



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON-MIDI-PYRÉNÉES

Autorité environnementale

Préfet de région

Projet de Création d'un pont sur le Gardon et d'un accès au parc régional d'activité économique Humptry Davy sur la commune de La Grand-Combe et les Salles-du-Gardon (30) présenté par le Conseil Général du Gard

Avis de l'autorité environnementale sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact

Au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement (évaluation environnementale)

N° : 2016-001921

120/16

Avis émis le 29 AVR. 2016

DREAL LANGUEDOC-ROUSSILLON-MIDI-PYRÉNÉES

Division Évaluation Environnementale Est
520 allées Henri II de Montmorency
34064 Montpellier Cedex 02

Division Évaluation Environnementale Ouest
1 rue de la Cité administrative Bât G
CS 80002 - 31074 Toulouse Cedex

<http://www.languedoc-roussillon-midi-pyrenees.developpement-durable.gouv.fr>

Le Préfet de la région Languedoc-Roussillon-
Midi-Pyrénées,

à

Monsieur le Préfet du Gard

Direction Départementale des Territoires et de la Mer
du Gard
Service Environnement et Forêt
Unité Intégration de l'environnement
89, rue Wéber - CS52002
30907 NIMES cedex 2

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

**Service en charge de l'Autorité Environnementale : DREAL LRMP - Direction Énergie Connaissance /
Département Autorité Environnementale / Division Évaluation Environnementale Est**

Contact : Isabelle AUSCHER ; isabelle.AUSCHER@developpement-durable.gouv.fr

Vous m'avez transmis le 23/03/2016, pour avis de l'autorité compétente en matière d'environnement prévu à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le dossier d'aménagement d'un accès au parc régional d'activité économique Humpry Davy avec création d'un pont sur le Gardon, situé sur les communes de La Grand-Combe et des Salles-du-Gardon (30), et déposé par le Conseil Général du Gard.

L'avis de l'autorité environnementale est un avis simple. Il devra être porté à la connaissance du public et conformément à l'article R122-9 du code de l'environnement, être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public. Il sera également publié sur le site Internet de la préfecture de département et sur celui de la DREAL.

La DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées a accusé réception du dossier en date du 23/03/2016.

En sa qualité d'autorité environnementale par délégation du Préfet de Région, la DREAL a disposé d'un délai de 2 mois à compter de cette date pour donner son avis sur ce projet, soit au plus tard le 23/05/2016.

Elle a pris connaissance de l'avis du Préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, et de celui de l'agence régionale de santé (ARS).

Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à évaluation environnementale ou à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité de l'opération mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

La démarche d'évaluation environnementale d'un projet doit permettre d'identifier, de décrire et d'évaluer les effets notables du projet, plan ou programme sur l'environnement et proposer des mesures pour éviter, réduire voire compenser les conséquences dommageables sur l'environnement et en assurer le suivi (L.122-1 du code de l'environnement).

L'autorité décisionnaire a l'obligation de fixer dans sa décision les engagements et les mesures à la charge du porteur de projet (L.122-3-1 et 5 du code de l'environnement).

Avis détaillé

1. PRÉSENTATION DU PROJET

Le Parc Régional d'Activités Économiques (PRAE) Humphry Davy, en cours de réalisation sur la rive gauche du Gardon, sera desservi par la RN 106 (reliant Nîmes et Alès à Mende) située en rive droite. Or les franchissements du Gardon sont peu nombreux et le réseau viaire en rive gauche semble peu adapté au développement de cette zone d'activité ; aussi le Conseil Départemental du Gard a décidé de réaliser un nouvel ouvrage de franchissement du Gardon reliant le PRAE à la RN106.

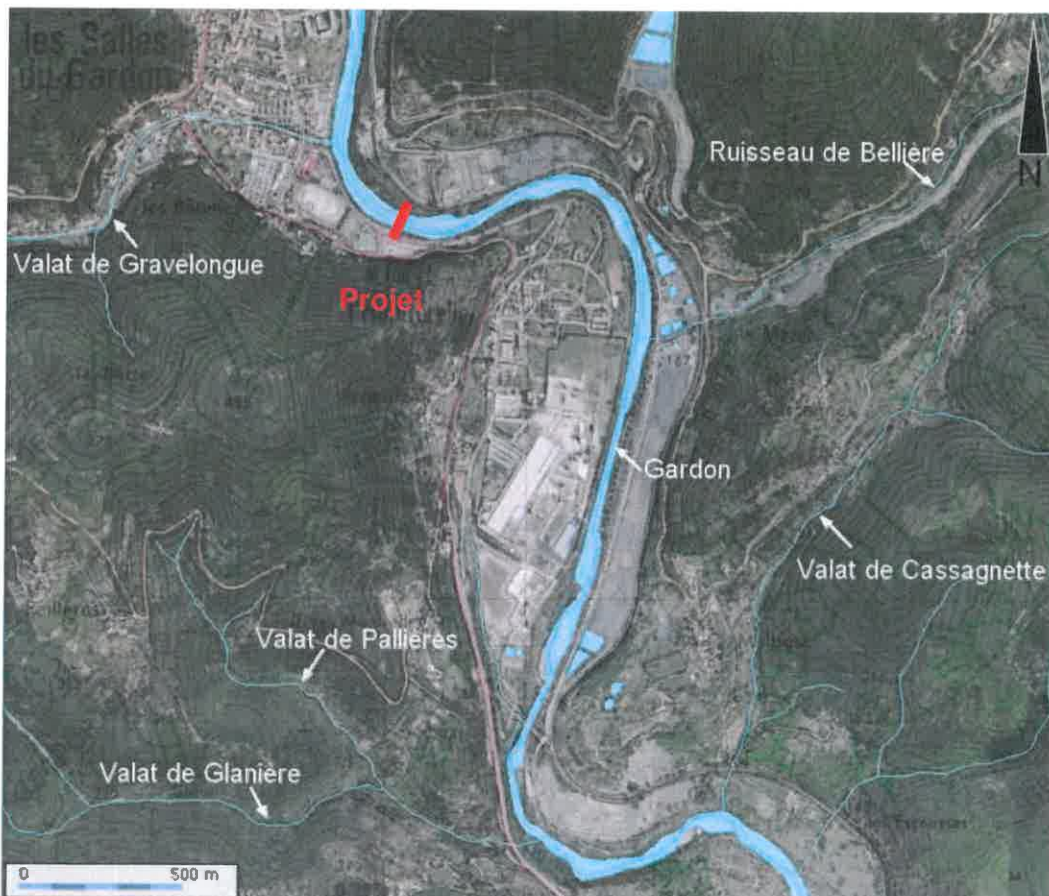
Le projet consiste ainsi en la réalisation d'un accès au Parc Régional d'Activités Économiques (PRAE) Humphry Davy, comprenant :

- en rive droite la création d'un carrefour giratoire à 4 branches (avec raccordement Est et Ouest à la RN 106 et à l'avenue des Sports et une voie d'accès au PRAE vers le pont), de rayon extérieur de 25 m,
- la dénivellation de la voie communale (avenue des Sports),
- un bassin de rétention de 550 m³,
- la construction d'un pont de franchissement du Gardon,
- la réalisation de la voirie de raccordement au futur carrefour du PRAE en rive gauche.

Le pont sera placé dans un méandre à grand rayon de courbure, au droit du boulo-drome situé en rive droite. Ses caractéristiques techniques sont les suivantes :

- pont mixte de type caisson métallique
- longueur 115 m (3 travées de 34m, 47m, et 34m),
- calage de la sous-poutre avec revanche de 1,8 m par rapport à la crue centennale et 0,5 m par rapport à la crue exceptionnelle,
- 2 culées sur berges avec enrochements libres en rive droite et protection avec enrochements en rive gauche,
- 2 piles situées dans le lit de la rivière.

La durée des travaux est estimée à deux ans et demi.



2. PRINCIPAUX ENJEUX IDENTIFIÉS PAR L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Préservation du milieu aquatique (qualité des eaux superficielles, continuité écologique) et prise en compte de l'aléa inondation.

La masse d'eau superficielle concernée est « Le Gardon d'Alès à l'aval des barrages de Ste Cécile d'Andorge et des Camboux » ; il s'agit d'une masse d'eau fortement modifiée pour laquelle le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Rhône-Méditerranée (SDAGE RM) 2016-2021 fait état d'un report d'atteinte du bon état écologique à 2027 au regard des paramètres hydrologie, substances dangereuses, matières organiques et oxydables, morphologie.

Le Plan de Prévention des Risques inondation (PPRi) du Gardon d'Alès approuvé le 9 novembre 2010 fixe les prescriptions constructives et précise que le parti retenu parmi les solutions envisagées présentera le meilleur compromis technique, environnemental et économique. Les ouvrages tant au regard de leurs caractéristiques, de leur implantation que de leur réalisation ne doivent pas augmenter le risque en amont et en aval. Leur impact hydraulique doit être nul tant du point de vue des capacités d'écoulement que des capacités d'expansion de crue, et ce pour l'aléa de référence.

L'ouvrage de franchissement ne devra ni perturber les écosystèmes, ni aggraver le risque inondation ou subir de dommages.

3. QUALITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT ET PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT

Sur la forme, l'étude d'impact comporte l'ensemble des éléments prévus par l'article R.122-5 du CE.

L'Autorité environnementale constate cependant des insuffisances :

- dans la description du projet, dont les caractéristiques sont soit à rechercher sur les plans (largeurs, hauteurs) soit absentes (emplacements des piles),
- dans les informations concernant les inventaires naturalistes (nombre de journées d'investigations floristiques, conditions climatiques, qualifications). Elle relève notamment l'absence de prospection du milieu aquatique.

Elle relève des contradictions ou incohérences entre certaines informations et conclusions de l'étude d'impact par rapport à l'étude faune-flore ou au dossier spécifique de demande d'autorisation Loi sur l'Eau (concernant par exemple les périodes d'inventaires de 4 saisons dans l'étude d'impact et seulement en avril, mai et juillet dans l'étude faune-flore).

L'étude spécifique faune-flore est bien jointe au dossier mais pas l'étude hydraulique.

Justification du projet et solutions de substitution

Dans la description du projet, l'étude explique que la desserte du PRAE Humphry Davy nécessite la réalisation d'un giratoire et d'un nouveau pont sur le Gardon ; elle affiche clairement l'objectif de cet aménagement comme étant la desserte du futur parc d'activités.

Aussi, l'Autorité environnementale s'interroge sur le fait que cet aménagement n'ait pas été intégré au projet de PRAE. L'étude d'impact portant sur la réalisation du PRAE aurait ainsi dû être reprise et complétée par un volet concernant l'accès au PRAE.

L'Autorité environnementale considère que les arguments « ouvrages de franchissement peu nombreux et réseau en rive gauche peu adapté à ce développement » utilisés pour justifier ce nouvel aménagement nécessitent d'être resitués dans leur contexte. Une carte intégrant les autres ouvrages de franchissement et une estimation des trafics, actuels et prévisionnels, comparée à la période d'exploitation du site industriel de Charbonnage de France (anciennement situé en lieu et place du futur PRAE) apporterait un éclairage utile.

Les solutions de substitution portent sur différents types de raccordements (carrefour, giratoire) et 3 variantes d'implantation du pont (ces dernières ne sont pas décrites). L'Autorité environnementale estime qu'il aurait été judicieux de présenter et comparer des solutions de substitution comme l'utilisation de l'ancienne voie ferrée et la reconfiguration des voies en rive gauche. Elle note d'ailleurs qu'il est fait mention de différentes variantes du projet initial pour la détermination du périmètre ayant servi de zone d'étude pour les inventaires naturalistes mais que ces variantes ne sont pas présentées. Elle rappelle que le projet doit correspondre au meilleur compromis technique, environnemental et économique.

Compatibilité avec les plans/programmes et documents de planification

Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Rhône-Méditerranée (SDAGE RM) 2016-2021

L'étude conclut à la compatibilité du projet avec le SDAGE RM 2010-2015. L'Autorité environnementale note que l'analyse fournie ne s'appuie pas sur le SDAGE 2016-2021 en vigueur et qu'elle ne précise pas les Orientations Fondamentales concernées, connues à la date d'élaboration de l'étude d'impact.

Plan de Prévention des Risques inondation (PPRI)

L'étude précise que les aménagements en rive droite sont situés en zone inondable exceptionnelle mais en dehors de la zone inondable centennale type de référence, et que le projet respecte les prescriptions du PPRI.

Documents d'urbanisme

L'étude stipule que le projet est compatible avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de La Grand Combe mais pas avec le Plan d'Occupation des Sols de la commune des Salles-du-Gardon ; elle ne précise pas si une mise en compatibilité est en cours.

Préservation du milieu aquatique

Faune flore

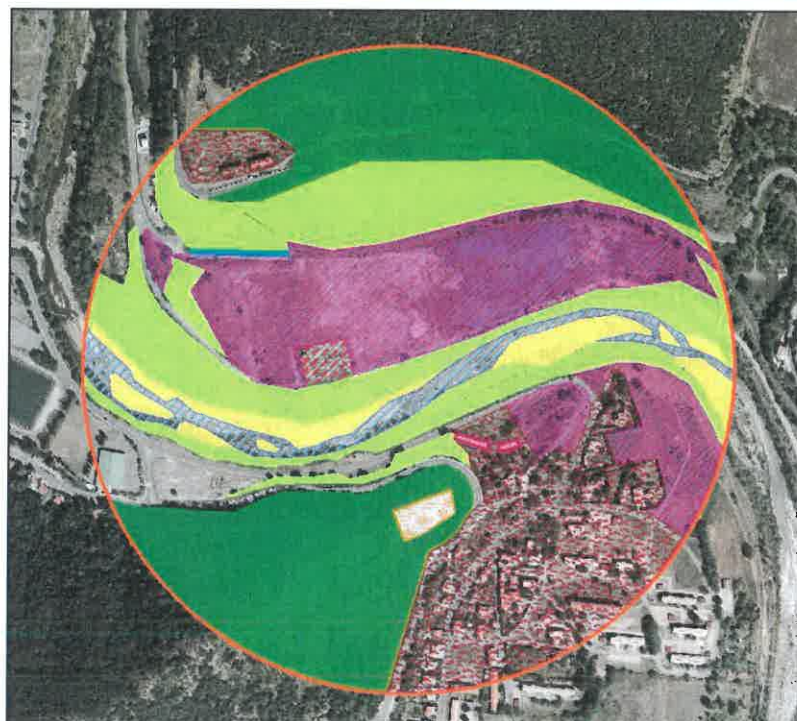
Les campagnes de terrain ont été menées sur une zone de 50 hectares définie préalablement au choix d'implantation du pont ; l'étude présente les résultats d'inventaires sur cette zone :

- 12 habitats naturels dont 3 d'intérêt communautaire (« forêts de peupliers riveraines et méditerranéennes », « Cours d'eau intermittent, bancs de graviers sans végétation », « Lits de graviers méditerranéens »),
- aucune espèce végétale protégée,
- un cortège faunistique varié (40 espèces d'oiseaux, espèces communes de reptiles, libellules, papillons, chauves-souris et amphibiens).

Elle relève une forte densité d'espèces végétales invasives, notamment aux abords du Gardon.

Pont sur le Gardon - Etude d'impact - Volet milieux naturels

Habitats naturels



Habitats naturels d'intérêt communautaire (Code EUR27)

- Forêts à Quercus ilex et Quercus rotundifolia (9340.3)
- Lit de graviers méditerranéens (9250)
- Forêts-galeries à Salix alba et Populus alba (92A0)

Autres habitats naturels (Code CORINE Biotope)

- Cours d'eau intermittent * Bancs de graviers sans végétation (24.16 * 24.21)
- Villes * Jardins (85.1 * 85.3)
- Gazons à Brachypode de Phénicie (34.36)
- Sites Industriels en activité (86.3)
- Zones rudérales (87.2)
- Vignobles traditionnels (83.211)
- Alignements d'arbres (84.1)

Zone d'étude



Le dossier Loi sur l'Eau précise que, s'agissant de la faune, le Gardon se révèle être particulièrement intéressant en tant que zone de nourrissage, de transit et de reproduction. Alors que l'étude d'impact ne présente pas de conclusion quant aux impacts du projet, le dossier Loi sur l'eau conclut à un impact, qui reste à qualifier, de la création du giratoire au niveau de la ripisylve et à un impact sur les populations animales du fait de l'altération des habitats par pollution chronique en phase exploitation.

L'Autorité environnementale constate que la zone d'étude de 50 hectares a été déterminée au regard des différentes variantes du projet initial. Dans la mesure où l'implantation du projet de pont est déterminée, il aurait été plus approprié de centrer le périmètre de l'aire d'étude sur le site d'implantation du projet. En effet, le positionnement précis du projet par rapport à la zone d'étude faune-flore de 50 hectares n'étant pas fourni, il n'est pas possible de connaître les enjeux biodiversité du projet.

De plus, en l'absence d'étude du milieu aquatique (flore, poissons, crustacés, mollusques, ...), les enjeux liés à ce milieu ne sont pas définis bien qu'il s'agisse d'un dossier Loi sur l'Eau.

Elle relève l'absence de conclusion de l'étude d'impact concernant les enjeux et les impacts du projet, ainsi que des incohérences avec les éléments de l'étude faune-flore et du dossier Loi sur l'eau.

L'étude propose des mesures générales destinées à éviter les pollutions durant la phase travaux : limitation de la zone d'emprise du chantier, adaptation du calendrier des travaux aux sensibilités écologiques, limitation des risques de pollutions accidentelles, travail à sec derrière des batardeaux.

Durant la phase exploitation, l'étude estime qu'une perturbation du fonctionnement écologique par fragmentation et/ou coupure des habitats naturels (ripisylve) et banalisation de la flore représente un impact potentiel. Elle évoque une restauration de la ripisylve, des campagnes d'éradication des espèces invasives, la transparence écologique de l'ouvrage par maintien en état des berges naturelles et restauration si besoin. En termes de suivi des mesures, elle suggère un suivi sur 3 ans des plantations liées aux aménagements paysagers.

L'Autorité environnementale rappelle que les travaux vont nécessiter une intervention dans le lit mineur pour la réalisation des piles du pont, que l'étude précise également que si les travaux ont lieu en période d'étiage, il n'est pas prévu la mise en place de batardeaux, qu'un déblaiement temporaire est prévu lors de la création des fosses autour des piles suivi de la remise en place des matériaux alluvionnaires, que des opérations de terrassements seront pratiquées lors de la création des talus routiers.

Au regard des risques importants de pollution du cours d'eau, l'étude d'impact se doit de présenter des mesures d'évitement et de réduction précises (notamment pour la réalisation des piles du pont) et un engagement ferme à les mettre en œuvre.

Concernant la phase exploitation, les mesures proposées sont succinctes : alors qu'il n'est pas décrit d'impact sur la ripisylve ou sur les berges dans l'étude d'impact, une restauration est évoquée sans que soient précisées les surfaces concernées, leur situation et la flore concernées.

Prise en compte de l'aléa inondation

L'état initial concernant l'hydrographie est à rechercher dans le dossier Loi sur l'eau, il ne figure pas dans l'étude d'impact. Cet état présente une partie des éléments d'hydraulique ayant servi à l'élaboration du modèle permettant de définir les niveaux d'eau au droit du projet de pont.

L'Autorité environnementale aurait apprécié que l'étude hydraulique soit jointe au dossier, que les éléments utiles à la compréhension des choix opérés pour l'ouvrage de franchissement soient présentés et intégrés à l'étude d'impact, et que soient justifiés la configuration, la solution technique et la recherche de la meilleure zone de franchissement de l'ouvrage, au regard des conséquences de l'aménagement sur les écoulements et les risques d'affouillement et d'érosion des berges.

Bruit, qualité de l'air

L'étude fournit les résultats des 2 points fixes d'enregistrement du niveau sonore :

- un sur la RN 106 avec des niveaux sonores supérieurs à 65 dB(A) le jour (évaluation en décibels d'un niveau sonore avec pondération A qui reflète mieux la manière dont les humains entendent) et à 60 dB(A) la nuit,

- un dans la zone en contrebas de la RN 106 avec des niveaux inférieurs à 65 dB(A) le jour et à 60 dB(A) la nuit.

Elle estime que la contribution sonore du projet varie entre 15,5 et 48,7 dB(A) pour la période 6h-22h, et que, par conséquent, il n'y aura aucun dépassement de la contribution sonore maximale de 65 dB(A).

L'Autorité environnementale s'interroge sur cette affirmation dans la mesure où l'étude ne précise pas le niveau sonore final attendu (les décibels ne s'additionnent pas directement, ils sont soumis à un calcul logarithmique dont l'étude ne donne pas le résultat) et où l'étude n'établit aucun lien avec l'augmentation de trafic attendue.

En effet, même si l'étude d'impact stipule en page 113 que « le projet n'est pas de nature à augmenter le trafic sur la RN 106 », elle précise en page 123 que « la RN 106 va connaître une évolution de son trafic due à la contribution du PRAE qui induit un apport supplémentaire de véhicules de l'ordre de 100 poids lourds et 45 à 50 voitures supplémentaires par jour. Elle estime le trafic actuel à 10 000 véhicules par jour, et à 12 300 véhicules par jour 20 ans après la mise en service du projet. Le dossier Loi sur l'Eau fournit une estimation à 20 ans de 9280 véhicules par jour sur le pont et 14 970 véhicules par jour au niveau du giratoire.

Concernant la qualité de l'air, l'étude conclut à une nette diminution de l'ensemble des quantités d'émission annuelles (CO, Nox, particules, SO2) du fait de la diminution de la distance parcourue (300 m avec le projet, 3 km sans), et ce malgré l'augmentation de trafic attendue. L'Autorité environnementale recommande d'explicitier cette affirmation.

Impacts cumulés

L'analyse des effets cumulés se présente comme suit : « le PRAE est en cours de travaux et la première tranche sera finalisée au printemps 2014. Il s'agit d'un projet existant pris en compte dans l'état initial de l'étude d'impact ».

L'Autorité environnementale considère cette analyse comme inadaptée. Elle rappelle que le projet est directement lié au PRAE, qu'il aurait dû être intégré à l'étude d'impact de ce dernier, et, puisque tel n'est pas le cas, que l'étude d'impact du projet doit étudier les impacts cumulés du PRAE et de sa desserte (pont et giratoire).

4. CONCLUSION

L'absence de prospection du milieu aquatique et l'absence de conclusion de l'étude d'impact concernant les enjeux et les impacts du projet, ainsi que les incohérences avec certains éléments de l'étude faune-flore et du dossier Loi sur l'eau ne permettent pas à l'Autorité environnementale de se prononcer valablement sur les effets du projet. Bien que les enjeux biodiversité semblent faibles, il apparaît néanmoins nécessaire d'améliorer le contenu de l'étude d'impact.

Pour le Préfet de Région, et par délégation,


Le Directeur Régional Adjoint
Philippe MONARD

