

PREFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON

Direction régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement  
Languedoc-Roussillon

Montpellier, le - 8 NOV. 2011

Service Aménagement Durable des Territoires, Logement  
Unité Évaluation Environnementale

Le Préfet de la région Languedoc-Roussillon

à

Nos réf. : PD/NL n° 802/11

Vos réf. :

Affaire suivie par : Pierre DROSS

Pierre.dross@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 04.34.46.66.86 – Fax : 04.67.15.68.00

Courriel : ee.sadtl.dre-langroux@developpement-durable.gouv.fr

Monsieur le Préfet de l'Hérault  
DRCL/Bureau de l'Environnement  
34, Place des martyrs de la résistance  
34062 MONTPELLIER CEDEX 2

**Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement de la RD 13 par mise à deux fois deux voies entre Bessan et Pézenas**

Par courrier du 9 août 2011, la DREAL a été saisie, pour avis de l'autorité compétente en matière d'environnement prévu par l'article L.122-1 du code de l'environnement, sur le dossier de demande de déclaration d'utilité publique concernant le projet d'aménagement de la RD 13 par mise à deux fois deux voies entre Bessan et Pézenas.

**Présentation du projet :**

La section de la RD 13 qui est concernée par ce projet d'aménagement, d'une longueur d'environ 9 km, assure la liaison entre l'A75 à Pézenas et l'échangeur de l'A9, à Bessan, qui dessert Agde. Outre la desserte locale, elle a donc une importante fonction de liaison entre le secteur d'Agde et l'A75 et le Massif central. Actuellement constituée d'une chaussée bidirectionnelle, elle sera aménagée à deux fois deux voies et les échangeurs seront dénivelés lorsqu'ils ne le sont pas déjà.

**Cadre juridique :**

En application de l'article R.122-13 du code de l'environnement, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement donne son avis sur le dossier, comprenant l'étude d'impact, dans les deux mois suivant sa réception, soit au plus tard le 9 novembre 2011.

Il s'agit d'un avis simple qui porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il vise en particulier à éclairer le public et doit être transmis au pétitionnaire et joint au dossier d'enquête publique.

## Principaux enjeux du territoire identifiés par l'autorité environnementale :

Les principaux enjeux du territoire concernent les eaux souterraines et superficielles, y compris le risque d'inondation, le milieu naturel et le cadre de vie puisque certaines habitations sont proches de la route :

- deux nappes souterraines constituent des ressources importantes en eau potable : la nappe alluviale de l'hérault, vulnérable aux pollutions superficielles et la nappe profonde de l'Astien, généralement beaucoup mieux protégée mais cependant vulnérable dans le secteur où les sables astiens affleurent entre Nézignan-l'Evêque et Florensac,
- le projet est concerné par la zone inondable de l'Hérault, qu'il longe et celle de la Thongue, qu'il traverse,
- dans sa partie sud, le projet traverse la ZNIEFF de type I « Volcans et coulées basaltiques des Monts Ramus ». Elle est essentiellement caractérisée par sa richesse botanique avec des pelouses peu denses mais assez hautes abritant quelques espèces végétales intéressantes et des fronts de taille ou bas fonds imperméables accueillant des espèces de zones humides temporaires. Concernant la faune, deux espèces d'intérêt patrimonial sont notées : la magicienne dentelée, le plus gros orthoptère de France dans les pelouses et le Grand-duc d'Europe sur les escarpements rocheux,
- plusieurs zones habitées sont proches du tracé et peuvent être concernées par les nuisances sonores et éventuellement la qualité de l'air.

## Qualité de l'étude d'impact :

Formellement, l'étude d'impact comporte bien les éléments prévus à l'article R.122-3 du code de l'environnement :

- 1) une analyse de l'état initial du site et de son environnement très fournie. Elle semble complète sur la plupart des enjeux identifiés : l'eau et les milieux aquatiques ainsi que les zones inondables, le cadre de vie et le paysage.

Par contre, en ce qui concerne le patrimoine naturel, l'analyse est basée, outre l'utilisation des données bibliographiques, sur des inventaires de terrain qui ne paraissent pas adaptés aux enjeux ; le premier inventaire réalisé en août 2010 était trop tardif et le rapport mentionne la difficulté d'identifier des espèces végétales desséchées à cette période; Le deuxième rapport naturaliste porte sur 3 journées d'inventaire en novembre 2010, période où la plupart des espèces ne peuvent pas être identifiées et une seule journée en avril 2011 qui est adaptée aux espèces précoces. La période la plus favorable, de mai à juin, n'a pas fait l'objet d'inventaires. De plus, alors que la ZNIEFF de type I « Volcans et coulées basaltiques des Monts Ramus » est traversée par le projet, en tracé neuf, au sud de l'autoroute A9, le dossier ne mentionne pas ce secteur parmi les sites d'inventaires retenus.

- 2) une analyse des effets du projet qui paraît généralement adaptée aux enjeux.  
Cependant :
  - En ce qui concerne le bruit, l'analyse porte sur le minimum réglementaire, les modélisations étant réalisées sur le trafic moyen alors que cette voie subit de fortes modifications saisonnières,

- Pour le milieu naturel, l'étude ne conclut pas clairement sur le risque de destruction d'espèces protégées alors que l'étude « Ecotone » jointe en annexe mentionne deux espèces qui subissent des impacts résiduels : la Linotte mélodieuse et la Diane. Par ailleurs, l'absence d'inventaire sur le secteur de la ZNIEFF situé au sud de l'autoroute à proximité de l'échangeur de Bessan laisse un doute sur l'identification réelle des espèces impactées,
- En ce qui concerne le volet sanitaire, l'étude conclut en indiquant que l'aménagement n'induirait pas d'impact sanitaire pour la population présente dans la bande d'étude; il serait plus exact d'indiquer que l'aménagement n'induirait pas d'impact sanitaire supplémentaire.

- 3) les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, le projet a été retenu : le choix est principalement justifié par les fonctionnalités recherchées et la sécurité routière mais certains enjeux environnementaux sont aussi retenus comme la consommation d'espace et le paysage qui ont conduit à écarter la variante C correspondant à une mise à 2 fois 2 voies aux caractéristiques autoroutières. Pour les échangeurs, certains aménagements ont aussi été écartés à cause de leur impact sur les inondations. Par contre, la sensibilité particulière du milieu naturel n'a pas été prise en compte pour le raccordement de l'échangeur de Bessan pourtant situé en ZNIEFF de type 1.
- 4) Les mesures envisagées pour supprimer, réduire ou éventuellement compenser les effets dommageables du projet sur l'environnement et l'estimation des dépenses correspondantes.

Les mesures proposées sont principalement les précautions classiques à mettre en œuvre lors d'un chantier de travaux publics, des ouvrages de rétention et de dépollution pour les eaux pluviales dont le principe semble satisfaisant et qui devraient être précisés dans le dossier d'autorisation au titre des articles L.214-1 à 6 du code de l'environnement (dite « loi sur l'eau »), des aménagements paysagers et des protections acoustiques réalisées soit en façade soit par des ouvrages linéaires. Ces mesures semblent globalement adaptées aux enjeux étudiés. Cependant, les protections acoustiques résultant d'une modélisation devraient faire l'objet d'une vérification de leur efficacité qui n'est actuellement pas prévue.

En ce qui concerne le milieu naturel, les mesures ne sont évoquées que comme potentielles (un suivi naturaliste pourrait être effectué, des surfaces pourraient être acquises et gérées, pas de mention des demandes de dérogations pour destruction d'espèces protégées) et leur coût ne figure pas dans l'estimation des mesures en faveur de l'environnement.

- 5) Une analyse des méthodes utilisées assez claire et qui montre que si les méthodes sont généralement bien adaptées, les inventaires naturalistes sont insuffisants.
- 6) L'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité, ainsi que l'évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet apparaissent adaptées aux enjeux du projet.

Par ailleurs, le dossier comprend aussi un résumé non technique clair et fidèle au contenu de l'étude d'impact .

**Conclusion :**

L'étude d'impact comprend bien les éléments prévus par l'article R.122-3 du code de l'environnement et apparaît globalement d'une précision adaptée pour permettre de prendre une décision sur l'utilité publique du projet.

Les sujets sur lesquels des imprécisions ont été relevées devraient pouvoir faire l'objet de compléments :

- dans le cadre du dossier de demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 à 6 du code de l'environnement qui devrait permettre de préciser le dimensionnement des ouvrages de rétention et de dépollution des eaux pluviales,
- dans le cadre du dossier de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées qui devrait conduire à compléter les inventaires naturalistes et préciser les mesures réductrices et compensatoires,
- par un contrôle de l'efficacité des mesures de protection contre les nuisances sonores qui devrait être réalisé après les travaux.

Pour le Préfet,  
et par délégation

Le Directeur Régional Adjoint  
de l'Environnement, de l'Aménagement  
et du Logement Languedoc-Roussillon

  
Daniel FAUVRE