



## MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement Occitanie

Montpellier, le 18 avril 2019

Direction Transports – Site de Montpellier  
Département Maîtrise d'Ouvrage des Routes Nationales

### **RN580 - Déviation de Laudun-l'Ardoise (Gard) Dossier d'autorisation environnementale**

### **Réponse de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie, maître d'ouvrage de l'opération, aux recommandations de l'Autorité environnementale**

En annexe : étude acoustique actualisation (Étude 18-18-60-1048-1-A Version Juin 2018)

L'autorité environnementale a émis un avis délibéré n°2018-110 adopté lors de la séance du 20 février 2019. Au regard des recommandations émises, la DREAL apporte les réponses suivantes.

Depuis sa déclaration d'utilité publique intervenue en 1999 (décret du conseil d'Etat en date du 13 avril 1999), l'Etat et ses partenaires, les collectivités (Région Occitanie, Département du Gard) ont décidé d'engager la réalisation du projet de la Rhodanienne (liaison RN86/580 entre Pont-Saint-Esprit et l'autoroute A9 à Roquemaure via Bagnols-sur-Cèze), par la mobilisation de crédits.

A ce titre, une convention financière a été signée le 27 octobre 2010, couvrant la totalité du coût des acquisitions foncières (19M€), permettant ainsi la maîtrise des emprises foncières nécessaires à l'aménagement projeté. Pour autant, considérant les moyens financiers mobilisables à court terme sur cette opération, il a été décidé de réaliser dans un premier temps, une section du projet portant sur la déviation de Laudun L'Ardoise.

Il avait déjà été réalisé par anticipation des aménagements ponctuels de la Rhodanienne, là où étaient recensés sur l'itinéraire actuel des enjeux en termes de sécurité ou de nuisances : giratoire de Saint Laurent des Arbres, échangeur d'Orsan, giratoire de Saint-Nazaire/Bagnols Nord, carrefour de Saint Alexandre. En outre, deux opérations plus importantes ont été inscrites au Contrat de plan Etat Région 2015-2020 : la première phase de la déviation de Laudun L'Ardoise – suppression du PN38 (objet du présent dossier) et l'aménagement du giratoire de Roquemaure RN580/A9.

Pour des raisons de disponibilité financière et après avoir vérifié la soutenabilité au regard du trafic routier attendu évalué à 17 350 véhicules par jour à terme, le projet de la première phase de la déviation de l'Ardoise prévoit la création d'une route à chaussée bidirectionnelle (une voie par sens de circulation). Le projet est compatible avec un élargissement ultérieur à 2X2 voies.

**Concernant les impacts du projet sur l'environnement**, il est difficile de s'engager au stade actuel du dossier sur l'implantation des bases de travaux des différents chantiers induits par le phasage des travaux. Le maître d'ouvrage, imposera par le biais des documents contractuels aux entrepreneurs, de s'implanter en dehors de toute zone sensible notamment inondable ou comportant un enjeu environnemental avéré. Il existe à proximité du projet routier des centrales à enrobés permanentes pour la fabrication des couches de roulement des chaussées. Dans ce même secteur, il existe également des centrales à béton permanentes qui

seront utilisées vraisemblablement pour la construction des ouvrages d'art. En conséquence, il n'est pas nécessaire de prévoir de zone d'implantation d'installations mobiles pour les futurs travaux.

Concernant la définition des périmètres d'étude, le dossier indique l'aire d'étude retenue pour chaque thématique environnementale abordée dans le dossier. La délimitation de la zone d'étude se base, en partie, sur la méthodologie de l'ouvrage « Guide sur la prise en compte des milieux naturels dans les études d'impacts » (DREAL Midi-Pyrénées) et sur la circulaire n°96-21 du 11 mars 1996 « situation de référence ». L'analyse des impacts permet l'appréciation des incidences potentielles du présent projet dans la préservation des espèces et des habitats.

La zone d'étude peut ainsi couvrir plusieurs secteurs susceptibles d'être affectés directement ou indirectement par le projet et ses aménagements :

- la zone d'implantation,
- la zone d'influence directe et indirecte des travaux : secteur susceptible d'être perturbé par le projet pendant la phase de chantier (voies d'accès des engins, dépôts et zones de stockage de matériaux et/ou de lavage de véhicules et/ou de défrichage), zones où l'hydraulique est transitoirement modifiée (pompes, rejets, drains, pollution) et d'exploitation,
- la zone des effets éloignés et induits : ensemble des écosystèmes et bassins versants potentiellement perturbés par l'aménagement (pollution, modification des dessertes, fréquentation plus importante...).

La surface de ces zones est supérieure à celle strictement nécessaire à la réalisation du projet. L'ensemble de ces zones constitue l'aire d'étude.

Ainsi, en fonction des thématiques étudiées, l'analyse peut porter sur des secteurs différents, adaptés aux logiques d'organisation, de déplacements, de fonctionnalité, allant du périmètre de réalisation lui-même jusqu'à l'échelle régionale.

Pour ce qui concerne la thématique faune flore, le volet environnemental de l'étude d'impact et le dossier d'incidence NATURA 2000, et comme mentionné dans le rapport d'ETEN Environnement (page 15), la délimitation de l'aire d'étude concernant l'étude des milieux naturels a tenu compte de deux paramètres majeurs :

- le fonctionnement et les sensibilités des milieux naturels (unités fonctionnelles écologiques : zones de chasse, de repos, sites de reproduction, corridors de déplacement, voies migratoires,...) et des espèces (grands mammifères, rapaces, amphibiens oiseaux migrateurs/hivernants,...) présents au droit de l'aménagement et à proximité immédiate ;
- les composantes du projet d'aménagement (emprise directe et indirecte, types de travaux, mode de fonctionnement,...).

Ainsi, une aire d'étude élargie et une aire d'étude immédiate ont été instaurées dans le cadre de la présente étude.

L'aire d'étude rapprochée représente une surface de 32 ha et correspond à l'emprise du projet routier avec un élargissement de 10 - 15 mètres de moyenne (parfois plus lorsque des zones se retrouvent de manière isolée entre le projet de route et des zones déjà urbanisées). L'aire d'étude élargie couvre une surface de 89 ha et prend en compte les milieux naturels contigus au projet routier.

De plus, une aire d'étude élargie de 5 km de rayon a également été instaurée en périphérie du projet afin d'identifier les zonages réglementaires, d'inventaire du patrimoine naturel et ainsi, mener une réflexion plus globale des fonctionnalités écologiques du territoire.

A noter, que les inventaires faunistiques, floristiques et des habitats naturels menés par le bureau naturaliste ont été ciblés aussi bien au sein de l'aire d'étude élargie que de l'aire d'étude rapprochée.

En matière d'impacts du projet sur les éventuelles zones humides, un changement récent de réglementation (2017) a eu lieu concernant l'identification et la délimitation des zones humides. Compte tenu de la décision du 22 février 2017 et de la note technique du 26 juin 2017 relative à la caractérisation des zones humides :

- en présence de végétation « spontanée », seules les zones humides identifiées selon les deux critères cumulés (pédologie et végétation) sont considérées comme des zones humides ;
- en l'absence de végétation « spontanée », seul le critère pédologique permet d'identifier les zones humides.

Dans le cadre de l'étude conduite, préalablement à l'entrée en vigueur de nouvelle réglementation, seulement les zones humides floristiques ont été identifiées.

L'inventaire des habitats naturels réalisé sur site a permis l'identification de 4 zones humides floristiques au sein de l'aire d'étude, celles-ci se sont révélées hors emprise du projet. Le projet n'impacte donc aucune zone humide floristique.

Dans le cadre de l'étude du volet Loi sur l'eau, il n'a pas été relevé de zones humides sur les emprises du tracé.

L'ensemble des mesures d'évitement et de réduction que le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place est détaillé dans le volet « Milieux naturels » réalisé par ETEN Environnement (pages 96 à 109).

Ces mesures seront mentionnées explicitement dans les documents contractuels afin d'être mises en œuvre lors de la construction de l'infrastructure.

Le maître d'ouvrage peut ainsi apporter les précisions supplémentaires dans les tableaux suivants :

<b>MESURES D'ÉVITEMENT (ME)</b>		
<b>N° de la mesure</b>	<b>Intitulé de la mesure</b>	<b>Présentation de la mesure</b>
<b>ME 1</b>	Limitation de l'emprise « travaux » au strict nécessaire	L'itinéraire de circulation des engins sera défini en phase chantier Les zones de stockage, zones de manœuvre, etc... seront clairement identifiées et cartographiées Une signalétique sera mise en œuvre en entrée de chantier afin d'informer les entreprises des règles de circulation à respecter, des zones de déchargement spécifiques, etc... Les limites de la plateforme des travaux seront balisées
<b>ME 2</b>	Mise en défens des zones sensibles	Un balisage efficace sera effectué avant le début des travaux afin d'identifier clairement les zones limitrophes à l'emprise du projet Mise en place de filet fluorescent Accompagnement par un écologue pour le balisage à réaliser par les entreprises avant lancement des travaux Sensibilisation des entreprises

<b>MESURES DE RÉDUCTION (MR)</b>		
<b>N° de la mesure</b>	<b>Intitulé de la mesure</b>	<b>Présentation de la mesure</b>
<b>MR 1</b>	Phasage spatial des travaux	Intervention progressive et localisée des travaux
<b>MR 2</b>	Phasage temporel des travaux	Travaux d'envergure (terrassement, défrichage, nivellement, etc...) à réaliser hors période d'activité maximale des espèces Le planning des travaux proposé par les entreprises devra être établi à partir de ce phasage écologique : travaux destructeurs à réaliser entre octobre et février.
<b>MR 3</b>	Maintien d'une zone inhospitalière au sein de l'emprise des travaux	Suppression du couvert végétale d'octobre à février Entretien régulier à assurer par les entreprises afin d'éviter la reprise de la végétation et la réimplantation de la faune Fauche régulière à prévoir dans les marchés des entreprises retenues
<b>MR 4</b>	Application de mesures générales en phase chantier	Détail présenté page 100 du volet « Milieux naturels » d'ETEN Environnement
<b>MR 5</b>	Gestion des eaux pluviales en phase travaux	Prévoir dans le DCOE la création des ouvrages de gestion des eaux pluviales dès le lancement des travaux

La Zygène cendrée a été contactée sur les pelouses dégradées en bordure de la carrière, au sud-est du site. Il est important de noter que l'espèce et ses habitats ont été relevés à plus de 150 m à l'Est de l'emprise des travaux. Au vu de l'éloignement de cette station et de la plateforme du chantier, il est possible d'en conclure que ni les individus, ni l'habitat de la Zygène ne seront impactés par le projet.

Par conséquent, aucune mesure compensatoire en faveur de la Zygène cendrée n'est préconisée.

Concernant les compensations des odonates, le choix des sites compensatoires comprend déjà une distinction entre les habitats compensés de la Cordulie à corps fin et ceux du Gomphe à pattes jaunes.

Ainsi, deux sites de compensation sont retenus : un site spécifique au Gomphe à pattes jaunes et un autre qui accueillera les reptiles, la Magicienne dentelée et la Cordulie à corps fin.

La rédaction du plan de gestion est en cours et sa finalisation est prévue pour l'année 2019 préalablement au commencement des travaux. Actuellement, les sites de compensation font l'objet d'inventaires naturalistes complets afin de réaliser un état initial T0 indispensable. Suite à ces inventaires, qui se déroulent sur plusieurs mois afin d'inventorier, en fonction des saisons, les différents groupes faunistiques, les mesures de gestion à mettre en œuvre seront définies précisément.

Concernant la précision des impacts des volumes de terrassements, les mesures d'assainissement provisoire et la nature des essences plantées à l'occasion du projet, le dossier comprend déjà une approche des volumes de déblais générés et la part entre la réutilisation par le projet et la mise en dépôt. Les études de définition du projet ont été plus poussées depuis le dépôt du dossier d'autorisation environnementale. Elles ont permis de préciser le mouvement des terres qui est le suivant: 45 748 m<sup>3</sup> de déblais seront nécessaires, parmi ceux-ci 28 854 m<sup>3</sup> seront réutilisés et 16 894 m<sup>3</sup> seront mis en dépôt définitif dans les emprises du projet sous forme de merlons paysagers par exemple pour assurer leur intégration paysagère ou en « engraissement » des talus techniques ; 37 393 m<sup>3</sup> de remblais seront nécessaires. Au stade des études du présent dossier le volume de matériaux de carrière (extérieur au site) nécessaire serait donc de 8 539 m<sup>3</sup>. Toutefois lors des appels d'offres des travaux de terrassement, des solutions techniques variantes seront ouvertes aux entreprises pour améliorer le taux de réutilisation des matériaux du site et réduire encore le besoin en matériaux de carrière.

Pour assurer la gestion hydraulique provisoire, des fossés provisoires seront créés en collecte des eaux, ils seront munis de « filtres à paille » distribués sur leur parcours, ils permettront le rejet des eaux de chantier avec filtration des fines. Un bassin de décantation sera en plus aménagé dans le secteur sensible sud, du fait de la proximité du cours d'eau Le Nizon. Ce bassin qui accroîtra la décantation des fines permettra également de piéger une éventuelle pollution accidentelle du chantier.

Les espèces arboricoles ont été proposées par le paysagiste des études du projet et retenues par le maître d'ouvrage afin de respecter les deux critères :

- la capacité d'adaptation au milieu naturel de l'Ardoise (les espèces se développeront dans ce milieu,)
- le respect des objectifs de préservation, valorisation et protection des structures paysagères existantes : feuillus dans les ripisylves, chênes verts dans la garrigue.

Les désherbants chimiques seront prohibés.

**Concernant les impacts sur l'activité humaine et le cadre de vie des riverains de l'actuelle RN580 dans la traversée du bourg de l'Ardoise**, il devra être tenu compte du fait que l'actuelle RN sera « mise en impasse » au niveau du passage à niveau n°38 actuel qui sera fermé et supprimé par la SNCF. La quasi-totalité de l'agglomération du bourg de l'ARDOISE se situant d'un même côté du passage à niveau, les relations et trajets internes ne seront pas notablement modifiés. Le projet prévoit la réfection du revêtement de l'ancienne traversée de l'Ardoise dans le cadre de son déclassement

La procédure réglementaire et les travaux de suppression seront réalisés par la SNCF. Ceux-ci seront menés de façon concomitante avec la mise en service de la déviation de l'Ardoise par la RN 580. Ces travaux cantonnés à l'intérieur des emprises ferroviaires, consisteront à supprimer les appareillages, à enlever des 2 cotés la chaussée de la RN actuelle, à mettre en concordance la signalisation routière. Des masques visuels (merlons de terre paysagers) seront également mis en œuvre dans l'emprise foncière, de part et d'autre du PN, pour matérialiser cette fermeture et ainsi assurer la sécurité des usagers de la route.

La voie « Lavoisier » décrite dans le dossier autorisation environnementale fait bien partie du projet routier présenté, ainsi que l'ouvrage OA4 pont rail, au-dessus de la déviation de la RN 580, supportant la voie ferrée SNCF secondaire de desserte de l'activité FERROPEM.

Vis-à-vis des protections acoustiques, des précisions sur leur définition sont apportées dans l'étude acoustique du projet en annexe (étude acoustique actualisation Etude 18-18-60-1048-1-A Version juin 2018 Acouplus-Venatch)

Afin d'éviter la prolifération des moustiques, les bassins de traitement n°1 et 4 situés à proximité des zones urbanisées seront aménagés en « bassins sanitaires ». Ils comporteront une cuve de stockage enterrée égale au volume mort théorique, un fond filtrant à l'aide de grave 20/40 dans le bassin sera destiné à évacuer les eaux suffisamment rapidement vers la cuve. Ces matériaux filtrants reposeront sur une dalle béton et un complexe d'étanchéité.

Pour le directeur régional,

le directeur adjoint des Transports



Christophe GAMET