque la Retrève, rivière temporaire coulant très rarement, ne fait pas l'objet d'un suivi hydrométrique. Des estimations de débit ont été faites par la DDT après le maximum de la crue sur les écoulements de la Retrève à l'aval de Bricy du fait des problèmes d'accessibilité aux différents sites inondés, dans le secteur de Gidy, Cercottes et l'A10, ou alors pendant la décrue par le BRGM ; en outre, les estimations fournies par COFIROUTE ont paru contestables par la mission<sup>8</sup>.

Le rapport du BRGM précité évoque aussi la longue durée de la décrue notamment à Gidy, alors que les pluies avaient cessé. L'explicitation des inondations de fin mai début juin 2016 par les seuls phénomènes de ruissellement interroge la mission. On peut en effet estimer que, sans apports nouveaux, et malgré la faible pente, la décrue et notamment la vidange de l'eau accumulée dans Gidy, aurait dû se produire environ en une semaine.

Ces éléments doivent ainsi conduire à s'intéresser aux eaux souterraines et en particulier aux phénomènes d'écoulements souterrains dans le karst.

<sup>8</sup> On note ainsi le 2 juin après le pic de crue, un débit estimé entre 500 et 1000 l/s au nord de l'aérodrome de Bricy et le même jour, plus à l'aval, des débits très faibles voire pas d'écoulement

En outre, le 17 juin 2016, alors que la Retrève en décrue s'écoule sans déborder dans la canalisation souterraine sous Gidy, un débit de 100 à 130 l/s est évalué à Cercottes au niveau de l'aérodrome et d'environ 200 l/s à Gidy à 500 m au nord de la station d'épuration

Au-delà de ces évaluations sur site, une estimation du débit de pointe de crue a été produite par un bureau d'études mandaté par COFIROUTE. Elle résulte d'une simulation réalisée par le biais d'un modèle hydraulique 1D/2D établi en fonction des données de la crue de 1983. Cette simulation sur la base des données de la crue de 2016, y compris des levés topographiques des laisses de crues entre Cercottes et Gidy dans un secteur à pente très faible par rapport à la forêt d'Orléans, aboutit à évaluer "le débit de pointe estimé lors de cet épisode de crue... à 8,45 m<sup>3</sup>/s" sans toutefois que l'intervalle de confiance ne soit précisé. La mission estime que ce débit de pointe est sous-estimé dans la mesure où il se fonde sur un coefficient de ruissellement de 0,19 qui lui paraît sous-estimé s'agissant de l'ensemble du bassin de la Retrève.

À noter que COFIROUTE ajoute que cette évaluation correspond à "un volume de crue de 800 000 m<sup>3</sup>". Cela ne paraît pas cohérent avec la lame d'eau de l'épisode pluvieux de plus de 160 mm sur un bassin versant topographique de l'ordre de 6 000 à 7 500 ha (selon que l'on se situe à Gidy, à l'amont immédiat de l'autoroute ou à l'amont de la voie ferrée) avec un coefficient de ruissellement que l'on peut situer entre 0,3 et 0,4 compte tenu d'une saturation très exceptionnelle des sols. Ce calcul aboutit en effet à un volume de crue que, selon la situation, on peut estimer entre 3 et 5 Mm<sup>3</sup>. et ce, sans prendre en compte l'augmentation de débit apportée par une éventuelle crue karstique. Les 800 000 m<sup>3</sup> évoqués dans le dossier de COFIROUTE semblent davantage correspondre à un "volume de stockage de surface" à l'amont de l'autoroute sur la base d'une cote maximale de 121,8 m.

➤ D.2 – Les gouffres restent un enjeu majeur peu abordé par le dossier

Le rapport du CGEDD sur la coupure de l'autoroute A 10 fait état d'une absence dommageable de travaux d'aménagement et de suivi du Cours et de l'Étang de la Retrève (notamment dans le rôle écréteur de ce dernier), de même que l'absence d'aménagement de **gouffres** alors que ce programme

de travaux avait été validé en 1971, avant la création de l'autoroute<sup>2</sup>, alors que ces éléments de régulation de la vallée de la Retrève sont pourtant très importants en amont et aval<sup>3</sup>.

- D.3 – Les ouvrages de protection de l'autoroute envisagés par COFIROUTE interrogent fortement quant aux risques subséquents qu'ils sont en mesure de générer

Ainsi, le rapport du CGEDD indiquait clairement que les dimensions des ouvrages prévus par COFIROUTE, pour la protection de l'autoroute contre les inondations, sont de type merlons devraient être classés en « digues compte-tenu de la population située en aval en cas de rupture »<sup>4</sup>.

Depuis le rapport du CGEDD, la société COFIROUTE s'appuyant sur ses études de ruissellement et sur les études du Bassin versant de la Retrève n'a rien retranché à ces projets de merlons imposants.

Aussi, la CCBL fait appel à l'expertise du service des risques de la DDT du Loiret pour traiter de la qualification de « digues » pour ces ouvrages. La CCBL attend aussi plus largement de la Direction Départementale des Territoires du Loiret un accompagnement sur la gestion globale du bassin de la Retrève. Cette dernière, en tant que rivière intermittente<sup>5</sup>, doit être « traitée dans son ensemble », le rapport du CGEDD le répète à plusieurs reprises, au regard des impératifs pour la puissance publique et les concessionnaires de réseau visant à assurer la sécurité des personnes et des biens dans le cadre de la protection contre les inondations.

---

<sup>2</sup> Rapport n° 010735-01 Coupure de l'autoroute A10 et autres infrastructures lors des inondations de fin mai 2016 - Page 24/86

<sup>3</sup> Rapport n° 010735-01 Coupure de l'autoroute A10 et autres infrastructures lors des inondations de fin mai 2016 - Page 26/86

<sup>4</sup> Rapport n° 010735-01 Coupure de l'autoroute A10 et autres infrastructures lors des inondations de fin mai 2016 - Page 27/86

<sup>5</sup> Rapport n° 010735-01 Coupure de l'autoroute A10 et autres infrastructures lors des inondations de fin mai 2016 - Page 10/86

## **Conclusion :**

Les pluies très intenses ayant affecté le Loiret en mai 2016 ont conduit le Ministre de l'Environnement à saisir le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) afin que celui-ci diligente une inspection pour comprendre comment l'autoroute A10 ainsi que les autres infrastructures du secteur avaient pu être coupées dans les deux sens pendant presque 10 jours.

Cet examen des causes des inondations a perturbé et profondément décalé la procédure administrative relative à l'élargissement de l'autoroute A10.

Dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées pour une procédure de déclaration d'utilité publique avec mise en compatibilité du document d'urbanisme, la Communauté de communes de la Beauce Loirétaine a pu émettre un avis dans les délais impartis malgré quelques réserves qui restent à être levées.

Si la liste des personnes publiques associées est réputée *stricto sensu* selon les dispositions des articles L.132-7 et L.132-9 du Code de l'Urbanisme, il apparaît néanmoins cohérent pour la Communauté de communes de la Beauce Loirétaine, à l'aune des différentes observations ou réserves émises dans son avis et au regard de la littérature accumulée par le CGEDD<sup>6</sup> et par COFIROUTE, que le Syndicat Intercommunal d'Aménagement du bassin de la Retrève (SIAR) puisse émettre si ce n'est un avis, en tout cas ses observations sur les projets d'aménagements visant à rendre l'autoroute A10 « transparente » dans l'hypothèse d'une nouvelle inondation exceptionnelle de la Retrève.

---

<sup>6</sup> Rapport n° 010735-01 CGEDD – Coupure de l'autoroute et autres infrastructures lors des inondations de fin mai 2016