



PRÉFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON-MIDI-PYRÉNÉES

Autorité environnementale

Préfet de région

**Projet de Projet de voie de liaison interquartier
entre Mayac et Mas de Mèze à Uzès (30)
présenté par la Commune d'Uzès**

**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° : 2016-002077

Avis émis le

17 AOUT 2016

237/16

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 Weber
30907 NIMES CEDEX

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 18/07/2016, pour avis de l'autorité compétente en matière d'environnement prévu à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le dossier de projet de voie de liaison interquartier entre Mayac et Mas de Mèze à Uzès (30) déposé par la Commune d'Uzès.

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 18/07/2016.

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 18/09/2016.

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

La commune d'Uzès connaît, aux heures de pointe, une saturation de la circulation dans son centre historique, notamment rue des Carmélites, du fait de l'intensification du trafic de transit entre Alès et Remoulins ou Avignon.

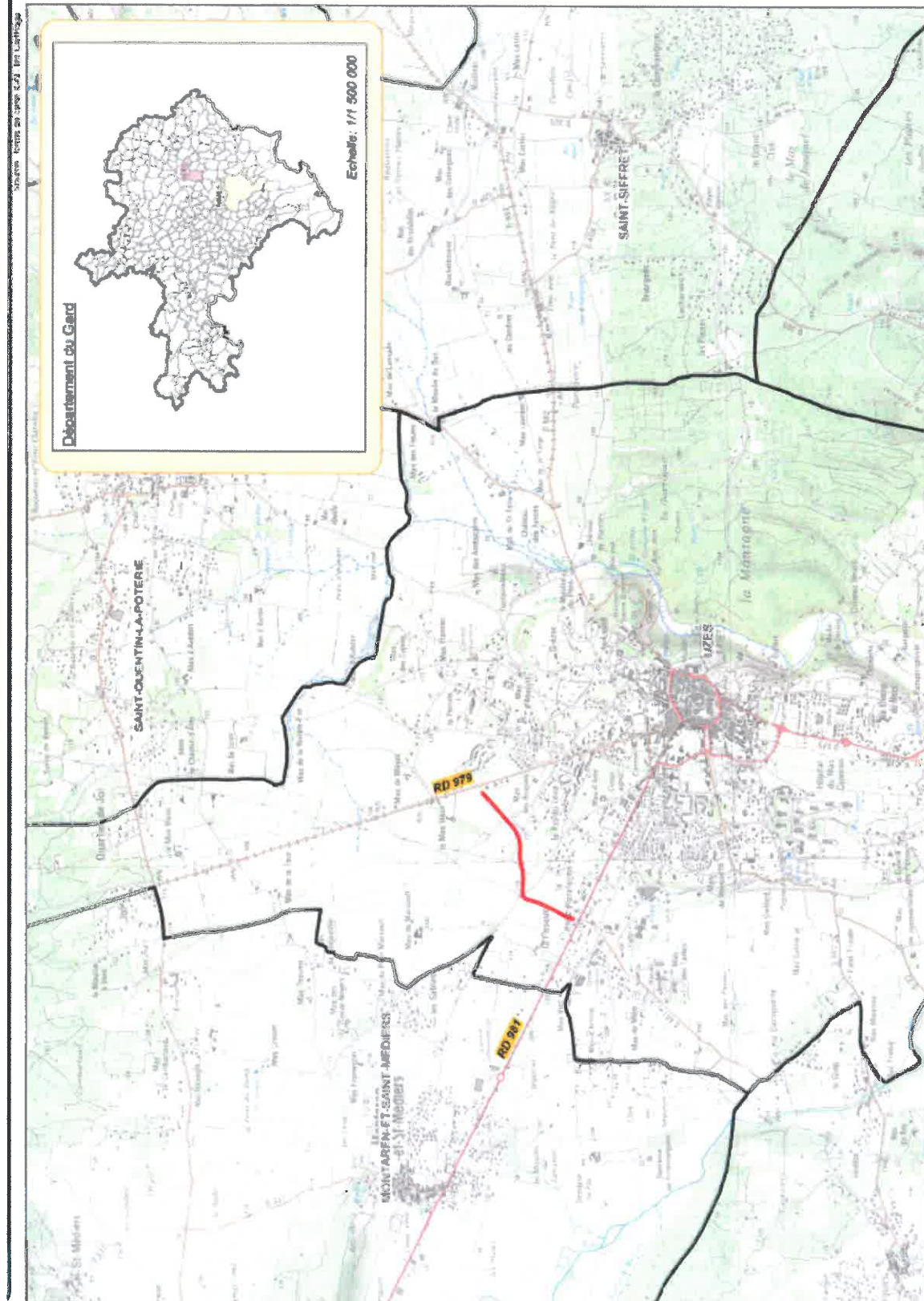
La réalisation, au Nord-Ouest de la commune d'Uzès, d'une voie reliant la Route Départementale RD979 (route de St Ambroix-Lussan) à la RD981 (route d'Alès, axe majeur permettant de rejoindre les zones d'activités de Montaren et Saint Médiars, Alès, et au-delà l'autoroute A9), devrait faciliter la circulation pour les habitants des communes du Nord-Ouest d'Uzès qui empruntent ces deux RD, en permettant aux usagers de contourner le centre-ville d'Uzès et de relier le quartier récent de Mayac (RD979) à la RD981.

Le projet consiste en la réalisation d'une voie de liaison entre la RD981 au niveau du Mas de Mèze et la RD979 au niveau du quartier de Mayac, comprenant :

- l'aménagement des 2 carrefours giratoires existants de Mayac pour la RD979 et des Haras pour la RD981,
- la réalisation d'un carrefour en T en partie centrale (croisement avec le chemin du Passage du Loup et le chemin de Montaren),
- la réalisation, pour les véhicules motorisés, d'une chaussée de 2X1 voies de 3m de large chacune bordée d'accotements de 0,6m, sur un linéaire de 1,2 km,
- l'aménagement de 3 ralentisseurs,
- la réalisation d'une voie cyclable bidirectionnelle d'une largeur de 2,5m séparée de la voie routière par une bande paysagère de 1,5m de large.

La collecte des eaux de surface se fera par :

- la mise en place de 2 fossés périphériques et de noues,
- la réalisation de 3 bassins de rétention (277 m³, 277 m³, 850 m³) en partie centrale de l'aménagement,
- la mise en place d'ouvrages hydrauliques dimensionnés pour des événements pluvieux centennaux dans les fossés existants permettant de garantir la transparence hydraulique.



2. PRINCIPAUX ENJEUX IDENTIFIÉS PAR L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Eaux superficielles

Le tracé de la voie de liaison intercepte 5 bassins versants principaux, drainant les eaux pluviales qui ruissellent alors vers le Nord et rejoignent un ruisseau attributaire du ruisseau des Rosselles qui se jette dans l'Alzon.

Un projet d'infrastructure routière étant susceptible d'entraîner un impact sur les écoulements superficiels du fait de l'augmentation de la surface imperméabilisée et des éventuelles coupures ou modifications des écoulements des bassins versants, il convient par conséquent que le projet n'entraîne pas d'augmentation des débits et volumes de ruissellement.

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 et apparaît proportionnée aux enjeux. Elle intègre une étude Air de niveau III (définie en fonction des critères de trafic, de densité d'habitation et le linéaire du projet) et une étude acoustique.

L'étude spécifique faune-flore (mai 2016) est jointe au dossier ainsi qu'une étude paysagère (décembre 2014).

Justification du projet et solutions de substitution

L'enjeu majeur du projet est défini par l'étude comme étant le désengorgement du trafic du centre-ville d'Uzès. L'étude présente une estimation de diminution du trafic de l'ordre de 2000 véhicules par jour sur chaque RD.

L'Autorité environnementale aurait apprécié que cette estimation soit explicitée et détaillée et que la finalité du projet, présenté comme une simple voie de liaison entre 2 quartiers situés en périphérie de la ville, fasse l'objet d'une représentation et d'un chiffrage des différents flux, afin d'expliquer en quoi il constitue une véritable décharge pour le centre-ville.

Elle observe qu'aucune solution de substitution n'est présentée et s'interroge quant à une éventuelle intégration du projet à une future voie de contournement.

Compatibilité avec les documents d'urbanisme

L'étude stipule que le projet est compatible avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'Uzège – Pont du Gard approuvé en 2008 et avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune (emplacement réservé) approuvé en 2006, et qu'il s'inscrit également dans le plan de déplacement d'Uzès.

L'Autorité environnementale estime qu'il aurait été utile de développer ce chapitre, et notamment de reprendre les éléments de diagnostic du plan de déplacement de la ville, afin de permettre une meilleure compréhension des problématiques de circulation et de l'intérêt du projet.

Préservation de la faune et de la flore

L'étude précise que le projet est situé en zone péri-urbaine sur des terrains principalement agricoles constitués d'une mosaïque de parcelles de culture de graminées, de vignes, de pâtures et de friches.

L'étude présente les résultats d'inventaires menés au printemps et en été 2014, ainsi qu'au printemps et en hiver 2016 :

- 12 habitats naturels, semi-naturels ou anthropiques sans enjeu de conservation,
- aucune espèce végétale patrimoniale,
- 35 espèces d'oiseaux dont 6 patrimoniales qui utilisent la zone comme zone d'alimentation,
- une dizaine d'espèces de reptiles en faible effectif,
- 16 espèces de chauves-souris dont 3 présentent un enjeu modéré (Murin à oreilles échancrées, Petit murin et Barbastelle d'Europe) et 3 un enjeu fort (Murin du groupe « Natterer », Murin de Bechstein, Rhinolophe euryale) ; aucun gîte n'a été recensé dans l'aire d'emprise du projet. L'étude considère la zone du projet comme zone relai entre les gîtes et les territoires de chasse pour les espèces à enjeu fort, et comme zone de transit et de chasse pour les autres espèces.

Elle relève la présence d'espèces végétales invasives.

L'étude montre que les principaux corridors et axes de déplacements de la faune sont constitués par la végétation arbustive des parcelles non exploitées, les haies et les alignements d'arbres.

Elle considère la mise en place d'ouvrages cadre, à la place des buses existantes, comme étant de nature à renforcer l'attractivité pour le passage de la petite faune terrestre.

Elle conclut à un impact résiduel négligeable après mise en œuvre des mesures proposées en phase chantier (adaptation du calendrier des travaux, respect des emprises et mise en défens, repérage des zones de replis existantes et création de micro-habitats pour la petite faune, préservation des connectivités écologiques, aménagements des bords de route, gestion des déchets du chantier, accompagnement écologique).

L'Autorité environnementale considère l'ensemble des mesures proposées en phase chantier comme étant de nature à limiter les impacts sur la faune, sous réserve de l'accompagnement du chantier par un écologue, la plupart des mesures étant en effet généralistes et nécessitant la présence d'un spécialiste pour leur mise en œuvre opérationnelle.

Même si l'étude précise que l'occupation des sols sur le secteur n'est pas amenée à évoluer et à s'urbaniser à court terme, du fait de son inscription en zones agricoles et naturelles au PLU de la commune, l'Autorité environnementale s'interroge néanmoins quant à l'évolution des continuités écologiques et au devenir de la zone située entre les 2 RD et la ville d'Uzès, compte tenu du fait que le projet entraînera son encerclement par des infrastructures routières.

Eaux superficielles

Le projet de collecte des eaux de la nouvelle voirie (plate-forme routière et ses annexes) et des eaux issues du bassin versant (BV1) se fera par un réseau étanche de fossés aériens de part et d'autre de la voirie qui achemineront les eaux pluviales via un réseau enterré de canalisations ou buses vers 3 bassins de rétention d'un volume total de 1327 m³ équipés de dispositifs de lutte contre les pollutions accidentelles. L'étude montre que les bassins, tels que dimensionnés, servent de mesure compensatoire à l'imperméabilisation des sols (estimée à environ 12 000 m² de surface imperméabilisée).

Elle établit également la transparence hydraulique des ruissellements issus des autres bassins versants, grâce au redimensionnement, pour des événements pluviaux centennaux, des 5 ouvrages de franchissement existants disposés au niveau des fossés.

Elle présente un ensemble de recommandations qui devront être mises en œuvre en phase chantier et en phase exploitation afin de limiter les impacts sur la qualité des eaux superficielles.

Bruit, qualité de l'air

L'étude estime le trafic à 2 000 véhicules/j à la mise en service puis à 3 000 20 ans après, à partir d'une étude réalisée en 2009.

Concernant la qualité de l'air, le niveau d'étude est défini comme de type III, requérant dès lors une simple estimation des émissions de polluants, la réalisation éventuelle de mesures in situ pour la qualification de l'état initial, et le rappel sommaire des effets de la pollution atmosphérique sur la santé (niveau III et IV).

L'étude estime que la fluidification des conditions de circulation due à la liaison interquartiers n'affectera pas la qualité de l'air, globalement bonne, et devrait même l'améliorer.

Elle fournit les résultats de 3 mesures d'enregistrement du niveau sonore actuel, d'une durée de 24 heures, réalisées en 3 points fixes ; les niveaux sonores relevés sont inférieurs à 65 dB(A) le jour et à 60 dB(A) la nuit. Elle précise que la contribution sonore du projet n'excédera pas 65 dB(A) pour les 2 habitations très proches de jour et sera faible de nuit compte tenu du trafic.

L'Autorité environnementale aurait trouvé utile que les calculs et éléments permettant d'estimer le trafic, issus de l'étude Ginger 2009, soient détaillés et actualisés.

Matériaux générés

L'étude estime que les 6500 m³ de matériaux extraits seront majoritairement réutilisés sur le site. Elle n'apporte pas de précision quant à un éventuel stockage temporaire de ces matériaux.

4. CONCLUSION

L'Autorité environnementale aurait apprécié que l'étude explicite les flux migratoires existants afin de montrer l'impact positif du projet sur la circulation. Si elle relève avec intérêt la présence d'une voie réservée aux modes de déplacements doux et la limitation de la vitesse automobile à 50 km/h, elle aurait apprécié que le projet s'insère dans une réflexion globale concernant les modes de déplacement alternatifs à la voiture.

Même si les enjeux environnementaux semblent faibles, l'Autorité environnementale recommande la mise en œuvre de l'ensemble des mesures d'évitement et de réduction présentées par l'étude, et notamment le suivi du chantier par un écologue, afin de limiter les impacts du projet, ainsi que des aménagements paysagers et écologiques favorables à la petite faune.

Pour le Préfet de Région, et par délégation,



Frédéric DENTAND