

ROUTE DEPARTEMENTALE 20

**Aménagement entre la station du bleymard
et le col de finiels**

**Travaux de lutte anticongères
entre le PR 43,650 et le PR 39,650 (cols de finiels)**

**Communes de Mas d'Orcières, Cubières
et Pont de Montvert**

A.P.S.

Notice explicative

(Extrait)

NOTICE EXPLICATIVE

Table des matières

1 - Objet de l'opération	1
2 – Contexte et présentation de l'Opération.....	2
3 – Nature des travaux.....	2
4 – Descriptif des travaux	3
4.1– Terrassements et mouvements de terres.....	3
4.2 - Chaussées.....	4
4.3 - Assainissement.....	4
4.4 - Ouvrages d'art.....	5
4.5 - Provenance et destination des matériaux.....	6
4.6 - Pare-neige	6
4.7 - Travaux annexes.....	6
5 – Estimation des travaux	6
6 – Impacts et mesures de réduction des impacts.....	7
sur l'environnement	7
6.1 – Terrassements et mouvements de terres.....	7
6.2 – Assainissement.....	7
6.3 – Pare-neige.....	9
6.4 – Ouvrages d'art	9
6.5 - Faune et flore.....	9

1 - Objet de l'opération

Le projet concerne la Route Départementale n° 20 qui relie les communes du Bleymard au Pont de Montvert sur la section comprise entre le PR 39,650 (col de Finiels) et le PR 43,650 (station Bleymard-Mont Lozère).

L'objet de l'opération consiste a réaliser des travaux de lutte anticongères entre le col de Finiels et la station de ski du Bleymard - Mont Lozère).

Les travaux ont également vocation à faciliter le passage des engins de déneigement et de manière plus générale à améliorer les conditions de circulation sur la RD.20

Cette opération se situe dans le périmètre du Parc National des Cévennes (PNC) entre les hameaux de Finiels et de Malavieille,

Les communes concernées par le projet sont le Mas d'Orcières (ouest de la route) et Cubières (Est de la route) .

La gestion domaniale de la Route Départementale n° 20 dépend du Conseil général de la Lozère.

Les Unités Territoriales du Conseil Général chargées de l'entretien et de l'exploitation de la Route Départementale n° 20 sont :

- L'UTCG de Villefort sur la section comprise entre le Bleymard et le col de Finiels,
- L'UTCG de Florac entre le col de Finiels et le Pont de Montvert

2 – Contexte et présentation de l'Opération

Cette route est la seule voie de desserte et d'accès à la station de ski du Bleymard-Mont Lozère via le Bleymard et le Pont de Montvert.

Le point culminant de la RD n° 20 se situe à 1596 m d'altitude au col de Finiels.

L'opération se situe à l'ubac du Mont Lozère.

Globalement, la Route Départementale n° 20 est relativement abritée et peu sujette à la formation de congères, exceptée sur la section située entre le col de Finiels et les chalets de la station de ski du Bleymard-Mont Lozère.

La section concernée de quatre kilomètres environ, est balayée par les vents et, même avec de faibles quantités de neige, la formation rapide de congères reste fréquente.

Ceci conduit les centres techniques rattachés aux UT à interdire toute circulation dès que les conditions météorologiques se dégradent et, pénalise fortement l'activité de la station dont la gestion et l'équilibre dépendent de l'accessibilité au domaine skiable du Mont Lozère.

La station de ski du Bleymard-Mont Lozère, est une station mixte qui combine les pratiques du ski alpin et du ski nordique.

La clientèle émane :

- de la Lozère, provenant essentiellement du bassin de vie de Mende, l'accès s'effectuant par le versant Nord, via le Bleymard,
- des départements limitrophes (Gard, Vaucluse et Bouches du Rhône notamment) qui accède par le versant sud, via le Pont de Montvert.

3 – Nature des travaux

L'objet des travaux consiste à envisager une « sécurisation » de la zone exposé aux vents pour essayer de limiter les zones de formation de congères.

Les aménagements envisagés consistent en des recalibrages ponctuels de chaussée à 5,50m de largeur avec accotement de 1m à l'aval de la route et de 0,50m à l'amont, soit une plateforme routière (supérieure) de 7 m maximale.

Les sections ainsi travaillées portent (sur les 4 km du tracé total) sur un linéaire de 2 300 m :

- zone 1 de 1 500 m,
- zone 3 de 370 m,
- zone 5 de 230 m
- et zone 7 de 200 m.

La numérotation des zones prend en compte les zones 2 (1 280 m), 4 (300 m) et 6 (120m) sur lesquelles il ne sera réalisé qu'une remise en état de la couche de revêtement par reprofilage puis enduit bicouche sans aménagement plus conséquent (recalibrage, élargissement...etc).

Sur les zones 1, 3 et 5, les élargissements se feront par « poutres de rive » longitudinales. Le profil en long restera sensiblement inchangé pour les zones 1 et 3 et donc les implications sur le milieu hors emprises routières seront ainsi minimisées.

Par ailleurs sur les zones 3 et 5, ces élargissements de chaussée se feront exclusivement par le côté aval.

Seule la zone 3 verra son profil en long totalement relevé de 40 cm (avec réalisation d'une nouvelle constitution de chaussée) car c'est une zone particulièrement difficile en hiver avec des congères tenaces.

La zone 7 aura sa constitution de chaussée entièrement refaite (démolition puis reconstruction) sans aucun élargissement et uniquement pour la partie de cette constitution où la structure se sera avérée de mauvaise qualité (matériaux impurs). Le profil en long sera identique après travaux ce qui, là aussi, évitera trop de répercussions sur le milieu en rive de chaussée.

Pour parfaire, les dispositions de lutte anti-congères, tout particulièrement au droit des zones où aucun aménagement n'est réalisé, il est également envisagé la mise en place de barrières pare-neige.

Le projet prévoit également, suite à une demande récente du Parc National des Cévennes, la reprise du revêtement de la zone de stationnement existante au Col de Finiels et celle du revêtement de chaussée de la section située au droit de ces places : purges, reprofilage en graves naturelles, réalisation d'un bicouche.

4 – Descriptif des travaux

Les travaux à exécuter comprennent :

- Le dégagement des emprises, la dépose et repose de clôtures en limite de propriété
- Le décapage de la terre végétale sur une épaisseur moyenne de 0.20m
- l'exécution des terrassements nécessaires à l'élargissement de la plate-forme,
- la scarification de chaussée
- la construction des ouvrages d'écoulement des eaux et d'assainissement sur le tracé des 4 zones concernées,
- l'exécution des couches constitutives de la chaussée,
- les rétablissements d'accès.

4.1– Terrassements et mouvements de terres

Ils comprennent l'extraction des matériaux de déblais, la mise en œuvre et le compactage des remblais. Ils consistent en :

- l'arrachage ou l'abattage et le dessouchage d'arbres, le cas échéant, des taillis, broussailles et baies situés dans les emprises, les produits obtenus étant évacués en décharge ou incinérés.
- le décapage des terrains en surface avec mise en dépôt de la terre végétale en vue de son réemploi.
- l'extraction et la mise en décharge des racines restantes, des anciennes souches et tous les matériaux non pierreux mis à jour pendant les travaux.
- les démolitions de l'ensemble des ouvrages divers de toutes natures situés sur les emprises. Tous les matériaux obtenus devront être évacués en décharge, exception faite des matériaux pierreux qui pourront être réutilisés soit en corps de remblais,
- la mise en dépôt ou décharge des produits de purges et de déblais de mauvaise qualité.
- l'exécution des terrassements en terrain de toute nature.
- l'exécution des redans.
- le curage des terrains de faible portance.
- la mise en œuvre de remblais, leur régalage et compactage.
- le compactage et le réglage de la forme.
- la protection de la plate-forme et des talus contre les eaux de ruissellement.
- les divers réglages (plate-forme, talus de déblais...).
- l'exploitation des lieux de dépôts et décharges (réglage et compactage).
- la construction et l'entretien des pistes d'accès et divers ouvrages provisoires nécessaires à la bonne réalisation des travaux.
- le revêtement des talus en terre végétale reprise (donc émanant) du site.
- les travaux de terrassement intégreront « l'effacement » des délaissés situés sur la section de la RD 20 intéressée par les travaux, mêmes ceux non utiles aux emprunts : les parties couvertes par des matériaux hydrocarbonés seront scarifiées et celles-ci,

comme celles uniquement constituées de Graves compactes, seront, à l'issue des travaux recouvertes de terre-végétale et végétalisées.

Le projet n'a pu établir l'équilibre déblais - remblais (1610m³ de déblais+ décaissement pour 2 300 de remblais : le manque de matériaux nécessaires (690 m³) pour remblais complémentaires se fera par emprunt de matériaux sur site à proximité du chantier sur les délaissés existants actuellement en rive de la RD, le long de la section intéressée par les travaux.

4.2 - Chaussées

Les travaux comprennent :

- la vérification et la remise en état de la plate-forme support de chaussée
- le décaissement de la chaussée existante pour les surfaces réutilisées ainsi que les purges éventuelles
- la fourniture sur le lieu d'utilisation et la mise en œuvre de graves en couches de fondation, et couche de base
- la fourniture des granulats et liants hydrocarbonés
- le rétablissement des accès aux propriétés riveraines
- l'entretien des voies d'accès au chantier et leur remise en état après achèvement des travaux
- la scarification ou le griffage de la chaussée existante
- la mise en œuvre d'un enduit bicouche en couche de roulement.

Dans les sections aménagées, les élargissements des zones 1, 3 et 5 sont constitués à partir de poutre de rive.

Pour les 3 zones concernées, la structure de chaussée sera la suivante :

- GNT 0/31,5 en couche de forme sur 0,25 m d'épaisseur
- GNT 0/20 en couche de base sur 0,20m d'épaisseur
- une imprégnation cloutée
- un enduit superficiel en couche de roulement.

Sur ces mêmes secteurs, la chaussée existante sera reprofilée : scarification, mise en oeuvre de GNT, de grave émulsion puis d'un enduit bicouche.

Pour la 4e zone, zone 7, qui ne comporte aucun élargissement mais un remplacement de la constitution existante, constituée de matériaux impropres, la structure nouvelle sera la suivante, soit une épaisseur maximum de 40 cm :

- GNT 0/31,5 en couche de forme sur 0,20 m d'épaisseur
- GNT 0/20 en couche de base sur 0,20m d'épaisseur
- une imprégnation cloutée
- un enduit superficiel en couche de roulement.

Sur les autres sections de chaussée non concernées par des élargissements ou reprises de constitution : zones 2, 4, 6 et parking du col de finiels ainsi que section de chaussée au droit de ce parking existant, la chaussée sera reprofilée à la Grave émulsion recouverte d'un enduit bicouche.

Par ailleurs au droit du parking du col de Finiels, il sera procédé également à des purges ponctuelles en Graves non traitées, afin d'assurer la durabilité des réfections effectuées, et, ce, uniquement en cas de matériaux identifiés comme impropres.

Les matériaux à mettre en œuvre pour le corps de chaussée représentent dans le présent projet environ 14 250 tonnes (soit 6 200 m³ environ). Ils proviendront de carrières agréées et seront constitués de GNT 031,5 et 0/20,

4.3 - Assainissement

Les travaux d'assainissement comprennent :

- l'exécution des fouilles et tranchées ainsi que les blindages ou talutages éventuellement nécessaires
- la prolongation des ouvrages hydrauliques

Il conviendra de reconstruire ou de rallonger les ouvrages d'assainissement recensés sur le périmètre de la zone d'études listés dans la tableau ci dessous :

(Sur les 4 zones retenues pour les travaux uniquement)

Zone	Localisation Profils projet	N° Ouvrage hydraul.	Caractéristiques Projet	Linéaire après trx	N° Plan
1	Profil 7	25	Ø 400 mm	45,00 m	6.1
	Profil 15 + 7 m	24	Ø 400 mm	10,00 m	6.1
	Profil 36 + 9 m	23	Ø 400 mm	12,00 m	6.2
	Profil 40 + 16 m	22	Ø 400 mm	10,00 m	6.2
	Profil 48 + 10 m	21	Ø 400 mm	12,00 m	6.2
	Profil 52 + 11 m	20	Ø 400 mm	10,00 m	6.2
	Profil 57 + 8 m	19	Ø 400 mm	10,00 m	6.3
	Profil 63 + 9 m	18	Ø 400 mm	10,00 m	6.3
	Profil 70 + 10 m	17	Ø 400 mm	11,00 m	6.3
	Profil 74 + 13 m	16	Ø 400 mm	16,00 m	6.3
3	Profil 140 – 3 m	7	Ø 400 mm	10,00 m	6.4
	Profil 148 + 13 m	6	Ø 600 mm	18,00 m	6.4
5	Profil 177 + 5 m	3	Ø 400 mm	9,00 m	6.5
7	Profil 194 + 16 m	1	Ø 600 mm	10,00 m	6.5
TOTAL			Ø 400 mm	165 m	
			Ø 600 mm	28 m	

Le dispositif d'assainissement existant sera réhabilité car de nombreux ouvrages sont obstrués.

Le projet ne prévoit pas de réaliser de nouveau fossé, ni de toucher (par recalibrage) à ceux existants.

En raison de ces configurations et de l'option d'éviter la création de nouveaux fossés afin de réduire les emprises du projet sur l'environnement, il sera créé ponctuellement des busages supplémentaires en buses constituées d'éléments préfabriqués en béton de diamètre 400 mm de manière à éviter les surcharges pluviales le long des tracés.

Ces busages supplémentaires sont les suivants :

Ouvr. Hydr.	Localisation Profils projet	Localisation PR.	Caractéristiques Projet	Linéaire	N° Plan
O.suppl.	Profil 1		Ø 400 mm	10,00 m	6.1
O.suppl.	Profil 20		Ø 400 mm	10,00 m	6.1
O.suppl.	Profil 158 + 5 m		Ø 400 mm	12,00 m	6.4

4.4 - Ouvrages d'art

Sans objet, car les travaux sur les 3 ouvrages d'art présents sur la section séparant la station de ski du col de finiels : pont du Grésil (A), pont du Mont Lozère (B) et Pont du col de Finiels (C), pourront être envisagés dans une phase ultérieure et feront l'objet, le cas échéant, par conséquent d'une demande d'autorisation spécifique. Ils se trouvent d'ailleurs en dehors des zones 1, 3, 5 et 7.

4.5 - Provenance et destination des matériaux

Les matériaux destinés à l'exécution des travaux auront les provenances désignées ci-après :

NATURE DES MATERIAUX	PROVENANCE
Remblais généraux	Déblais de l'emprise
Terre végétale pour revêtement des talus	Produits de décapage
Granulats pour couche de fondation (0/31.5)	Carrière agréée
Granulats pour couche de base (0/20)	Carrière agréée
Granulats pour enduits superficiels et enrobé	Carrière agréée
Liants hydrocarbonés	Usines agréées
Buses béton	Usines agréées
Granite pour têtes de buse	Carrière agréée

4.6 - Pare-neige

Pour parfaire le dispositif de lutte anti-congère tout particulièrement au droit des sections où aucun aménagement de chaussée n'est prévu, le projet prévoit également la mise en place d'un certain linéaire de barrières pare-neige en rive de vents dominants de chaussée :



-Le linéaire de pare-neige à mettre en place serait de 900 m environ.

-Le type de pare-neige qui sera mis en place s'agirait de pare-neige de type Ganivelle en bois de châtaignier.
(photographie ci-contre)

Le plan d'implantation prévisionnelle des pare-neige est présenté au document 4 du présent dossier APS.

4.7 - Travaux annexes

L'entrepreneur sera tenu d'effectuer tous les travaux annexes nécessaires à la bonne réalisation des travaux prescrits, tels que :

- entretien des itinéraires de transports
- entretien des aires de fabrication et de stockage des matériaux
- exploitation des lieux de dépôts
- signalisation des travaux pendant la durée du chantier.

5 – Estimation des travaux

Les travaux ont été estimés, en estimation prévisionnelle de niveau APS, à 680 000 € TTC (voir pièce 10 du présent dossier)

6 – Impacts et mesures de réduction des impacts sur l'environnement

NOTA : Une évaluation des incidences est établie du présent document, chapitre 7 de la présente notice.

Les zones traversées sont essentiellement granitiques.

Les diverses études d'aménagement ont conduit à réaliser un aménagement de la Route Départementale n° 20 en place. Cela consiste à reprendre le tracé existant sur la quasi-totalité par des élargissements effectués côté aval (ou la contrainte environnementale est la plus faible).

6.1 – Terrassements et mouvements de terres

En général, les travaux auront peu d'impact. En effet, la zone à aménager est située dans un terrain vallonné et ne présentant pas de talus de grande hauteur.

La terre végétale récupérée sur le site sera mise en dépôt en cordon au plus proche de la ligne de travaux avec le moins possible de remuement puis redéposée à la fin des travaux sur les nouveaux talus aussi bien en déblais qu'en remblais aussi « compactement » que possible afin de garder à cette terre végétale sa nature et sa composition originelles sans altération. Il ne sera pas procédé à des amenées de terres végétales « étrangères » au site afin de ne pas risquer de nuire au site par l'apport de végétaux invasifs autant que non-locaux.

Les crêtes de talus de déblais et les pieds de talus de remblais seront terrassés avec une forme arrondie, de façon à se raccorder harmonieusement au terrain naturel et permettre aux vents dominants de balayer la neige.

Comme on l'a vu au chapitre 4, Le projet n'a pas pu établir l'équilibre déblais - remblais avec un manque de matériaux nécessaires de 690 m³ pour pouvoir assurer les remblais complémentaires. Ceux-ci se feront par emprunt de matériaux prioritairement pris sur les délaissés routiers de la RD.20 sur la section intéressée par les travaux comme cela a été vu lors de la réunion du 27 juin 2012 ceci avant d'envisager tout autre zone d'emprunt plus éloignée (zone boisée au delà du col de Finiels).

De plus, les travaux intégreront l'effacement des dits délaissés, même ceux non utiles directement aux emprunts de matériaux : les parties actuellement recouvertes par des matériaux hydrocarbonés seront scarifiées et celles-ci, comme celles uniquement constituées de graves compactées, seront, à l'issue des travaux recouvertes de terre-végétale.

6.2 – Assainissement

Le dispositif d'assainissement existant sera donc, comme vu au chapitre 4, réhabilité.

Le projet prévoira de ne réaliser aucun nouveau fossé ; trop impactant sur le milieu, ni de toucher (par recalibrage) à ceux existants, là aussi pour une raison identique.

Les 4 sections travaillées ici présentent en effet des profils en travers dont les caractéristiques permettent d'éviter la création de fossé puisque le pied de talus routier peut tout à fait faire office de fossé « naturel » sans qu'il ne soit besoin de terrassement supplémentaire pour créer ces fossés.

Si les buses mises en place seront constituées d'éléments préfabriqués en béton, les extrémités représentant les parties visibles des ouvrages hydrauliques, seront réalisés en maçonnerie de façon à permettre leur intégration dans le site. Ces façades seront constituées de blocs de granit, formant linteau sur retours latéraux, masquant complètement les dernières éléments cylindriques de la buse béton.

La pièce ci-après représente le rendu (première image) qui sera recherché lors de l'exécution... ainsi que le comparatif par rapport aux têtes de buses habituellement exécutées en rive des routes départementales (seconde image ci-après) :

ci-dessous : Réalisation de tête aval prévue sur la RD.20 pour les travaux en projet
La tête de la buse sera totalement dissimulée par la création d'une façade en pierre (blocs non cimentés)



Réalisation de tête aval tel qu'elle est prévue normalement sur la majorité des routes départementales



6.3 – Pare-neige

Pour faciliter l'intégration dans le site des pare-neige décrits et représentés au chapitre 4.6, ceux-ci seront en bois de châtaignier et type « Ganivelle ».

6.4 – Ouvrages d'art

Sans objet : les 3 ouvrages existants ne seront aucunement soumis à travaux dans le cadre du présent dossier.

6.5 - Faune et flore

L'évaluation des incidences natura 2000, jointe ci-après, au chapitre 7, éclaire précisément le point de la faune et de la flore protégées sur le mont-Lozère à proximité de la zone de projet.

