

DEPARTEMENT DU GARD

CA ALES AGGLOMERATION

**CREATION ET AMENAGEMENT DE LA
DEVIATION ROUTIERE DE
SAINT CHRISTOL-LEZ-ALES**

ENQUETE PUBLIQUE du 8 novembre 2021 au 14 décembre 2021

TOME I

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

**Commissaire enquêteur
M. Daniel Dujardin**

10 janvier 2022

SOMMAIRE

Titre I RAPPORT D'ENQUETE UNIQUE

	page
1. GENERALITES	11
1.1. OBJET DE L'ENQUETE	11
1.2. CADRE JURIDIQUE	11
1.2.1. Organisation de l'enquête	11
1.2.1.1. <u>Autorité organisatrice de l'enquête</u>	11
1.2.1.2. <u>Maître d'ouvrage</u>	11
1.2.1.3. <u>Commissaire enquêteur</u>	11
1.2.2. Modalités de l'enquête	11
1.2.2.1. <u>Arrêté préfectoral</u>	11
1.2.2.2. <u>Principales modalités</u>	12
1.3. COMPOSITION DU DOSSIER	13
1.4. PRESENTATION DU PROJET	15
1.4.1. Caractéristiques du projet	15
1.4.1.1. <u>Localisation</u>	15
1.4.1.2. <u>Objectifs</u>	15
1.4.1.3. <u>Principes d'aménagement</u>	15
1.4.1.4. <u>Phasage des travaux - Calendrier prévisionnel</u>	17
1.4.2. Contraintes et enjeux	17
1.4.2.1. <u>Contexte foncier</u>	17
1.4.2.2. <u>Contexte environnemental</u>	18
1.4.2.3. <u>Impacts du projet – Mesures ERC</u>	19
1.4.2.4. <u>Compatibilité avec la documentation réglementaire</u>	33
2. DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE	39
2.1. CONCERTATION PREALABLE AVEC LE PUBLIC	39
2.1.1. Procédure	39
2.1.1.1. <u>Référentiel règlementaire</u>	39

2.1.1.2.	<u>Modalités de la concertation</u>	39
2.1.2.	Bilan	39
2.1.2.1.	<u>Participation</u>	39
2.1.2.2.	<u>Conclusions</u>	39
2.2.	ELEMENTS FINANCIERS	40
2.2.1.	Evaluation des terrains privés soumis à l’emprise DUP	40
2.2.1.1.	<u>Description succincte de la zone DUP</u>	40
2.2.1.2.	<u>Estimation financière</u>	42
2.2.2.	Analyse coût-bénéfice	42
2.2.2.1.	<u>Coût estimatif du projet</u>	42
2.2.2.2.	<u>Analyse</u>	42
2.3.	UTILITE PUBLIQUE DU PROJET	44
2.3.1.	Bien fondé du projet	44
2.3.1.1.	<u>Respect des engagements du PLU et du SCoT</u>	44
2.3.1.2.	<u>Souci de l’intérêt général</u>	44
2.3.2.	Nécessité de l’atteinte à la propriété privée	45
2.3.2.1.	<u>Emplacements réservés</u>	45
2.3.2.2.	<u>Atteinte à la propriété privée</u>	45
2.3.2.3.	<u>Solutions alternatives</u>	47
2.3.3.	Balance Coûts-Avantages	47
2.3.3.1.	<u>Coût financier</u>	47
2.3.3.2.	<u>Atteintes d’ordre économique et social</u>	48
2.3.3.3.	<u>Atteintes d’ordre environnemental</u>	49
3.	DEMANDE D’AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE	50
3.1.	PROCEDURE LOI SUR L’EAU	50
3.1.1.	Régime d’autorisation - Régime de déclaration	50
3.1.2.	Rubriques de la nomenclature concernées par le projet	50
3.2.	INCIDENCES DU PROJET	51
3.2.1.	En phase travaux	51
3.2.1.1.	<u>Eaux superficielles</u>	51
3.2.1.2.	<u>Eaux souterraines</u>	52
3.2.1.3.	<u>Incidences potentielles sur les cours d’eau</u>	53

3.2.1.4	<u>Incidences sur la zone humide et l'espace de bon fonctionnement</u>	53
3.2.1.5	<u>Incidences sur les zones inondables et les écoulements pluviaux</u>	54
3.2.1.6	<u>Incidences sur les réseaux EU et AEP</u>	54
3.2.2.	En phase exploitation	54
3.2.2.1.	<u>Eaux superficielles</u>	54
3.2.2.2.	<u>Eaux souterraines</u>	55
3.2.2.3.	<u>Incidences potentielles sur les cours d'eau</u>	56
3.2.2.4.	<u>Incidences sur la zone humide et l'espace de bon fonctionnement</u>	56
3.2.2.5.	<u>Incidences sur les zones inondables et les écoulements pluviaux</u>	57
3.3.	ENTRETIEN ET SURVEILLANCE DES AMENAGEMENTS	57
3.3.1.	En phase chantier	57
3.3.1.1.	<u>Mesures organisationnelles</u>	57
3.3.1.2.	<u>Mesures en cas de pollution accidentelle</u>	57
3.3.2.	En phase exploitation	58
3.4.	COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES PLANS ET SCHEMAS RELATIFS AUX EAUX	58
3.4.1.	Compatibilité du projet avec le SDAGE RM 2016-2021	58
3.4.1.1.	<u>Objectifs du SDAGE RM</u>	58
3.4.1.2.	<u>Analyse de la compatibilité</u>	58
3.4.2.	Compatibilité du projet avec le SAGE des Gardons	64
3.4.2.1.	<u>Orientations du SAGE</u>	64
3.4.2.2.	<u>Compatibilité</u>	65
3.4.3.	Compatibilité du projet avec le PGRI	65
3.4.3.1.	<u>PGRI RM</u>	65
3.4.3.2.	<u>Compatibilité</u>	66
3.5.	PRISE EN COMPTE DE L'INTERET DES TIERS	67
3.5.1.	Du point de vue du droit de propriété	67
3.5.2.	Du point de vue de la sécurité des personnes et des biens	67
3.5.3.	Du point de vue de la qualité de vie	68
4.	CLASSEMENT VOIRIE EN ROUTE DEPARTEMENTALE A GRANDE CIRCULATION	69
4.1.	PROBLEMATIQUE	69

4.1.1.	Objectifs du projet	69
4.1.2.	Etat initial	69
4.1.2.1.	<u>Classement de la RD 6110</u>	69
4.1.2.2.	<u>Trafic routier</u>	69
4.1.3.	Etat projet réalisé	69
4.1.3.1.	<u>Classement de la future voie de contournement</u>	69
4.1.3.2.	<u>Trafic routier</u>	69
4.1.3.3.	<u>Présentation succincte du projet</u>	69
4.2.	DEMANDE DE CLASSEMENT	72
4.2.1.	Route à grande circulation	72
4.2.1.1.	<u>Définition</u>	72
4.2.1.2.	<u>Conséquences du classement en RGC</u>	72
4.2.2.	Justification de la demande de classement	72
4.2.2.1.	<u>Assurer la continuité du trafic</u>	72
4.2.2.2.	<u>Délestage du trafic</u>	73
4.2.2.3.	<u>Desserte économique du territoire</u>	73
5.	ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE	75
5.1.	MODALITES DE L'ENQUETE	75
5.1.1.	Préparation et organisation de l'enquête	75
5.1.1.1.	<u>Avant le début de l'enquête</u>	75
5.1.1.2.	<u>Après la clôture de l'enquête</u>	76
5.1.2.	Visites	76
5.1.3.	Permanences du commissaire enquêteur	76
5.2.	INFORMATION DU PUBLIC	77
5.2.1.	Affichages	77
5.2.1.1.	<u>Dans les mairies</u>	77
5.2.1.2.	<u>Sur les lieux du projet</u>	77
5.2.2.	Annonces légales dans la presse	78
5.2.3.	Sites internet	78
5.2.3.1.	<u>Préfecture du Gard</u>	78
5.2.3.2.	<u>Commune de Saint Christol lez Alès</u>	78
5.2.3.3.	<u>Commune d'Alès</u>	78
5.2.3.4.	<u>Ministère de la transition écologique et solidaire</u>	78

5.2.3.5.	<u>Registre dématérialisé</u>	78
5.2.4.	Autres médias	79
5.2.4.1.	<u>Alès agglomération</u>	79
5.2.4.2.	<u>Saint Christol lez Alès</u>	79
5.3.	CLOTURE DE L'ENQUETE	79
5.3.1.	Modalités	79
5.3.2.	Relation comptable des observations	79
5.3.2.1.	<u>PV de synthèse des observations</u>	79
5.3.2.2.	<u>Observations émises par les PPA</u>	79
5.3.2.3.	<u>Observations émises par les particuliers</u>	80
6.	ANALYSE DES OBSERVATIONS	82
6.1.	AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (MRAE)	82
6.2.	PERSONNE PUBLIQUES ASSOCIEES	89
6.2.1.	Office Français de la Biodiversité (OFB)	89
6.2.2.	CLE des Gardons – EPTB Gardons	103
6.2.3	DDTM 30 – Service « Economie agricole » (SEA)	107
6.2.4	Chambre d'Agriculture du Gard	108
6.2.5	Service aménagement territorial Cévennes (SAT Cévennes)	109
6.2.6	Unité départementale de l'architecture et du patrimoine du Gard	110
6.2.7	Département – Direction de la mobilité et des routes	110
6.3.	PUBLIC	110
6.3.1.	Municipalité de Saint Christol lez Alès	110
6.3.2.	Personnes privées	110
6.3.2.1.	<u>Observations non formellement défavorables et/ou propositions ne modifiant pas l'économie générale du projet</u>	110
6.3.2.2.	<u>Parcelles impactées – Propriétaires opposés au projet</u>	116
6.3.2.3.	<u>Parcelles proches de la zone DUP – Avis défavorables ou réservés</u>	142
6.3.2.4	Autres avis défavorables	151
6.3.2.5	Questions particulières	155
6.4.	COMMISSAIRE ENQUETEUR	161
6.4.1.	Impact sur les exploitations agricoles	161
6.4.2.	Impact sur les entreprises	161

Titre II CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE

1.	PREAMBULE	163
1.1.	RAPPEL DU PROJET	163
1.1.1.	Caractéristiques	163
1.1.1.1.	<u>Objectifs</u>	163
1.1.1.2.	<u>Caractéristiques techniques</u>	163
1.1.2.	Contraintes	164
1.1.2.1.	<u>Contexte foncier</u>	164
1.1.2.2.	<u>Contexte environnemental</u>	164
1.2.	PROCEDURE	164
1.2.1.	Enquête publique unique	164
1.2.2.	Information et participation du public	164
1.2.2.1.	<u>Information du public</u>	164
1.2.2.2.	<u>Observations du public</u>	164
2.	DUP : CONCLUSIONS	167
2.1	DEMARCHE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR	167
2.2.	PERTINENCE DU PROJET	167
2.2.1.	Au regard des objectifs affichés par le maître d’ouvrage	167
2.2.2.	Du point de vue juridique	167
2.2.3.	Utilité publique du projet	168
2.2.3.1.	<u>Intérêt général</u>	168
2.2.3.2.	<u>Atteinte à la propriété privée</u>	169
2.2.3.3.	<u>Solutions alternatives</u>	170
2.2.3.4.	<u>Bilan coût - avantages</u>	170
2.2.3.5.	<u>Atteintes d’ordre économique et social</u>	172
2.2.3.6.	<u>Atteintes d’ordre environnemental</u>	172
2.3.	COHERENCE DU PROJET	173
2.3.1.	Cohérence avec la documentation réglementaire	173
2.3.1.1.	<u>Cohérence avec les documents d’urbanisme</u>	173
2.3.1.2.	<u>Cohérence avec les plans et schémas régionaux</u>	174
2.3.1.3.	<u>Cohérence avec les plans relatifs à l’eau</u>	175

2.3.1.4.	<u>Cohérence avec les plans de prévention des risques</u>	176
2.3.2.	Adéquation du projet d'aménagement avec l'assiette DUP	176
2.4.	CONCLUSIONS - AVIS	177
2.4.1.	Conclusions	177
2.4.1.1.	<u>Effectivité de la procédure</u>	177
2.4.1.2.	<u>Pertinence de la demande de DUP</u>	177
2.4.1.3.	<u>Cohérence de la demande de DUP</u>	179
2.4.1.4.-	<u>Prise en compte des observations et propositions du public</u>	180
2.4.2.	Avis	181
3.	DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE : CONCLUSIONS	182
3.1	DEMARCHE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR	182
3.2.	PERTINENCE	182
3.2.1.	Du point de vue juridique	182
3.2.2.	Du point de vue technique	182
3.3.	COHERENCE	183
3.3.1.	Au regard de la réglementation	183
3.3.2.	Au regard du principe de transparence hydraulique	183
3.3.2.1.	<u>Phase travaux</u>	183
3.3.2.2.	<u>Phase exploitation</u>	183
3.3.3.	Au regard de la qualité des eaux	183
3.3.3.1.	<u>Phase travaux</u>	183
3.3.3.2.	<u>Phase exploitation</u>	184
3.3.4.	Au regard de la préservation de la zone humide	184
3.3.4.1.	<u>Phase travaux</u>	184
3.3.4.2.	<u>Phase exploitation</u>	184
3.3.5.	Au regard de la documentation réglementaire sur les eaux	184
3.3.5.1.	<u>Compatibilité avec le SDAGE RM 2016-202</u>	184
3.3.5.2.	<u>Compatibilité avec le SAGE des Gardons</u>	185
3.3.5.3.	<u>Compatibilité avec le PGRI</u>	185
3.3.6.	Au regard de l'intérêt des tiers	185
3.3.6.1.	<u>Du point de vue du droit de propriété</u>	185
3.3.6.2.	<u>Du point de vue de la sécurité des personnes et des biens</u>	186
3.3.6.3.	<u>Du point de vue de la qualité de vie</u>	186

3.4.	CONCLUSIONS - AVIS	187
3.4.1.	Conclusions	187
3.4.1.1.	<u>Concernant la transparence hydraulique</u>	187
3.4.1.2.	<u>Concernant la qualité des eaux</u>	187
3.4.1.3.	<u>Concernant l'impact sur la zone humide</u>	187
3.4.1.4.	<u>Concernant la documentation règlementaire</u>	188
3.4.1.5.	<u>Concernant l'intérêt des tiers</u>	188
3.4.2.	Avis	188
4.	DEMANDE DE CLASSEMENT EN ROUTE DEPARTEMENTALE A GRANDE CIRCULATION : CONCLUSIONS	189
4.1	DEMARCHE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR	189
4.2.	PERTINENCE	189
4.3.	COHERENCE	189
4.3.1.	Assurer la continuité du trafic	189
4.3.2.	Délestage du trafic	189
4.3.3.	Desserte économique du territoire	190
4.4.	CONCLUSIONS - AVIS	190
4.4.1.	Conclusions	190
4.4.2.	Avis	190
	GLOSSAIRE	191
	BIBLIOGRAPHIE	191

ANNEXES

I	Arrêté préfectoral prescrivant l'enquête publique	3
II	Localisation du site du projet – Plan général des travaux	12
III	Contexte foncier : zone DUP	14
IV	Classement en route départementale : délibération CA Alès agglo	16
V	Avis de la MRAe d'Occitanie	19
VI	Avis des PPA	35
VII	Annonces légales – Première parution	59
VIII	Annonces légales – Deuxième parution	62
IX	Tableau de recueil et de synthèse des observations du public	66
X	PV de synthèse des observations	89

ANNEXES (documents séparés)

- Pièces 1-2** Midi Libre du 23 octobre 2021 et du 13 novembre 2021.
- Pièces 3-4** Cévennes magazine du 23 octobre 2021 et du 13 novembre 2021.
- Pièce 5** Registre d'enquête de Saint Christol lez Alès.
- Pièce 6** Registre d'enquête d'Alès.

Titre I

RAPPORT D'ENQUETE UNIQUE

1.- GENERALITES

1.1.- OBJET DE L'ENQUETE

Conformément aux dispositions de l'article L 123-1 du Code de l'environnement la présente enquête publique organisée par la Sous-préfecture d'Alès a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers s'agissant d'élaborer des décisions susceptibles d'affecter l'environnement.

La présente enquête publique constitue une **enquête publique unique relative** :

- à la **déclaration d'utilité publique (DUP)** des travaux de création et d'aménagement de la déviation de Saint-Christol-lez-Alès, sur les communes d'Alès et de Saint Christol-lez-Alès ;
- l'**autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau** ;
- la **déclaration de classement de voirie en route départementale à grande circulation**.

1.2.- CADRE JURIDIQUE

1.2.1.- Organisation de l'enquête

1.2.1.1.- Autorité organisatrice de l'enquête

L'**autorité chargée d'organiser l'enquête et d'en centraliser les résultats est la sous-préfecture d'Alès** (Bureau des collectivités et du développement local).

1.2.1.2.- Maître d'ouvrage

Le projet est porté par la **Communauté d'Agglomération d'Alès** dont le siège est situé 2 rue Michelet à Alès (30100).

1.2.1.3.- Commissaire enquêteur

- Référence : décision du Tribunal administratif de Nîmes n° E21000063/30 en date du 02 septembre 2021.
- Titulaire : M. Daniel Dujardin - Officier de la Marine Nationale, en retraite.

1.2.2.- Modalités de l'enquête

1.2.2.1.- Arrêté préfectoral

Les modalités de l'enquête sont définies dans l'**arrêté préfectoral n° 30-2021-10-15-00005 en date du 15 octobre 2021** (voir annexe I).

L'arrêté est conforme aux dispositions de l'art. R 123-9 du Code de l'environnement relatif à l'organisation de l'enquête publique et précise les informations mentionnées à l'art. L 123-10 de ce même code.

1.2.2.2.- Principales modalités

Ne sont indiquées ci-dessous que les modalités ayant trait à l'information et aux moyens d'expression du public. L'ensemble de la procédure est détaillé dans l'arrêté préfectoral précité consultable en annexe I.

- **Durée de l'enquête** : 37 jours consécutifs, du **lundi 8 novembre au mardi 14 décembre 2021 inclus**.

- **Siège de l'enquête**.

- Enquête ouverte dans les communes d'Alès et de Saint Christol lez Alès ;
- Sièges de l'enquête : Communauté d'agglomération « Alès agglomération » – Bâtiment ATOME – 2 rue Michelet – BP 60249, 30105 ALES Cedex.

- **Information du public** : le dossier peut être consulté pendant toute la durée de l'enquête grâce aux moyens suivants :

- **Dossier papier** : consultable dans les mairies d'Alès et de Saint Christol lez Alès aux jours et heures habituels d'ouverture au public (adresses, jours et heures d'ouverture précisés dans l'arrêté).
- **Dossier numérique**, consultable :
 - dans les mairies précitées, aux jours et heures habituels d'ouverture au public, sur un **poste informatique dédié à cet effet** ;
 - sur les sites internet suivants :
 - > Registre numérique : **www.registre-dematerialise.fr /2731**.
 - > Préfecture du Gard : **www.gard.gouv.fr**.
 - > Plateforme gouvernementale : **www.projets-environnement.gouv.fr**.

- **Observations du public**.

• **Consignation**

- manuelle, sur les registres papier déposés dans les mairies précitées, aux jours et heures habituels d'ouverture au public ou lors des permanences du commissaire enquêteur ;
- par courriel, à l'adresse suivante : **enquete-publique-2731@registre-dematerialise.fr**
- par courrier, à l'adresse suivante : Mr le commissaire enquêteur – Enquête publique déviation de Saint Christol lez Alès – CA Alès agglomération – Bât Atome, 2 rue Michelet – BP 60249 – 30105 ALES Cedex ; ces lettres sont agrafées dans le registre papier.

• **Consultation**

- Observations consignées sur les registres papiers : consultables dans les mairies précitées, aux jours et heures habituels d'ouverture au public ;
- Observations transmises par voie numérique : consultables dans le registre dématérialisé.

- Publicité de l'enquête.

- **Publications légales** : avis d'enquête publique publié 15 jours au moins avant le début de l'enquête et rappelées dans les 8 premiers jours de celle-ci, dans 2 journaux locaux ou régionaux du département du Gard.
- **Affichages des avis d'enquête publique**
 - dans les mairies d'Alès et de Saint Christol lez Alès ;
 - sur les lieux prévus pour la réalisation de l'opération d'aménagement ou au voisinage.
- **Sites internet**
 - Préfecture du Gard : **www.gard.gouv.fr**.
 - CA Alès agglomération : **www.ales.fr**.
 - Mairie de Saint Christol lez Alès : **www.saintchristollezales.fr**.
 - Plateforme gouvernementale : **www.projets-environnement.gouv.fr**.
 - Registre numérique : **www.registre-dematerialise.fr /2731**.

1.3.- COMPOSITION DU DOSSIER

Les différentes pièces réglementaires exigées par les trois procédures (enquête préalable à la DUP, demande d'autorisation environnementale, classement de voirie en route départementale) ont été regroupées dans un dossier d'enquête publique unique. Ce dossier comportait donc les documents suivants.

- **Arrêté préfectoral** n° 30-2021-10-15-00005 du 15 octobre 2021.
- **Avis d'enquête publique**.
- **Avis des personnes publiques associées** (Voir tableau récapitulatif au para 2.3 infra).
- **Dossier relatif à chaque enquête** comportant les pièces suivantes.

Dossier d'enquête préalable à la DUP		Nbre de pages
Pièce A	Guide de lecture.	4
Pièce B	Cadrage réglementaire et objet de l'enquête publique ; informations juridiques et administratives.	16
Pièce C	Notice explicative précisant les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants et l'appréciation sommaire des dépenses.	11
Pièce D	Plan de situation.	2
Pièce E	Etude d'impact comprenant un résumé non technique.	226
Pièce F	Etude d'impact ; volet « Habitats, Faune, Flore ».	180
Pièce G	Plan général des travaux.	2
Pièce I	Bilan de la concertation.	10
Pièce J	Annexes, comprenant les pièces suivantes : A) Dossier de saisine du CNPN (demande de dérogation pour la	296

	destruction d'espèces protégées).	
	B) Notice relative à l'intégration paysagère de l'infrastructure.	6
	C) Relevés de trafic (avril 2015).	7
	D) Etude air – Etat initial (avril 2015).	7
	E) Etude acoustique (août 2016).	33
Dossier de demande d'autorisation environnementale au titre de l'art. L.214-3 du Code de l'environnement		
Pièce A	Guide de lecture.	4
Pièce B	Cadrage réglementaire et objet de l'enquête publique ; informations juridiques et administratives.	16
Pièce C	Demande d'autorisation environnementale (Cerfa 15964*01).	29
Pièce D	Procédure IOTA : volet loi sur l'eau et milieux aquatiques.	135
Pièce E	Etude d'impact comprenant un résumé non technique.	226
Pièce F	Etude d'impact ; volet « Habitats, Faune, Flore ».	180
Pièce G	Arrêté de dérogation espèces protégées.	6
Dossier de déclaration de classement de voirie en route départementale		
Pièce H	Classement en route départementale à grande circulation.	5

Commentaire CE

- **Le contenu du dossier est conforme aux dispositions de l'art. R. 123-8 du Code de l'environnement.**
- **Le dossier d'enquête préalable à la DUP comporte les pièces prévues par l'art. R. 112-4 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.**
- **Le dossier d'autorisation environnementale au titre de la Loi sur l'eau, a été établi conformément aux dispositions de l'art. R 181-13 du Code de l'environnement. Il comporte notamment une étude d'impact établie selon l'art. R. 122-5 du Code de l'environnement.**
- **Le contenu du dossier pour le classement de voirie en route départementale à grande circulation est conforme aux dispositions des art. R. 131-5 et R. 152-2 du Code de voirie routière ; certaines pièces requises sont incluses dans les autres dossiers et ne sont pas reprises dans ce dernier pour éviter les redondances.**

1.4.- PRESENTATION DU PROJET

1.4.1.- Caractéristiques du projet

1.4.1.1.- Localisation

Le projet de déviation routière impactera les communes de Saint Christol-lez-Alès et d'Alès (voir annexe II)

Le tracé, d'un linéaire d'environ 4,9 km débute sur le territoire d'Alès au niveau du giratoire de la Luquette, se prolonge vers le sud sur la RD 6110 déjà existante jusqu'au rond-point du Lycée ; la déviation proprement dite débute à cet endroit pour contourner le centre de Saint-Christol-lez-Alès par l'ouest. La nouvelle voie franchira les cours d'eau de l'Alzon et du Respéchas en direction du sud-ouest pour dessiner un arc de cercle qui s'infléchira au sud-est pour croiser successivement la route de Fontvieille, la RD 910A (route d'Anduze), la RD 24 et rejoindre finalement la RD 6110 au niveau du giratoire de la route de Lédignan (au sud du quartier Vermeillet et au nord du ruisseau de Faverol).

1.4.1.2.- Objectifs

Le projet de déviation vise à **réduire le trafic routier qui sature le centre-ville de Saint-Christol-lez-Alès aux heures de pointe en raison de la concentration de véhicules en provenance de Lédignan, d'Anduze et de Lézan.**

Pratiquement les objectifs de l'aménagement de la déviation sont les suivants :

- **assurer la fluidité et la sécurité du trafic** circulant sur la RD 6110 (liaison Alès-Montpellier) et sur la RD 910A ;
- **traiter les problèmes de saturation observés aux heures de pointe sur le carrefour de la Pyramide**, en entrée sud de la ville ;
- **assurer la continuité des échanges entre l'agglomération d'Alès et les communes situées au sud** (Anduze, Lédignan, Sommières, ...) ;
- **veiller au respect de l'environnement** : moindre consommation d'espace, limitation des nuisances (bruit, qualité de l'air, impact paysager).

1.4.1.3.- Principes d'aménagement

A) Caractéristiques géométriques

La réalisation de ce projet de déviation comprend deux principes d'aménagement distincts :

- Sections 1 et 2.
 - Mise à 2x2 voies de la RD 6110 entre le giratoire du lycée et le giratoire de la Luquette sur environ 1,2 km ; vitesse limitée à 70 km/h.
 - Chaussée de 12 m de large avec un accotement de 2 m de large de part et d'autre ; séparation de 2,5 m entre les 2 sens de circulation.
 - Section 1 : création d'une piste cyclable le long de la chaussée.
 - Section 2 : aménagement d'une contre allée côté ouest pour assurer la desserte des riverains et le trafic local.

- Sections 3 à 6.

- Tracé neuf en 2x1 voie entre le giratoire du Lycée et la RD 6110 en direction de Lédignan (environ 3,7 km) ; vitesse limitée à 90 km/h.
- Chaussée de 7 m de large au total, avec des accotements de 2 m de large de part et d'autre ainsi que des cunettes de 2 m de large (récupération des eaux pluviales).

B) Connexions avec le réseau routier

a) Points d'échange

7 giratoires permettront les échanges avec le réseau existant.

- Giratoire de la Luquette : réaménagé pour accueillir la mise à 2x2 voies et permettre les échanges entre les RD 6110, RD 324A, l'Avenue d'Anduze et l'Avenue Olivier de Serre.
- Giratoire de la croix de Beauzon : créé sur la RD 6110 il permettra la liaison entre la déviation, la RD 367 et le chemin du Mas d'Ayrolles.
- Giratoire du Lycée : création d'une branche supplémentaire au sud-ouest pour faire la liaison entre la section de contournement en tracé neuf et la section de mise à 2x2 voies. La branche actuelle sera réaménagée afin d'assurer la liaison avec la contre-allée présente le long de la RD 6110 et le chemin de l'Alzon.
- Giratoire de la route de Fontvieille : permettra la liaison entre la déviation et la route de Fontvieille. Une cinquième branche sera créée pour assurer la desserte du chemin de Béret.
- Giratoire de la route d'Anduze (RD 910A) : permettra la connexion entre la RD 910A et la déviation. Une cinquième branche sera créée pour desservir la zone d'urbanisation (ZAD).
- Giratoire de la route de Lézan (RD 24) : assurera le croisement de la déviation et de la RD 24 ; il permettra également de desservir l'impasse des Oliviers et le chemin des Vignes.
- Giratoire de la route de Lédignan : permettra la connexion de la déviation avec la RD 6110 ; une quatrième branche sera aménagée afin de desservir le chemin de Faverol.

b) Rétablissement

Certaines voies interceptées par la déviation feront l'objet de rétablissements.

- Le long de la RD 6110 entre le giratoire de la Croix de Beauzon et le giratoire du Lycée, création d'une contre allée côté ouest afin de permettre un accès aux riverains (sens unique en direction du sud entre la Croix de Beauzon et le chemin Joseph Portal, puis à double sens jusqu'au giratoire du Lycée).
- Les voies communales n°108 (chemin de l'Espervette), 187 (chemin Joseph Portal, coté est) et 146 (chemin de la Mandarède) seront coupées par la déviation mais les parcelles seront toujours desservies par des chemins existants.
- Création d'un chemin le long de la déviation pour que les chemins n° 146 et 187 soient reliés à la VC 8 (chemin du Respéchas) et traversent la déviation.
- Le chemin de la Trappe sera coupé par la déviation mais l'aménagement d'une zone d'activité permettra à terme une desserte appropriée des parcelles concernées.

C) Ouvrages d'art

Deux ouvrages d'art sont nécessaires pour le franchissement de deux cours d'eau : l'Alzon et le Respéchas. Ces ouvrages sont dimensionnés de telle sorte à ne pas modifier la morphologie et le fonctionnement de ces cours d'eau. Ainsi les piles de pont seront érigées hors du lit mineur et des berges pour permettre cette transparence hydraulique et préserver la ripisylve (zone humide).

- Pont sur l'Alzon : ouvrage en une seule travée de 36 m dans l'axe de la route. L'ouvrage de décharge fera office de passage inférieur pour le rétablissement du chemin de terre entre les parcelles 505 et 254.
- Pont sur le Valat de Respéchas : ouvrage d'une largeur de 21,5 m. Le rétablissement du chemin du Respéchas se fera au moyen de l'un des 2 ouvrages de décharge. Son gabarit (hauteur : 3,30 m ; largeur : 5 m) permettra le passage de la plupart des véhicules, y compris les véhicules de secours.

1.4.1.4.- Phasage des travaux - Calendrier prévisionnel

A) Phasage

2 phases principales réparties sur 5 ans.

- Phase 1 : sections 3 et 4.
- Phase 2 : giratoire Croix de Beauzon et cheminement cyclable (section 1).
- Phase 3 : sections 5 et 6.
- Phase 4 : sections 1 et 2.

B) Calendrier

Le calendrier prévisionnel indique un démarrage possible des travaux en 2022 avec une mise en service en 2027.

Commentaire CE

Compte tenu des procédures à suivre (expropriation ; marchés) il est peu probable que le calendrier initial puisse être tenu.

1.4.2.- **Contraintes et enjeux**

1.4.2.1. Contexte foncier

La zone DUP englobe un ensemble de parcelles majoritairement non bâties et totalise une superficie de 26,3 ha (262 964 m²).

Commune	Alès	Saint Christol lez Alès
Superficie zone DUP	3093 m ²	259 871 m ²
Nombre de parcelles concernées	6	180
Nombre de parcelles bâties	2	4
Date d'approbation du PLU révisé	29 décembre 2019	20 février 2019

Commentaire CE

- L'emprise DUP porte nécessairement atteinte à la propriété privée ; la présente enquête doit montrer que cette atteinte reste proportionnée à la juste et nécessaire réalisation du projet de déviation.
- Si la déclaration d'utilité publique de l'opération est approuvée par arrêté préfectoral au terme de la présente enquête publique, une nouvelle procédure dite d'expropriation pour cause d'utilité publique devra être initiée.

1.4.2.2.- Contexte environnemental

A) Etat initial : synthèse

a) Milieu Physique

- **Climatologie** : les phénomènes pluvio-orageux nécessitent la mise en place de mesures compensatoires importantes en raison de l'imperméabilisation de nouvelles surfaces. Cette problématique hydraulique est traitée en détail dans le dossier de demande d'autorisation au titre du Code de l'Environnement ⇒ **contrainte indirecte faible**.
- **Topographie** : **contrainte faible sur les sections 1 et 2 et modérée sur les sections 3 à 6** dont la topographie présente quelques variations.
- **Géologie** : terrains sédimentaires peu perméables sur la majorité du tracé ⇒ **contrainte faible**. Toutefois des formations fluviatiles très perméables s'étendent sur 500 m à partir du giratoire du Lycée vers le sud ⇒ **contrainte modérée**.
- **Hydrogéologie** : aucun Périmètre de Protection de captage pour l'AEP (alimentation eau potable) n'interfère avec le projet ; eaux souterraines peu vulnérables du fait de la faible perméabilité des sols et sous-sols, ainsi que de la profondeur de la nappe sur la majorité du tracé ⇒ **contrainte faible**. Cependant des formations alluviales au droit de l'Alzon présentent une grande vulnérabilité aux pollutions de surface en raison de leur faible profondeur ⇒ **contrainte forte au niveau de ces nappes alluviales**.
- **Hydrographie** : le Respéchas, cours d'eau intermittent, et l'Alzon seront franchis. **La préservation de la qualité des eaux et des écoulements est un enjeu fort du projet ⇒ contrainte forte concernant les eaux superficielles**.
- **Risque inondation** : le projet traverse des zones inondables au niveau de l'Alzon et du Valat de Respéchas ⇒ **contrainte modérée à forte**

b) Milieu naturel

Contrainte faible à moyenne de manière globale. **Les enjeux forts sont concentrés sur les rivières de l'Alzon et du Respéchas ainsi que leurs ripisylves**. Quelques zones éparses et de faible ampleur présentent des **enjeux moyens**.

Cependant **des espèces protégées seront impactées ⇒ contrainte modérée**.

c) Milieu humain

- **Démographie et urbanisme** : le tracé passe entre différentes zones d'habitat espacées au sein d'un milieu périurbain ; les possibilités de variantes sont extrêmement limitées et ne permettent pas d'éviter certaines zones fortement contraintes ⇒ **contrainte forte**.

- **Déplacements et infrastructures de transport** : l'amélioration et la réorganisation de la desserte de la commune sont **l'enjeu majeur** de la création de cette voirie. Il en résulte des attentes fortes en termes d'attractivité de ce nouvel axe ⇒ **enjeu fort**.

d) Patrimoine culturel

- **Présence d'un Monument Historique** à 700 m du projet (Pyramide).

- En dehors de ce monument, **aucun site classé ou inscrit** et aucune zone archéologique n'est recensée à proximité ⇒ **contrainte faible**.

- **Santé et salubrité publique**

La **bonne qualité de l'air et l'ambiance sonore** constituent des **enjeux forts** en raison du contexte urbanistique ⇒ **contrainte forte**.

Conclusion

L'analyse de l'état initial de la zone de projet montre que les contraintes sont limitées et usuelles pour un aménagement routier.

Les contraintes majeures concernent la prise en compte de l'environnement naturel et du réseau hydrographique (notamment du facteur inondation) dans l'aménagement de la voie.

La présence d'habitations à proximité immédiate ou rapprochée du futur tracé est également une contrainte forte.

Les enjeux concernant le milieu naturel (faune, flore, continuités écologiques) et le milieu physique (risque inondation, qualité et quantité des eaux superficielles et souterraines) se concentrent autour des cours d'eau (Alzon et Respéchas) franchis par le projet de déviation .

1.4.2.3.- Impacts du projet - Mesures ERC

A) Impacts et mesures sur le milieu physique

a) Climatologie

Le projet n'aura pas d'incidence majeure sur les conditions climatiques locales ; inversement, les conditions climatiques de la zone n'impliquent pas de contrainte technique particulière dans le cadre des aménagements projetés. De ce fait, **aucune mesure de réduction d'impact** n'est nécessaire.

b) Topographie

Le projet vise à ne pas modifier sensiblement les perceptions topographiques en calant au maximum le tracé sur les côtes actuelles.

c) Géologie

Compte tenu de la taille et des caractéristiques du projet (déblais et remblais sur quelques mètres maximum), ainsi que du contexte géologique, l'instabilité des terrains et la dénaturation des sols resteront non significatifs. Par ailleurs la gestion des matériaux vise à obtenir un équilibre entre la mise en dépôt et l'importation de terres.

d) Eaux souterraines

- Le projet n'aura **aucune incidence sur l'alimentation et les écoulements des nappes d'eaux souterraines**, au droit de la zone de projet en phase travaux comme en phase exploitation. **Aucun captage d'alimentation en eau potable ne sera affecté.**
- **L'impact du projet en phase exploitation sera faible** vis-à-vis de la qualité de ces eaux. **En phase travaux**, des **mesures préventives et correctives** seront mises en œuvre pour limiter le risque de pollution ou contenir ces pollutions avant qu'elles ne parviennent aux nappes.

e) Eaux superficielles

- **Aspect quantitatif.**

- **Phase travaux : le phasage et les mesures de prévention mis en œuvre ne devraient permettre aucune perturbation des écoulements superficiels.**
- **Phase exploitation : mise en œuvre de mesures de réduction d'impact pour réduire au maximum les risques liés aux crues de l'Alzon et du Respéchas ;** il est ainsi prévu la réalisation :
 - o d'ouvrages de franchissement dont la transparence hydraulique prend comme référence la crue exceptionnelle de 2002 (effets supérieurs à la crue centennale) ;
 - o d'ouvrages de décharge et d'ouvrages de rétablissement des écoulements secondaires (ouvrages de traversée, fossés de collecte) ;
 - o de 9 bassins de compensation des surfaces imperméabilisées (dimensions conformes aux exigences de la DDTM 30).

- **Aspect qualitatif.**

- **Phase travaux : des mesures de réduction des impact seront mis en œuvre pour :**
 - o limiter la génération de poussières et l'érosion des sols ;
 - o contenir dans des aires étanches les matières polluantes (hydrocarbures, huiles, ...) ;
 - o prévenir et pallier une pollution accidentelle ;
 - o gérer les déchets conformément à un Plan d'Elimination des Déchets préalablement élaboré.
- **Phase exploitation : mise en œuvre de mesures de réduction d'impact pour ne pas aggraver la qualité des eaux ;** il est prévu la réalisation :
 - o de dispositifs de protection contre les pollutions accidentelles et les pollutions chroniques ;
 - o de procédures adaptées pour limiter la pollution saisonnière (traitements phytosanitaires réduits au strict nécessaire, traitements mécaniques privilégiés).

Conclusion

En raison des mesures ERC mises en œuvre, le projet n'aura pas d'impact significatif du point de vue quantitatif et qualitatif sur les eaux superficielles et souterraines en phase travaux comme en phase exploitation.

f) Risques majeurs naturels

- **Risque inondation**

L'impact du projet sur les zones inondables est nul pour les crues d'occurrence centennale.

La compensation des remblais respecte les prescriptions du SDAGE Rhône Méditerranée 2016-2021 et de la DDTM du Gard.

La sureté de l'ouvrage est assurée pour la crue exceptionnelle ; l'impact des ouvrages reste circonscrit à quelques dizaines de mètres au niveau de terrains agricoles ou des friches.

- **Risque mouvement de terrain**

Aucun impact significatif : le projet épouse au mieux la topographie des lieux et absence d'aléa important.

- **Risque incendie de forêt**

Le risque de feu de forêt dans la zone de projet est faible à nul (tracé en zones agricoles et péri-urbaines ; zones forestières localisées à environ 1 km de la zone de projet).

Conclusion

La mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction des effets du projet sur le milieu physique n'entraînent pas d'effets résiduels et ne nécessitent donc pas des mesures de compensation.

B) Impacts et mesures sur le milieu naturel

a) Habitats - Flore

- **Phase travaux** : risque d'impact direct mais temporaire sur la ripisylve de l'Alzon et du Respéchas en raison de la mise en place des ponts.
- **Phase exploitation** : la qualification des impacts directs permanents du projet sur les habitats varie globalement de moyen à nul. Aucune espèce patrimoniale rare n'a été recensée dans la zone d'étude.

Globalement les effets résiduels sur les habitats naturels restent faibles après application des mesures de réduction, mais nécessitent néanmoins des mesures de compensation visant : à éliminer les espèces envahissantes ; à préserver, restaurer et assurer une gestion conservatoire des ripisylves ; à créer et gérer des linéaires de haies.

b) Zones humides – Espaces de bon fonctionnement

Espace de bon fonctionnement (EBF) : espace nécessaire au cours d'eau pour assurer l'ensemble de ses fonctions naturelles (diversité et qualité des habitats, qualité et quantité de la ressource en eau, dissipation de l'énergie de crue, recharge nappe/rivière, ...).

- **Phase travaux** : 385 ml de ripisylves (soit 0,57 ha) seront impactés par l'aménagement des ouvrages d'art et des talus (0,20 ha sur l'Alzon et 0,37 ha sur le Respéchas).
- **Phase exploitation** : impact résiduel qualifié de moyen sur les 0,57 ha de zones humides impactés par le projet routier dont 0,3 ha voués à la destruction.

La mise en place des mesures d'atténuation en phase travaux laisse subsister des impacts résiduels significatifs qui nécessitent des mesures compensatoires. La destruction de

zones humides nécessite une **compensation à hauteur de 200%** (réf: SDAGE Rhône Méditerranée 2016-2021).

Cette compensation qui implique au moins 0,6 ha et portera également sur les habitats, les chiroptères et les oiseaux consistera en une restauration de la ripisylve impactée, sa préservation, et sa gestion conservatoire sur une durée de 30 ans.

c) Chiroptères

- **L'impact global du projet** sur les différentes populations de chauve-souris est qualifié de **moyen** car il induit des risques de destruction d'individus, de destruction ou d'abandon de gîtes en phase travaux et laisse perdurer des effets résiduels faibles à l'issue malgré l'application des mesures de réduction. **Des mesures compensatoires sont donc nécessaires.**

- **Mesures compensatoires** : le linéaire de compensation correspond au linéaire de ripisylve impacté par le projet. Ces mesures consisteront en :

- un suivi écologique sur 30 ans permettant de confirmer le maintien des chiroptères arboricoles (Pipistrelle de Nathusius, Noctule de Leisler, Murin de Daubenton).;
- la préservation et la gestion conservatoire de ripisylves sur 385 ml ;
- la préservation et la gestion conservatoire de haies sur 200 ml.

d) Mammifères (hors chiroptères)

Pas de mesures compensatoires car l'impact résiduel sur les espèces de ce groupe reste **faible** pour ce qui concerne l'altération d'habitats et le risque de mortalité.

e) Avifaune

- Les mesures de réduction consistent essentiellement en un planning des travaux adéquat visant à supprimer l'impact sur les destructions potentielles de nichées et à réduire le dérangement en phase travaux. Leur application laisse toutefois perdurer un impact résiduel faible nécessitant des mesures de compensation.

- Les **mesures compensatoires sont identiques à celles prévues pour les chiroptères et la ripisylve**. Il est prévu, en outre, des **mesures spécifiques concernant la chouette Chevêche d'Athéna** (mise en place de 4 nichoirs éloignés de plus d'1 km de l'axe routier sur la commune de St Christol lez Alès).

f) Herpétofaune

L'impact global résiduel du projet sur les populations de reptiles et d'amphibiens est qualifié de faible et ne nécessite pas des mesures compensatoires.

g) Entomofaune

- Les mesures de réduction concernant la destruction d'individus et d'habitat laissent perdurer un **impact résiduel qualifié de moyen** sur une espèce protégée de papillon, la **Diane**, en raison de la destruction de stations de reproduction (massifs d'aristoloche ronde).

- **Mesures compensatoires** : eu égard au ratio de compensation prescrit pour l'entomofaune (10/1) **le maître d'ouvrage doit s'engager sur l'achat, la préservation et le suivi d'au moins 2008 m² d'habitat de reproduction de la Diane à proximité du projet** (intégration de cette contrainte dans le PLU).

Conclusion

- **Les impacts directs et indirects, permanents ou temporaires du projet de déviation induisent des impacts résiduels significatifs malgré l'application de mesures d'évitement et de réduction de ces impacts.**
- **La mise en œuvre effective des mesures compensatoires via un plan de gestion établi sur 30 ans, permettra le maintien dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.**

h) Incidences sur les zones d'inventaire et réglementaires

- Zones d'inventaire patrimonial.

La zone du projet s'inscrit essentiellement en territoire périurbain et n'est concernée que par le périmètre de l'espace naturel sensible du Gardon d'Alès inférieur.

Les périmètres les plus proches se situent à plus de 1,5 km des abords du projet.

Aucun corridor écologique ne semble être intercepté par le tracé neuf prévu.

- Zonages réglementaires

5 sites Natura 2000 sont présents aux environs du projet :

- Sites d'Importance Communautaire : SIC « Vallée du Gardon de Mialet » à plus de 6 km ; SIC « Vallée du Gardon de Saint-Jean » et SIC « Vallée du Galeizon » à plus de 8 km.
- Zone Spéciale de Conservation (directive européenne « Habitats ») : ZSC « Falaises d'Anduze » à plus de 3 km de la zone d'étude ;
- Zone de Protection Spéciale (directive européenne « Oiseaux ») : ZPS « Garrigues de Lussan » située à 14 km du projet.

Conclusion

L'étude d'impact montre que les incidences du projet sur les habitats et les espèces recensés dans ces zones sont jugées nul à faibles.

C) Impacts sur l'environnement humain

a) Urbanisme, démographie, logements

Le projet implique la destruction ou la relocalisation de 7 habitations situées sur le tracé de la déviation. Aucun bâti industriel ou commercial ne sera impacté par le projet.

Les mesures compensatoires consisteront en l'indemnisation des propriétaires directement impactés par le projet, et par l'adoption de solutions techniques visant à minimiser la consommation de parcellaire bâti (murs anti-bruit, regroupements d'accès, optimisation de l'implantation de certains bassins de rétention).

b) Espaces agricoles et forestiers

La zone d'emprise du projet est incluse dans l'emplacement réservé prévu au PLU de la commune ; le tracé a été optimisé pour éviter de traverser des zones à fort enjeu agricole, et rester à une distance minimale de toute habitation.

- **Phase travaux**

En fin de chantier réhabilitation des terres non consommées par le projet mais empruntées pour les travaux.

Mise en place des dessertes temporaires avant le début des travaux, afin d'assurer la continuité de l'accès aux parcelles agricoles.

- **Phase exploitation**

21 ha de terres agricoles seront consommées par le projet, soit environ 4% des terres agricoles de la commune. Compte tenu de la typologie des cultures sur ces surfaces supprimées (vignes, vergers, céréales, fourrages, friches), le projet entrainera une réduction de 2% de la production agricole sur la commune de Saint-Christol-Lez-Alès.

L'étude indique qu'il n'existe aucun siège d'exploitation sur le secteur impacté, que les parcelles sont généralement de petites tailles et que les friches constituent plus de 30% des surfaces agricoles impactées.

La déviation va générer un phénomène d'isolement et de morcellement des parcelles agricoles. Pour limiter ce phénomène, l'accès aux parcelles sera maintenu en phase travaux comme en phase exploitation.

Conclusion

Le projet de déviation aura une incidence faible sur l'activité agricole de la commune de Saint-Christol-lez-Alès. Les parcelles agricoles nécessaires à la réalisation du projet de déviation seront achetées par le maître d'ouvrage. Cette acquisition représentera une compensation financière pour les exploitants concernés, dont la perte de SAU ne devrait pas remettre en cause le bon fonctionnement des exploitations.

Remarque CE

Contrairement à ce qui est écrit dans l'étude d'impact un siège d'exploitation agricole est directement et sévèrement impacté par le projet (voir traitement des observations du public, para 6.3)

c) Activités économiques

- **Phase travaux**

Les activités économiques des entreprises situées à proximité de la zone de projet ne devraient être impactées que faiblement et ponctuellement par les travaux, car leurs accès seront conservés. Aucune perturbation en centre-ville n'est susceptible d'advenir.

En raison de leur temporalité et de leur ampleur, les travaux n'entraîneront pas une augmentation sensible des activités économiques induites au niveau local mais pourront avoir des retombées positives ponctuelles (créations d'emplois directs dans le BTP, le Génie civil ou les services ; emplois indirects chez les fournisseurs, les commerçants et les services).

- **Phase exploitation**

Les entreprises situées alentour de la zone de projet verront leur accès facilité ; leur productivité devrait être améliorée car la déviation permettra des déplacements plus rapides et plus aisés.

Les entreprises et commerces de Saint-Christol-Lez-Alès devraient connaître une évolution bénéfique de leur situation. Actuellement, le centre-ville est saturé par le trafic de transit qui se cumule au trafic local, ce qui entraîne des problèmes de stationnement, d'insécurité, de nuisances sonore et atmosphérique. **La réalisation de la déviation permettra de réduire de façon drastique le trafic passant au centre-ville.**

La cohabitation du trafic résiduel de passage et de la circulation locale sera facilitée et rendue moins accidentogène. La déviation aura donc un impact largement positif sur le fonctionnement global du centre-ville.

La déviation n'aura aucun impact négatif sur les activités touristiques, sportives et de loisirs de la communauté d'agglomération d'Alès mais pourrait avoir un impact positif en favorisant la fluidité des trafics.

Conclusion

L'impact sur les activités économiques sera à terme positif avec une réorganisation du centre-ville qui le rendra plus attractif et surtout plus pratique d'accès.

d) Équipements recevant du public

Les équipements recevant du public (ERP) sont principalement situés en centre-ville. La déviation dont le rôle est de détourner l'essentiel du trafic traversant la ville vers sa périphérie ouest, aura donc un effet bénéfique en termes d'accès, de stationnement, mais surtout de qualité de l'air et de nuisances sonores.

Les ERP situés en périphérie (groupe scolaire Marignac, crèche des Quinsous, complexe sportif du Rouret, ...), ne seront pas non plus impactés car le projet n'entraînera pas d'augmentation de trafic sur les voies à proximité.

Conclusion

Le projet n'aura aucun impact négatif sur les équipements recevant du public, et aura un impact positif notamment sur ceux localisés en centre-ville.

e) Déplacements

● **Phase travaux**

L'augmentation du trafic générée par le chantier restera modérée et ne devrait pas perturber de façon significative les conditions de circulation.

Les perturbations seront maximales lors de la mise à 2x2 voies de la RD 6110, mais la circulation restera maintenue grâce à des circulations alternées.

Les perturbations seront moindres concernant l'aménagement de la section en tracé neuf, laquelle est située en retrait de grandes infrastructures ; les impacts sur les déplacements seront ponctuels et localisés ; les accès locaux seront maintenus.

Des dispositifs particuliers d'exploitation seront mis en place aux points de raccordement avec la voirie existante pour prévenir les usagers des dangers liés à la circulation des engins. En outre une information sur le déroulement du chantier sera mise en place.

● **Phase exploitation**

La déviation a pour objectif d'alléger et de fluidifier le trafic routier qui sature depuis de nombreuses années le centre de Saint-Christol-lez-Alès, avec pour corollaires un

renforcement de la sécurité des usagers, une amélioration de la qualité de l'air et une diminution des nuisances sonores.

Les études relatives au trafic avec et sans aménagement mettent en évidence des résultats significatifs, comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

Trafic routier moyen journalier et sans aménagement en 2024 et 2044

Tronçons entre giratoires	Sans aménagement		Avec aménagement	
	2024	2044	2024	2044
RD 6110 : la Luquette - Lycée	21060	23270	23200	25600
RD 6110 : Lycée - Pyramide	19560	21610	9240	10200
RD 6110 : Pyramide – Route de Lédignan	9470	10460	4300	4700
D 910a : Pyramide – Route d'Anduze	16150	17840	5515	6100
Déviation : Lycée – route de Fontvieille	/	/	12900	14200
Déviation : route de Fontvieille – route d'Anduze	/	/	13900	15400
Déviation : route d'Anduze – route de Lézan	/	/	10400	11500
Déviation : route de Lézan – route de Lédignan	/	/	2700	3000

Nota : trafic moyen journalier en nombre de véhicules/jour

Les résultats de l'étude mettent en évidence une diminution globale du trafic d'environ 50% dans la traversée urbaine de Saint-Christol-lez-Alès.

Afin de rétablir les voies interceptées par la déviation, 7 points d'échanges seront aménagés en carrefours giratoires : Luquette, Croix de Beauzon, lycée, Fontvieille, route d'Anduze, route de Lézan, route de Lédignan (voir cartographie en annexe II).

Aucun accès direct ne sera autorisé sur la nouvelle infrastructure, en dehors de ceux établis aux carrefours giratoires. Toutefois il est prévu de rétablir tous les accès existants sur la section aménagée à 2x2 voies et de créer des raccordements spécifiques sur les giratoires pour désenclaver ou faciliter les déplacements aux abords de la nouvelle infrastructure (contre allée côté ouest de la RD6110 entre les giratoires de la Croix de Beauzon et du Lycée ; chemin côté centre-ville de St Christol créé le long de la déviation afin que les chemins de la Mandarède et Joseph Portal soient reliés à au chemin de Respéchas et traversent la déviation).

Conclusion

La déviation aura donc un impact positif extrêmement significatif sur la circulation en centre-ville, dont la décongestion ne pourra qu'améliorer la qualité de vie des Saint Christolens.

Les 7 carrefours giratoires permettront d'assurer les échanges entre le réseau viaire actuel et la déviation de Saint-Christol-lez-Alès.

Les voiries locales desservant les zones d'habitations périphériques et qui sont actuellement empruntées par nombre d'usagers pour éviter la traversée du centre-ville aux heures de pointe, verront également une baisse du trafic qui s'accompagnera d'une amélioration de la sécurité.

La mise en place des rétablissements d'accès permettra à l'ensemble des parcelles présentes dans la zone du projet de rester accessibles par les chemins communaux présents actuellement.

Remarque CE

- La création de la déviation va engendrer entre les giratoires de la Luquette et du lycée, une augmentation d'environ 10% de la circulation en 2024 par rapport à la situation sans aménagement; la 2x2 voies sur cette portion est donc une nécessité.
- Le trafic détourné par la circulation va impacter des populations périurbaines jusque-là épargnées par les nuisances.

f) Risques technologiques majeurs

- **Risque industriel**

2 ICPE sont situées à proximité du projet : cave coopérative vinicole à environ 100 m du carrefour avec la RD 910A ; casse moto à proximité du raccordement avec la RD 6110.

L'étude indique que **le projet n'aura pas d'effets directs sur ces installations et qu'aucune mesure de réduction d'impact n'est donc nécessaire.**

- **Risque transport de matières dangereuses**

Le contournement du centre-ville par la déviation dans un environnement périurbain moins densément peuplé permettra de réduire considérablement le risque au regard de l'enjeu (sécurité de la population).

- **Risque rupture de barrage**

Le projet est localisé à une vingtaine de kilomètres au sud du barrage de Sainte-Cécile-d'Andorge, situé plus en amont sur le Gardon d'Alès. **Aucune incidence sur le risque de rupture de barrage n'étant recensée, aucune mesure de réduction n'est à envisager.**

D) Impacts sur le patrimoine culturel et le paysage

a) Patrimoine culturel

Le projet n'interfère pas :

- avec le périmètre de protection de la Pyramide, monument historique situé à environ 700 m des limites de l'aménagement ;
- un site classé ou inscrit au titre du paysage ;
- une zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager (ZPPAUP)

La découverte d'éventuels vestiges archéologiques pendant la période de terrassement, impliquera la mise en œuvre d'un diagnostic et de fouilles préventives en application des prescriptions mentionnées au livre V du code du patrimoine et du décret d'application du 3 juin 2004.

Conclusion

En l'absence d'effets prévisibles sur le patrimoine culturel, aucune mesure de réduction d'impact n'est envisagée.

b) Paysage

Les traitements paysagers visent à pallier les altérations du paysage engendrés par les travaux et les infrastructures tout en assurant une cohérence avec le contexte environnemental (espace urbain, périurbain, agricole, naturel, ...). A cette fin, 9 zones ou séquences ont été identifiées, dans lesquelles un traitement paysager adéquat permettra une meilleure insertion des ouvrages dans leur environnement.

Toutefois **ces mesures de réduction laisseront perdurer des traces indélébiles dans le paysage qui nécessiteront l'application de mesures compensatoires d'intégration paysagère.**

- Ouvrages de franchissement des cours d'eau : reconstitution d'une ripisylve avec des essences locales. Au droit de l'Alzon, du Respéchas et du ruisseau de Fontvieille, des dalots permettront un passage à sec de la petite faune pour maintenir les continuités écologiques de ces corridors.
- Bassins de rétention ensemencés.
- Mise en place de buses de 80 cm de diamètre permettant le passages de la petite faune terrestre (amphibiens, reptiles, mammifères). Ces aménagements traversent complètement l'axe routier afin de favoriser une transparence écologique.
- Giratoires : composés de plantations arbustives et vivaces qui visent à embellir tout en respectant l'aspect sécuritaire.

Conclusion

Le traitement paysager vise à la bonne intégration de l'infrastructure dans un environnement changeant. La diversité des paysages traversés implique de résoudre l'équation suivante : prendre en compte la variété des sites tout en créant une continuité d'ensemble.

E) Impacts sur la santé et la salubrité publiques

a) Qualité de l'air

L'étude relative à la qualité de l'air a porté sur les principaux polluants induits par la circulation routière : oxydes d'azote (Nox) ; monoxyde de carbone (CO) ; particules émises à l'échappement (PM 10) ; hydrocarbures dont benzène ; dioxyde de soufre (SO2).

• **Phase travaux**

La production de gaz d'échappement des engins de chantier et de transport n'aura qu'une incidence faible, laquelle ne justifie pas la mise en œuvre de mesures réductrices ou compensatoires supplémentaires.

• **Phase exploitation**

- Les prévisions relatives aux émissions de polluants atmosphériques en 2024 montrent une forte disparité selon les situations (avec ou sans aménagement, secteur considéré).

Le tableau ci-dessous indique la **variation globale relative de la pollution induite par le trafic routier en 2024 suite à la mise en service de la déviation** par rapport à la situation sans aménagement.

Polluants	CO	NOx	PM10	SO2	Benzène
Impact de la voie de liaison	- 12%	+ 11%	+ 44%	+ 7%	- 18%

Les augmentations observées sont dues au nouveau trafic sur la section nouvelle. Toutefois ce trafic s’inscrira dans un milieu ouvert ce qui facilitera la dispersion des polluants.

A cet égard l’étude a mis en évidence les variations quantitatives de NO₂, en des points significatifs pour évaluer les effets de la dispersion en 2024 entre la situation sans aménagement et la situation avec aménagement.

Lieu-dit	Variation NO ₂ (avec/sans projet)
Pyramide (au niveau du futur giratoire)	- 58%
Ruisseau Alzon (150 m au nord-ouest du giratoire du lycée)	- 9%
RD 24 (au niveau du futur giratoire route de Lézan)	+ 2%
Chemin de Respéchas (environ 200m au nord du valat)	+ 6%
Cave coopérative (intersection RD 24 – RD 910a)	- 27%
Chemin de Béret (futur giratoire route de Fontvieille)	+ 15%
Etablissements recevant du public	
Lycée Prévert	- 2%
Ecole Saint Christophe	- 3%
Résidence de retraite « Les Cigales »	- 3%
Ecole Joliot Curie	- 13%
Crèche des Marmousets	- 5%

Les résultats de l’étude comparative « avec/sans projet » de la dispersion de la pollution en NO₂ le long des voies à l’horizon 2024 met en évidence :

- une diminution significative de celle-ci le long de la voie actuelle, notamment entre la Pyramide et la Croix de Beauzon. Ainsi, l’indice pollution-population (IPP) qui est l’indicateur sanitaire permettant de comparer le projet de contournement avec la situation tendancielle (sans réalisation projet) indique une diminution moyenne de - 5% sur ce parcours dont – 8% dans la traversée du centre-ville. De fait, environ 1000 habitants soit 59% de la population recensée dans la zone de projet ainsi que 4 établissements sensibles bénéficieront d’une amélioration notable de la qualité de l’air.
- a contrario l’évolution de l’IPP sur le nouveau tronçon indique une augmentation moyenne d’environ 1,7%, qui ne touchera une population moindre soit environ 700 habitants. Toutefois en raison du caractère très ouvert des lieux traversés (zones agricoles et périurbaines) cette augmentation reste faible avec une valeur max en NO₂

de 20 µg/m³ sur le tronçon 4 (entre RD 910a et RD 24) donc très en deçà de la valeur limite de qualité (40 µg/m³).

Conclusion

L'étude met clairement en évidence :

- **une diminution significative de la pollution atmosphérique en zone urbaine, entre la Pyramide et la Croix de Beauzon, et par conséquent une amélioration de la qualité de l'air, notamment dans la traversée du centre-ville de Saint Christol lez Alès, ce qui correspond bien au but recherché ;**
- **une augmentation faible de la pollution atmosphérique dans la bande des 300 m centrée sur la future déviation.**

Aucun impact majeur concernant la qualité de l'air autour de la déviation n'ayant été recensé aucune mesure compensatoire ne sera donc mise en œuvre.

Toutefois des mesures de réduction pourraient être envisagées dans les zones du projet les plus impactées (RD 6110 nord – RD 910A ; RD 910A – RD 24) et consister en la création de zones tampons et d'écrans végétaux.

b) Nuisances sonores

• **Phase travaux**

Les bruits générés par le chantier constitueront une gêne patente mais n'auront pas d'incidence majeure sur l'ambiance sonore locale et n'affecteront pas la santé des riverains.

Les mesures d'évitement et de réduction pour minimiser les nuisances sonores consisteront à respecter : les heures de travail, les niveaux de bruit admissibles pour le transport des matériaux et les engins de chantier.

• **Phase exploitation**

- Etat avant aménagement : les niveaux sonores actuellement enregistrés dans la zone de la future déviation sont < 65dB(A) de jour (6h – 22h) et 60 dB(A) de nuit (22h – 6h) soit une ambiance sonore «modérée » au sens de la réglementation.

Il n'en est pas de même pour les habitations situées en bordure immédiate de la RD 6110 au nord de la Pyramide qui se trouvent en zone d'ambiance « non modérée ».

- Etat après aménagement : l'étude acoustique met en évidence un dépassement des niveaux sonores actuels en plusieurs secteurs.
 - o Section en voie nouvelle : conformément à la réglementation, les niveaux sonores à respecter en façade des habitations après réalisation de la déviation devront être < 60 dB(A) de jour et < 55 dB(A) de nuit. **Sur cette section les niveaux réglementaires de jour seront dépassés en façade des habitations, ce qui impliquera la mise en œuvre de mesures de protection à la source.**
 - o RD 6110 nord : conformément à la réglementation, les niveaux sonores à respecter en façade des habitations après réalisation de la 2x2 voies devront être < 65 dB(A) de jour et < 60 dB(A) de nuit.. L'aménagement n'est pas susceptible de générer une augmentation de 2 dB en façade des bâtiments les plus impactés par le tracé actuel. Par conséquent et conformément aux dispositions des art 1 et 2 du décret 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de

transport terrestre, **aucune mesure de protection ne s'impose**. Toutefois pour limiter l'impact acoustique il est prévu des aménagements et des acquisitions foncières.

Conclusion

Le dépassement des niveaux sonores dans plusieurs secteurs impose des mesures de compensation :

- > section en voie nouvelle : mise en place de systèmes de protection phonique à la source (écrans acoustiques, merlons phoniques) ;**
- > RD 6110 nord : mise en place de murs de clôture entre les habitations et la voie ; la GBA de sécurité prévue pour séparer la 2x2 voies de la contre-allée d'une hauteur de 0,8 m permettra de limiter l'impact acoustique de la voie.**

c) Autres risques sanitaires

L'étude montre que le projet ne présente aucun risque sanitaire pour les riverains de l'infrastructure.

- La pollution lumineuse, les émissions d'odeurs, ou les productions de vibrations resteront négligeables en phase exploitation.
- Le risque sanitaire lié aux déchets sera minime en phase travaux et nul en phase exploitation grâce à la mise en œuvre d'un Plan de gestion des déchets imposé dans les contrats de travaux.
- La qualité des eaux superficielles et souterraines ne sera pas dégradée.
- La qualité du sol et du sous-sol ne sera pas affectée par le projet (mesures de précaution prises).
- La sécurité des riverains et des usagers sera améliorée au sein de la traversée du bourg, du fait de la réalisation de cette infrastructure.

Conclusion

Le projet n'induit pas de risques sanitaires pour les riverains de l'infrastructure et améliore la qualité de vie dans le centre-ville en raison de la diminution de la pollution atmosphérique engendrée par un trafic routier plus fluide et allégé, et d'une augmentation de la sécurité routière.

Remarque CE

Globalement le projet atteint l'objectif qui justifie sa raison d'être : améliorer la qualité de vie des habitants du centre-ville de Saint Christol lez Alès.

Les mesures de réduction de la pollution dans les zones du projet les plus impactées sont brièvement citées et restent optionnelles ; en particulier la notion de zone tampon, dans un milieu périurbain, mériterait d'être plus amplement développée.

L'étude sur les nuisances sonores manque de clarté ; en particulier la référence au décret 95-22 du 9 janvier 1995 est absente ce qui interroge de prime abord, sur l'absence de mesures de protection dans la zone impactée le long de la RD 6110 nord.

F) Impacts cumulés avec d'autres projets

a) Recensements des projets

4 projets situés à moins de 5 km du tracé de la déviation sont susceptibles d'interférer avec ce dernier.

- centrale photovoltaïque sur la commune de Saint Jean du Pin (3,5 km à l'ouest) ;
- carrière (ICPE) sur la commune de Bagard (2,5 km à l'ouest) ;
- ZAE du Mont Cavala sur la commune de Vézénobres (8 km au sud-est) ;
- Eco site des Hauts de Saint Hilaire, sur la commune de Saint Hilaire de Brethmas (4 km à l'est).

b) Effets cumulés

- Avec la centrale photovoltaïque : cette centrale d'une puissance de 7 MWc couvre une surface de 13 ha ; mise en service en 2013 elle est située dans un site relativement isolé et ne présente pas d'impact sensible sur l'environnement et sur le milieu humain.
- Avec la carrière : cette carrière à présent en activité est une extension de la carrière existante d'environ 2,6 ha. Selon les résultats de l'étude d'impact réalisée en 2013, ce projet n'entraînait pas d'impact significatif sur l'environnement naturel et humain.
- Avec la ZAE : le projet consiste à l'aménagement d'une zone d'activité économique dédiée à l'accueil d'un pôle de soutien des industries culturelles et créatives, ainsi que d'un ensemble immobilier. Les effets résiduels de ce projet sur l'environnement après application des mesures d'évitement et de réduction, nécessiteront la mise en œuvre de mesures compensatoires et d'accompagnement. Toutefois l'étude d'impact précise que ce projet ne présentera pas d'impacts susceptibles de se cumuler avec ceux du projet de déviation.
- Avec l'éco site : ce projet consiste en l'aménagement d'un secteur à l'est du bourg de Saint-Hilaire-de-Brethmas sur une superficie d'environ 360 ha de zones naturelles et agricoles. Les impacts réels de ce projet restent à définir plus précisément, mais ceux-ci concerneront principalement les prélèvements d'eau pour l'arrosage d'un golf, et la gestion des milieux naturels, notamment des milieux naturels humides (orchis). Le projet de déviation de Saint-Christol-Lez-Alès, éloigné de ce projet de plusieurs kilomètres, et séparé notamment par le Gardon d'Alès, la RN106 et le noyau villageois de Saint-Hilaire-de-Brethmas, n'est pas susceptible de se cumuler avec les éventuels impacts. En effet, les milieux naturels sont totalement déconnectés, et le projet de déviation n'a aucune influence sur les écoulements des eaux superficielles et souterraines.

Conclusion

Aucun des projets ou activités précités n'est susceptible d'induire des effets pouvant se cumuler avec ceux générés par l'aménagement de la voie de contournement de Saint Christol lez Alès.

1.4.2.4.- Compatibilité avec la documentation réglementaire

Le projet doit être compatible avec les prescriptions de certains documents qui peuvent lui être opposables.

A) Schéma de cohérence territoriale du Pays de Cévennes

Approuvé le 16 janvier 2014, le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) précise dans son orientation 3.1.5.1 intitulée « Rendre performants les réseaux routiers », les actions à entreprendre concernant les infrastructures routières : « *Les contournements de Saint-Christol, Lédignan et Saint Ambroix sont également à réaliser afin d'améliorer la desserte de ces pôles et dissocier les trafics locaux et de transit* ».

Le projet de déviation soumis à la présente enquête publique est identifié formellement dans le SCoT du Pays de Cévennes.

En outre **l'étude d'impact montre que la réalisation de la déviation est en adéquation avec les principes suivants énoncés dans le DOO, grâce à la mise en œuvre des mesures ERC** dont l'application permet de diminuer de façon significative les effets du projet sur l'environnement.

3.1.6 : concevoir l'aménagement en respect du territoire.

3.4.1 : Préserver en quantité et en qualité la ressource en eau.

3.4.2 : Préserver et développer la biodiversité

3.4.4 : Préserver et valoriser les patrimoines paysagers.

3.4.5 : Maitriser les impacts de l'exploitation des ressources naturelles locales.

3.4.6 : Réduire l'empreinte des déchets.

B) Plans locaux d'urbanisme

La quasi-totalité du tracé se situe sur la commune de Saint Christol lez Alès ; seuls 250 m traversent la commune d'Alès.

- **PLU de Saint Christol lez Alès**

Le PLU de Saint-Christol-Lez-Alès a été validé en septembre 2009, et a fait l'objet d'une modification simplifiée en janvier 2013. Sa révision générale est en cours d'élaboration.

Le projet de déviation traversera des zones N, U4b, IAU, IVAU, Ub, et A, dont **le règlement autorise les équipements d'intérêt général y compris dans les secteurs où leur implantation est techniquement irréalisable hors du champ d'inondation** mais sous réserve d'une étude hydraulique identifiant leur impact et définissant des mesures compensatoires.

En outre **l'emprise du projet est inclus dans les emplacements réservés définis dans le PLU.**

- **PLU d'Alès**

Le PLU d'Alès a été approuvé le 24 juin 2013.

Le tracé concerne des zones U2 et AU2 dont **le règlement autorise la réalisation de voies de circulation et les affouillements** subséquents ; de plus il est **inclus dans des emplacements réservés.**

Conclusion

Le projet est compatible avec le SCOT du Pays de Cévennes et les PLU d'Alès et de Saint Christol lez Alès.

C) Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire du Languedoc-Roussillon

Le document recommande que les politiques routières régionales soient conduites de telle sorte à ne pas générer de nouveaux trafics routiers et qu'elles aient pour but essentiel d'opérer des délestages, d'offrir des alternatives à des itinéraires saturés, ou de « dévier » certains flux dans l'intérêt du développement de certains territoires. Elles seront conduites dans une logique de route durable, tant pour les matériaux et le chantier que pour l'exploitation.

Conclusion

L'objectif du projet de déviation est conforme dans l'esprit et dans la règle aux recommandations du SRADDT.

D) Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Rhône-Méditerranée

Le SDAGE RM 2016-2021 entré en vigueur le 21 décembre 2015 définit les orientations fondamentales qui permettront d'atteindre les objectifs de qualité des masses d'eau d'ici à 2021 ou 2027, et s'accompagne d'un programme de mesures à mettre en œuvre.

Le SDAGE comprend neuf orientations fondamentales (OF) :

- OF 0 : s'adapter aux effets du changement climatique.
- OF 1 : privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité.
- OF 2 : concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques.
- OF 3 : prendre en compte les enjeux économiques et sociaux des politiques de l'eau et assurer une gestion durable des services publics d'eau et d'assainissement.
- OF 4 : renforcer la gestion de l'eau par bassin versant et assurer la cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau.
- OF 5 : lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé.
- OF 6 : préserver et restaurer le fonctionnement naturel des milieux aquatiques et des zones humides.
- OF 7 : atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir.
- OF 8 : augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques.

Chaque OF se décline en dispositions qui définissent plus précisément les principes de mise en œuvre des mesures permettant d'atteindre les objectifs.

La compatibilité du projet avec le SDAGE RM 2016-2021 est traitée dans la pièce D insérée au dossier relatif à la demande d'autorisation environnementale : procédure IOTA - volet Loi sur l'eau et milieux aquatiques. Elle fait l'objet du paragraphe 3.4.1 du présent rapport.

Conclusion

L'analyse exhaustive déclinée dans le tableau 47 de la pièce D relative à la procédure IOTA (pages 124 à 138) montre que **le projet est en adéquation avec l'ensemble des dispositions du SDAGE RM2016-2021 qui le concernent.**

E) Schéma d'aménagement et de gestion des eaux - Contrats de milieu

Le projet de déviation interfère avec la zone couverte par le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) des « Gardons » mis en œuvre le 27 février 2001 et dont la révision a été adoptée en 2015.

Le SAGE devant être compatible avec le SDAGE RM on en déduit au nom du principe de transitivité, que le projet est compatible avec le SAGE des Gardons. Ceci est confirmé par l'étude insérée en pièce D relative à la procédure loi sur l'eau, laquelle fait la démonstration de l'adéquation du projet avec les orientations du SAGE qui le concernent.

Le Contrat de milieu des Gardons, qui constitue la traduction opérationnelle du SAGE, prévoit la mise en place de 250 actions afin de concrétiser les objectifs généraux définis dans le SAGE. **Le projet étant compatible avec le SAGE et présentant les mêmes objectifs, il est également compatible avec le Contrat de Milieu des Gardons.**

Conclusion

Le projet de déviation est compatible avec le SAGE des Gardons.

F) Plan de gestion des risques d'inondation du bassin Rhône-Méditerranée

Entré en vigueur le 22 décembre 2015 le PGRI 2016-2021 du bassin Rhône-Méditerranée fixe les grands objectifs en matière de gestion des risques d'inondation et les objectifs propres à certains territoires à risque d'inondation important (TRI). Les communes de Saint-Christol-Lez-Alès et Alès sont incluses dans le TRI d'Alès.

Les objectifs du PGRI sont déclinés au sein de stratégies locales de gestion des risques d'inondation (SLGRI). La SLGRI du TRI d'Alès prévoit ainsi 5 grands objectifs qui se déclinent en dispositions ; le projet de déviation est concerné par les dispositions suivantes.

- D.1-9 : renforcer la prise en compte du risque dans les projets d'aménagement.
- D.2-3 : éviter les remblais en zones inondables.
- D.2-4 : limiter le ruissellement à la source (limiter l'imperméabilisation des sols et l'extension des surfaces imperméabilisées ; maîtriser le débit et l'écoulement des eaux pluviales ; préserver les éléments du paysage déterminants dans la maîtrise des écoulements).
- D.2-7 : préserver et améliorer la gestion de l'équilibre sédimentaire pour agir sur les capacités d'écoulement.

Conclusion

L'étude présentée en pièce D, conclut **que l'aménagement de la déviation n'augmentera pas le risque d'inondation et donc que le projet est compatible avec le PGRI RM 2016-2021.**

G) Schéma régional de cohérence écologique

Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) est un document cadre dédié à la préservation de la trame verte et bleue (TVB). La TVB constitue un outil de préservation de la biodiversité visant à intégrer les enjeux de maintien et de renforcement de la fonctionnalité des milieux naturels dans les outils de planification et les projets d'aménagement.

Approuvé le 20 novembre 2015, le SRCE LR comprend notamment un **plan d'action stratégique**, détaillant des enjeux qui doivent être pris en compte lors de l'élaboration de documents de planification tels que le SCoT et le PLU.

Or le projet de déviation interfère avec les cours d'eau de l'Alzon et du Respéchas, identifiés dans la trame bleue du SRCE comme corridors écologiques et réservoirs de biodiversité.

L'étude d'impact évalue l'ensemble des effets du projet sur les continuités écologiques en cohérence avec les enjeux concernés de la TVB :

- Enjeu 3 : transparence des infrastructures pour le maintien et la restauration des continuités écologiques ;
- Enjeu 5 : les continuités écologiques des cours d'eau et des milieux humides.

L'étude naturaliste réalisée par le bureau d'études BARBANSON qualifie **les impacts du projet de faibles à non significatifs, et précise les mesures d'évitement et de réduction à mettre en place.**

Conclusion

Le projet est en adéquation avec les objectifs définis dans le plan d'action stratégique du SRCE pour la préservation et la remise en état des continuités écologiques.

H) Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie

Approuvé le 24 avril 2013, le SRCAE Languedoc Roussillon définit les grands objectifs suivants.

- Réduire les consommations d'énergie de 9% par rapport au scénario tendanciel à l'horizon 2024 et de 44% à l'horizon 2050.
- Assurer une production d'énergies renouvelables représentant 29% de la consommation énergétique finale à l'horizon 2024 et 71% à l'horizon 2050.
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990 d'environ 34% en 2024 et 64% en 2050 par habitant.
- Réduire les émissions de polluants atmosphériques entre 2007 et 2024 de 44% pour les oxydes d'azote (NOx), de 24% pour les particules (PM2.5), de 75% pour le benzène, de 31% pour les composés organiques volatils par habitant.
- Définir une stratégie d'adaptation aux effets attendus du changement climatique.

L'étude d'impact montre que, à cet égard, le projet aura un double effet : d'une part il entraînera une **légère hausse des émissions de polluants particuliers et de CO2 sur le nouveau tracé lequel traversera une zone très peu urbanisée** ; d'autre part **il entraînera une diminution sensible des émissions et des concentrations polluantes dans la traversée de Saint-Christol-Lez-Alès**, liée au délestage de trafic dû au nouvel aménagement.

Conclusion

Le projet respecte les objectifs du SRCAE LR, en diminuant les émissions dans les secteurs sensibles et habités, et en reportant une partie de ces émissions dans des milieux très ouverts peu densément urbanisés.

H) *Plans de prévention des risques*

a) *Plan de prévention des risques inondation*

Les communes d'Alès et de Saint Christol lez Alès sont dotées d'un PPRI approuvé le 9 Novembre 2010, et portant sur le bassin versant du gardon d'Alès.

Le projet interfère avec certaines zones de ce PPRI : F-U : aléa fort, enjeu urbain ; M-U : aléa modéré, enjeu urbain ; R-U : aléa résiduel, enjeu urbain ; F-NU : aléa fort en milieu non urbain ; M-NU : aléa modéré en milieu non urbain ; R-NU : aléa résiduel en milieu non urbain.

Le règlement du PPRI précise que dans ces zones sont notamment autorisés :

- « **Les équipements d'intérêt général, lorsque leur implantation est techniquement irréalisable hors du champ d'inondation et, sous réserve qu'une étude hydraulique et technique identifie leur impact sur l'écoulement des crues à l'amont et à l'aval, définisse les mesures compensatoires à adopter pour annuler ces effets et, précise les conditions d'implantation pour assurer la sécurité de l'ouvrage, y compris pour une crue exceptionnelle (1,8 fois le débit de référence) »**
- « **Les opérations de déblais/remblais ne conduisant pas à une augmentation du volume remblayé dans la zone inondable et dont les impacts locaux pour l'aléa de référence restent négligeables. »**

Le projet a fait l'objet d'une procédure de demande d'autorisation environnementale pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L. 214-3 du Code l'environnement.

Le dossier relatif à cette procédure (pièce D : procédure IOTA, volet Loi sur l'eau et milieux aquatiques) montre que le règlement du PPRI a été respecté et que le projet a été conduit en étroite concertation avec la DDTM en charge de cette problématique.

Conclusion

L'étude portant sur la compatibilité du projet avec le PPRI conclut que les mesures définies pour compenser les incidences du projet sur les écoulements en crue et les zones d'expansion des crues permettent de rendre l'impact du projet négligeable sur le risque inondation et sur le fonctionnement des milieux aquatiques.

b) *Plan de prévention des risques incendies de forêt*

Le projet n'interfère avec aucune zone de PPRIF et n'est pas situé en zone forestière.

D) *Plans d'élimination et de gestion des déchets*

a) *Plan régional d'élimination des déchets dangereux*

Approuvé le 18 décembre 2009, le PREDD Languedoc-Roussillon a pour objectifs : la réduction de la production et de la nocivité des déchets dangereux ; de privilégier leur

valorisation ; d'optimiser la collecte et la prise en charge des flux de déchets dangereux diffus ; d'optimiser leur transport.

En ce qui concerne le projet, les risques liés à d'éventuelles pollutions accidentelles lors des travaux nécessiteront la mise en œuvre des mesures effectives suivantes, en adéquation avec les préconisations du PREDD.

- Aires de chantiers imperméabilisées ; stockage des carburants et hydrocarbures ; mise en place d'un système d'assainissement spécifique.
- Identification, tri et acheminement des déchets dangereux vers les filières de traitement et de collecte appropriées.
- Terres polluées, huiles, solvants, déchets diffus et autres orientés exclusivement vers les filières de collecte favorisant la valorisation matière.
- Filières de stockage et/ou de valorisation choisies en priorité à proximité du chantier.
- Désignation d'un coordonnateur environnement ; formation des employés ; mesures appropriées de gestion des déchets dangereux (stockage, confinement...).

b) Plan départemental d'élimination des déchets du BTP

Le plan de gestion des déchets du BTP du Gard les vise notamment les objectifs suivants :

- Lutte contre les décharges sauvages ; application du principe pollueur-payeur.
- Mise en place d'un réseau de traitement de déchets (service de proximité).
- Application du principe de réduction à la source.
- Favoriser le recyclage et la valorisation ; utilisation de produits recyclés.

Les dispositions qui seront prises par le Maître d'Ouvrage pour se conformer aux objectifs du plan sont détaillées dans l'étude d'impact et succinctement présentées ci-dessous :

- Mesures de gestion des déchets explicitées dans le cahier des charges du Dossier de Consultation des Entreprises pour la phase « travaux » du projet.
- Réutilisation sur site des terres excavées polluées là où leur présence ne génère pas de risque ; mesures de confinement ou constructives associées.
- Premier tri sur place des déchets générés par le chantier avant leur orientation vers les filières de recyclage adéquates..
- Identification de la nature et des volumes de déblais générés ; réutilisation autant que faire se peut ou orientation vers des filières de recyclage.
- Mise en œuvre de mesures organisationnelles afin que les entreprises puisse gérer correctement leurs déchets sur place.
- Dans le cadre des marchés de travaux, la destination finale des déchets sera indiquée et des bordereaux de suivi imposés, à faire viser par les centre d'accueil des déchets.

Conclusion

Le projet respecte les objectifs du PREDD Languedoc Roussillon et du Plan départemental d'élimination des déchets du BTP du Gard.

2.- DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

2.1.- CONCERTATION PREALABLE AVEC LE PUBLIC

2.1.1.- Procédure

2.1.1.1.- Référentiel réglementaire

Aux termes de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme le maître d'ouvrage d'une opération d'aménagement prévue dans l'art. R 103-1, et ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement au sens de l'article L. 122-1 du Code de l'environnement ou l'activité économique, doit organiser une concertation associant pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées.

2.1.1.2.- Modalités de la concertation

La concertation publique a été conduite en plusieurs phases organisées comme suit.

- Phase d'information la plus large possible, marquée par :
 - la production d'un document de concertation rappelant l'essentiel des enjeux du projet.
 - Deux réunions publiques à Saint-Christol-lez-Alès organisées en mars et avril 2007.
- Phase d'échanges approfondis, au cours d'une dizaine de rencontres avec des acteurs du territoire et des rencontres personnalisées répondant à des demandes de particuliers.
- Phase d'analyse des avis et opinions, fournis par les animateurs et chargés d'études durant la concertation.
- Annonce le 23 mai 2007 des tracés écartés à ce stade de la concertation.
- Expertise des adaptations à apporter au tracé ou susceptible d'être retenues.
- Réunion de présentation aux élus du projet de bilan de la concertation le 7 juin 2007 (Commission d'Aménagement de l'Espace).

2.1.2.- Bilan

2.1.2.1.- Participation

La participation aux réunions des 14 mars et 23 mai 2007 à la mairie de Saint Christol lez Alès a mobilisé au total une centaine de personnes.

Les réunions d'acteurs ont semble-t-il été très suivies.

Des pétitions ont demandé des adaptations du tracé (le nombre de pétitions et de signatures n'est pas indiqué).

2.1.2.2.- Conclusions

Au terme de cette phase de concertation il a été convenu de poursuivre les études préalablement engagées en tenant compte des critères suivants.

- Le tracé retenu est le tracé POS, c'est-à-dire le tracé de la déviation tel que détaillé dans le projet soumis à la présente enquête publique.
- Définition du tracé étudiée avec précision ; possibilité de réduire la bande de l'emplacement réservé si le respect de certaines contraintes l'exigent.

- Les dispositifs d'échanges permettant l'accès aux sites traversés par la déviation devront respecter les principes énoncés lors de la concertation (5 échangeurs en cohérence avec le réseau routier disposés aux lieux dits suivants : Croix de Beauzon, lycée, cave coopérative, RD 24, RD 6110).
- Conduite des études en liaison suivie avec les Collectivités territoriales (CA Alès agglo, villes d'Alès et Saint Christol lez Alès, Conseil régional, conseil départemental).

Remarque CE

Le dossier présenté à l'enquête a bien pris en compte les conclusions du bilan de la concertation publique .

2.2.- ELEMENTS FINANCIERS

2.2.1.- Evaluation des terrains privés soumis à l'emprise DUP

2.2.1.1.- Description succincte de la zone DUP

La zone de déclaration d'utilité publique qui constitue l'assiette du projet comporte un ensemble de parcelles majoritairement non bâties et **totalise environ 26,3 ha**. (Réf : Direction départementale des finances publiques du Gard - Avis du Domaine en date du 12 mai 2021).

Nota : la sommation des superficies des zones DUP interférant avec chaque parcelle impactée, sur la base du tableau fourni par le Domaine, indique un résultat légèrement différent : 24,5 ha au lieu de 26,3 ha.

A) Commune de Saint Christol lez Alès

Le projet impacte 180 parcelles représentant une superficie globale de 68 ha ; l'emprise de l'assiette DUP retenue pour le tracé couvre environ 24,5 ha soit environ 36% de la surface globale des parcelles concernées. Cette assiette DUP impacte les zones PLU suivantes :

Zones PLU	N	A	I AU	II AU	IV AU	Ub	U4, U4b
Superficie DUP (ha)	≈ 1,4	≈ 3,3	≈ 11,3	≈ 1	≈ 2,3	≈ 3,3	≈ 1,9
% (voir rq)	5,8%	13,6%	46,3%	3,7%	9,4%	13,4%	7,6%

Rq : surface assiette DUP dans la zone PLU considérée / surface globale de la zone DUP.

5,8% de la zone DUP est située en zone N ; 13,6% de la zone DUP impacte des terres agricoles. Plus de 80% de la zone DUP intercepte des zones urbaines ou à urbaniser.

Nota : superficies calculées par le CE par extraction des données indiquées dans le tableau chiffré fourni par le Domaine (tableur Excel).

- **Zone N** : secteurs équipés ou non, classés en zone naturelle. Dans cette zone, hors zone d'aléa, les installations présentant un intérêt collectif nécessaires au fonctionnement de la commune sont autorisées.
- **Zone A** : secteurs de la commune équipés ou non, à protéger en raison du patrimoine agronomique, biologique ou économique des terres agricoles.

- **Zone I AU** : zone destinée à l'urbanisation future pour accueillir de l'habitat, des activités économiques ou des équipements publics. Au sein de cette zone, les équipements, installations et travaux présentant un cadre d'intérêt collectif sont autorisés, notamment les travaux prévus dans les emplacements réservés.
- **Zone II AU** : secteurs naturels peu ou pas équipés destinés à être ouverts à l'urbanisation sous condition d'existence ou de programmation de la réalisation des équipements publics.
- **Zone IV AU** : zone peu ou pas équipée destinée à recevoir des activités artisanales, commerciales et industrielles sous condition d'existence ou de programmation de la réalisation des équipements publics.
- **Zone Ub** : a pour vocation d'accueillir de l'habitat et des activités urbaines, des services et des activités économiques non nuisibles pour l'environnement ; elle couvre des secteurs déjà urbanisés et des secteurs où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter.
- **Zones U4 et U4b** : la zone U4 regroupe des secteurs de la commune déjà urbanisés et des secteurs où les équipements existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter à vocation d'activités économiques majoritairement, dont le secteur U4b, dans lequel sont autorisés des activités commerciales ou tertiaires impliquant un plan d'ensemble.
- **Emplacement réservé** : l'**emplacement réservé n°1 du PLU** constitue une **servitude ayant pour objet de geler le foncier sur l'intégralité du tracé de la déviation** en vue d'en permettre sa réalisation.

B) Commune d'Alès

Le projet impacte 6 parcelles couvrant une superficie globale d'environ 2 ha. ; l'emprise DUP couvre 3093 m², soit 15,6% de la surface globale des parcelles impactées.

Zones PLU	U2	AU2
Superficie DUP (m ²)	252 m ²	2841 m ²
%	8,2%	91,8%

La totalité de la zone DUP est située en zone urbaine ou à urbaniser.

- **Zone U2** : correspond aux extensions urbaines récentes. Dans cette zone sont autorisés les équipements et constructions d'intérêt collectif et de service public ainsi que les affouillements et les exhaussements des sols nécessaires à la réalisation du projet ; l'édification d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement (réseaux divers, voies de circulation), peut être autorisée sous réserve de produire les justifications techniques motivant le choix de l'implantation.
- **Zone AU2** : correspond aux espaces naturels ou peu urbanisés qui ont vocation à accueillir les extensions urbaines. Y sont autorisées l'édification d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement (réseaux AEP, EU, gaz, électricité, télécommunications, ...), ainsi que des voies de circulation. Dans ce cas, toutes les justifications techniques doivent être produites pour démontrer les motifs du choix du lieu d'implantation. Les affouillements et les exhaussements des sols sont interdits sauf s'ils sont nécessaires à la réalisation d'un projet autorisé dans la zone.
- **Emplacement réservé** : un emplacement réservé concernant le projet de déviation est **référéncé dans le document graphique du PLU**.

2.2.1.2.- Estimation financière

L'estimation prévoit une dépense de 5 725 291 € HT, composée comme suit :

- **Indemnités principales : 4 304 730 €**, correspondant à la valeur vénale des biens, évaluée par comparaison avec les prix relevés sur le marché immobilier local pour des cessions récentes de biens présentant des caractéristiques similaires.
- **Indemnités accessoires et aléas divers : 1 420 561 €**, comprenant :
 - les indemnités accessoires ou indemnités de remplacement, dues en cas d'acquisition après DUP : arbitrées forfaitairement à 645 710 € ;
 - une majoration pour marge et aléas divers : calculée forfaitairement à 774 851 €.

Commentaire CE

L'assiette de la zone DUP semble coïncider avec celle des emplacements réservés pour ce projet dans les documents graphiques des PLU d'Alès et de Saint Christol lez Alès.

L'évaluation est imprécise, car :

- **les biens n'ont pas encore fait l'objet d'une visite approfondie et le service n'est pas en possession de l'ensemble des informations nécessaires à l'évaluation détaillée de chaque emprise (nature constructible ou non des terrains, surfaces réelles, état des bâtiments, situations locatives, ... ;**
- **il n'est pas tenu compte des surcoûts éventuels : recherche archéologique préventive, pollution des sols,**

Ainsi qu'il est précisé dans l'Avis du Domaine « Cette estimation globale et sommaire ne peut servir de base à des négociations qui ne pourront être menées qu'au vu des seules évaluations détaillées ».

2.2.2. Analyse coût bénéfice (ACB)

2.2.2.1.- Coût estimatif du projet

Le coût global du projet hors acquisitions foncières, est **estimé à environ 16 millions d'euros HT** (valeur 2019).

Ce coût comprend les dépenses liées aux mesures de réduction et de compensation des effets du projet sur l'environnement, évaluées à 2 580 000 € HT.

2.2.2.2.- Analyse ACB

La future déviation a pour but essentiel d'améliorer la qualité de vie des habitants de Saint Christol lez Alès, sérieusement impactée par la densité de circulation au centre-ville, notamment aux heures de pointe. Le détournement du trafic vers la zone périurbaine moins densément peuplée permettra de désengorger le centre-ville et par conséquent de diminuer drastiquement les nuisances engendrées par la circulation.

L'analyse ACB ne porte pas sur la rentabilité financière du projet, mais consiste en un calcul socio-économique qui intègre les avantages et les coûts monétarisés des externalités produites par le projet (par exemple, la pollution est une externalité négative).

La section J de l'étude d'impact propose une monétarisation des coûts collectifs liés à la pollution atmosphérique et à l'effet de serre engendrés par le trafic automobile dans la situation avec et sans aménagement à l'horizon 2027.

Cette évaluation a été réalisée conformément à l'instruction relative à l'évaluation socio-économique des projets routiers du 23 mai 2007, ainsi que l'instruction cadre du Ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire et du tourisme, relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport du 25 mars 2004, mise à jour en 2005.

Coûts collectifs en 2027 (€/jour)	Sans aménagement	Après aménagement
Dus à la pollution atmosphérique	609 €/J	684 €/J
Dus à l'effet de serre	1180 €/J	1270 €/J
Totaux	1789 €/J	1954 €/J

L'évaluation ACB doit être menée au regard de l'objectif fixé pour la réalisation du projet.

L'étude montre une légère augmentation du coût collectif engendré par les nuisances (environ 9%) dans le cas de la situation après aménagement. Cela peut paraître paradoxal, mais doit être envisagé sous l'angle de l'objectif précité.

A cet égard l'étude met en évidence, **sur la section de RD 6110 comprise entre le carrefour de la Pyramide et le Lycée (centre-ville), une nette diminution (environ 20%) du coût lié à la pollution atmosphérique grâce à la réalisation du projet ; on estime en effet que le trafic au sein de la traversée urbaine de St Christol lez Alès diminuera de moitié.**

L'impact du projet sur l'effet de serre entraîne une augmentation modérée (environ 7%) du coût collectif en raison de l'augmentation du trafic poids lourds généré par la mise en service de la déviation.

Le calcul de l'indice Population-pollution (IPP) portant sur une population de 1700 habitants impactés par le projet et basé sur la concentration de benzène montre que **le centre urbain, qui accueille environ 1000 habitants et 4 ERP, bénéficie effectivement des effets du contournement : la modélisation indique une diminution moyenne de 5% de l'IPP sur la bande d'étude de 300 m autour de l'axe de la RD 6110, avec une diminution notable de 8% dans le centre-ville. A l'inverse l'IPP subit une augmentation moyenne de 1,7% dans la bande des 300 m centrée sur le tracé du contournement et concerne environ 700 habitants.**

L'IPP global est donc positif avec une baisse de l'exposition globale de la population à la pollution.

Conclusion

L'analyse coût/bénéfice montre que le projet de contournement répond aux objectifs fixés initialement, visant à moyen terme, une meilleure qualité de vie de la population autour du tracé actuel de la RD 6110, sans altérer significativement celle des riverains de la déviation dans sa partie en tracé neuf.

Celle-ci, en effet, s'inscrit dans une zone périurbaine et semi agricole moins densément peuplée, avec un caractère très ouvert et une topographie permettant une bonne ventilation et donc la dissipation rapide de la pollution.

Les effets du projet à long terme consisteront en une diminution des coûts sanitaires, sociaux et économiques lié aux effets de la pollution atmosphérique sur la population.

Commentaire CE

Selon une étude publiée par le Sénat en 2015, les coûts sanitaires, sociaux et économiques liés aux effets de la pollution atmosphérique sont compris entre 1150 et 1630 €/an/français et sont probablement sous-estimés.

Le projet participe de la politique de lutte contre la pollution de l'air. Ces politiques dites de mitigation peuvent conduire à une amélioration significative de l'état de santé de la population et, in fine, à réduire les coûts tangibles et intangibles qui lui sont associés. Comme le souligne le rapport du Sénat, « les bénéfices d'une réduction de la pollution sont plus élevés que les coûts des mesures nécessaires pour l'obtenir ».

2.3.- UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

2.3.1. Bien fondé du projet

2.3.1.1.- Respect des engagements du PLU et du SCoT

L'intégralité du tracé de la voie de contournement est inscrite en tant qu'emplacement réservé sur les PLU d'Alès et de Saint Christol lez Alès. L'emprise du projet se limite aux emplacements réservés à cet effet et définis dans chaque PLU.

Cet engagement se retrouve également dans le Dossier d'orientation et d'objectif du SCoT du Pays de Cévennes, arrêté en 2013 qui prévoit « de s'inscrire dans une démarche progressive d'apaisement de la circulation automobile », notamment par la réalisation des contournements de Saint Christol lez Alès, Lédignan et Saint Ambroix afin d'améliorer la desserte de ces pôles et dissocier les trafics locaux et de transit.

Commentaire CE

Le projet est donc compatible avec les PLU des communes d'Alès et de Saint Christol lez Alès.

2.3.1.2.- Souci de l'intérêt général

La commune de Saint-Christol-lez-Alès supporte un important trafic de transit dont les deux axes principaux (RD 6110 et RD 910A) se rejoignent au carrefour de la Pyramide dans le centre-ville ; cette concentration des trafics locaux et de transit entraîne une congestion de la circulation dans la traversée urbaine notamment aux heures de pointe, et des impacts négatifs sur la population en termes de pollution, de nuisances acoustiques et de sécurité routière.

Le projet de déviation placé sous la maîtrise d'œuvre de la Communauté d'agglomération « Alès agglo » a donc pour objectifs :

- d'améliorer la qualité de vie dans le cœur urbain de Saint Christol lez Alès en fluidifiant la circulation routière ;
- de faciliter les déplacements sur l'ensemble de la zone.

Conclusion

Le projet consiste donc en la réalisation d'installations et d'équipements visant à satisfaire un besoin collectif de la population. Selon la jurisprudence il entre dans la catégorie des installations assurant un service d'intérêt général. Les résultats de l'ACB sont à cet égard, significatifs.

Commentaire CE

Les objectifs du projet sont en adéquation avec les objectifs d'intérêt général, puisqu'ils visent, d'une part à soulager la population des effets délétères des nuisances engendrées par la circulation routière en centre-ville et d'autre part à fluidifier le trafic de transit.

2.3.2. Nécessité de l'atteinte à la propriété privée

2.3.2.1.- Emplacements réservés

Pour mener à bien ce projet les Communes d'Alès et de Saint Christol lez Alès se sont assurées de la maîtrise foncière en incluant l'emprise de la déviation dans des emplacements réservés dès 1987.

Les emplacements réservés permettent d'anticiper l'acquisition d'un terrain en vue d'un projet précis et, dans l'attente de celui-ci, d'y interdire tout autre projet de construction ou toute construction qui ne serait pas compatible avec la réalisation à venir du projet pour lequel cet emplacement est réservé. En contrepartie le propriétaire concerné bénéficie d'un droit de délaissement lui permettant d'exiger de la collectivité publique bénéficiaire de la réserve qu'elle procède à l'acquisition de l'emprise concernée.

2.3.2.2.- Atteinte à la propriété privée

A) Emprise DUP - Occupation des sols au droit de la bande DUP

- **Taux d'emprise DUP**

Ce taux mesure le ratio entre la surface contenue dans la zone DUP et la surface totale de la parcelle impactée.

L'étude du relevé parcellaire fourni par le Domaine montre **un taux d'emprise de la zone DUP d'environ 36% sur la commune de Saint Christol lez Alès et de 15,6% sur celle d'Alès. Ce ratio est cohérent avec le plan de masse du projet et le plan de localisation de la voie** qui montre une étroite bande DUP centrée sur l'axe du tracé, avec des zones adventices nécessaires à la réalisation d'installations indispensables à l'infrastructure (bassins, ouvrages de franchissement, rétablissements, giratoires,...).

- **Occupation des sols**

Le tracé est implanté pour 80% en zone urbaine et périurbaine et pour 20% en zone agricole et naturelle. **180 parcelles en majorité non bâties seront impactées par le projet sur la commune de Saint Christol lez Alès, et 6 parcelles sur la commune d'Alès.**

La zone DUP recouvre au nord, la RD 6110 existante, laquelle fera l'objet d'un élargissement (2x2 voies). Cette section est bordée : à l'ouest par des habitations et quelques activités (bar, location de véhicules utilitaires, pépinière d'entreprise) ; à l'est, par une friche jusqu'au chemin de l'Espervette, puis un parking de vente de sables et de graviers, un espace libre (entre la voie et un espace commercial), et enfin un parking de concession automobile.

Le contournement en tracé neuf quant à lui traversera essentiellement des terrains agricoles cultivés ou en friche, mais passera en certains endroits à proximité de maisons

individuelles (pavillons anciens ou habitats groupés récents), notamment entre le giratoire du lycée et la RD 910A, puis entre la RD 910A et le giratoire de Lédignan.

Le projet impactera directement une trentaine de parcelles cultivées totalisant 14 ha de SAU. Ces parcelles sont généralement de petite taille, et les friches importantes (30% de la surface agricole interceptée par la zone DUP). Selon l'étude d'impact **aucun siège d'exploitation n'est impacté par le projet.**

B) Parcelles bâties directement impactées par le projet

Le relevé du Domaine note la présence de bâtis sur les parcelles suivantes.

Parcelle	Superficie globale	Emprise DUP	% emprise DUP	Observations
DB 174	838	838	100%	Une seule unité foncière en zone AU2 Même propriétaire 1 local professionnel, 1garage
DB 175	3420	991	30%	
BE 4	2004	2004	100%	Située en zone N. Maison d'habitation
CB 61	872	872	100%	Située en zone Ub. Maison d'habitation
CH 34	1002	1002	100%	Une seule unité foncière en zone Ub. Même propriétaire 1 maison d'habitation et 1 annexe
CH 35	1944	1944	100%	

Conclusion

- **Le taux d'emprise de la zone DUP (36% sur la commune de Saint Christol lez Alès et 15,6% sur celle d'Alès) est cohérent avec le plan de masse du projet et le plan de localisation du tracé comportant la zone DUP. L'emprise n'est pas excessive au regard du projet.**
- **L'acquisition des parcelles recensées dans l'avis du Domaine est nécessaire à la réalisation du projet tel que présenté au paragraphe B IV de l'étude d'impact intitulé « Descriptif d'aménagement ».**
- **6 parcelles bâties comportant des maisons d'habitation ou des locaux sont directement impactées par le projet.**

Commentaire CE

- **Du point de vue de la destination : la configuration de l'assiette DUP épouse la géométrie de l'aménagement et est cohérente avec la description du projet tel que présenté dans l'étude d'impact et les vues en plan : elle est donc bien destinée à l'opération d'aménagement de la déviation.**
- **Du point de vue de la superficie : l'emprise DUP sur les terrains privés montre que les atteintes à la propriété privée sont proportionnées à la juste mais nécessaire réalisation du projet d'aménagement de la déviation tel que retenu par la CA Alès aggro après la phase de concertation avec le public.**

2.3.2.3.- Solutions alternatives

Quatre variantes d'aménagement ont été soumises à la concertation publique en juin 2007 :

- **Variante « Aménagement sur place de la voirie existante »**, qui correspond à l'aménagement des RD 6110 et RD 910A actuelles ;
- **Variante « Est, plaine du Gardon »** : débute au rond-point de la Luquette, reprend l'actuelle RD 6110 puis la RD 367, contourne Montmoirac et Montèze par l'est et rejoint la RD 6110 au sud de Saint-Christol-lez-Alès, près de Vermeil.
- **Variante « Ancienne route d'Anduze »** qui correspond à l'aménagement de l'actuelle RD 324A ou ancienne route d'Anduze, depuis le rond-point de la Luquette, jusqu'à la RD 910A sur la commune de Bagard.
- **Variante « POS »** qui correspond au projet de déviation objet de la présente enquête publique.

Ces 4 variantes ont fait l'objet d'une analyse comparative sur la base de critères fonctionnels, environnementaux et socioéconomiques.

Cette analyse multicritère de l'ensemble des variantes a mis en évidence la variante POS, dont le tracé présente les avantages suivants par rapport aux autres variantes :

- répond pleinement aux objectifs définis pour l'opération ;
- présente des incidences moindres sur l'environnement et sur le milieu humain ;
- techniquement et financièrement réalisable.

Conclusion

La variante POS a été retenue à l'issue de la concertation avec le public.

Elle présente en outre deux atouts majeurs :

- **elle est inscrite en totalité comme emplacement réservé au PLU depuis 1987 ;**
- **les habitants de la commune ont connaissance de l'existence d'un tel projet depuis de très nombreuses années.**

Commentaire CE

La variante retenue est celle qui présente l'incidence la plus faible au regard des critères d'analyse. Aucune des 3 autres variantes ne répond pleinement à l'objectif premier du projet qui vise à désengorger le nœud routier que constitue le centre-ville de Saint Christol lez Alès. Il n'y a donc pas d'autre solution alternative permettant de réaliser le projet dans des conditions équivalentes au regard du projet présenté à l'enquête.

2.3.3. Balance Coûts-Avantages

2.3.3.1.- Coût financier

Le montant global de l'opération, hors acquisitions foncières, est estimé à **16 millions d'Euros**, (valeur août 2019), soit environ **3,2 millions €/km pour un trafic estimé à 23200 véhicules/j entre le giratoire du Lycée et celui de la Luquette.**

La communauté Alès Agglomération, le Conseil départemental du Gard et le Conseil régional d'Occitanie participeront chacun à hauteur de 33,33 % du financement global de l'opération.

Le coût des mesures de réduction et de compensation des impacts du projet sur le milieu naturel, les eaux souterraines et superficielles, le paysage, le milieu humain, la santé et la salubrité sont estimés comme suit.

	Estimation (HT)
Assainissements et rétablissements hydrauliques	1 250 000 €
Aménagements paysagers	570 000 €
Protections acoustiques	300 000 €
Mesures prises pour le milieu naturel	460 000 €
Total	2 580 000 € HT

Les coûts d'achats fonciers ont été estimés à environ 5 273 205 € en mars 2018 par le service du Domaine (Direction Générale des Finances Publiques).

Les coûts d'entretien de l'aménagement seront assurés par le Conseil Départemental du Gard, gestionnaire de la nouvelle infrastructure.

La création au PLU d'emplacements réservés présente l'avantage incontestable d'empêcher toute spéculation sur le foncier.

Commentaire CE

Selon l'USIRF- Routes de France (Union des syndicats de l'industrie routière française) le coût moyen de construction en 2006 pour une route à 2x2 voies était de l'ordre de 5,4 M€/km et la construction d'une route neuve comprise entre 2 à 5 M €/km. Sur ces bases le coût de la déviation (1,2 km en 2x2 voies ; 3,7 km en tracé neuf) serait donc compris entre 14 M € et 18,5 M € HT (hors acquisitions foncières). Toutes choses égales par ailleurs, la facture estimée de 16 M € HT est donc dans la moyenne des coûts relatifs à ce genre d'infrastructures (hors acquisitions foncières celles-ci étant extrêmement variables selon le contexte).

Par ailleurs ce coût est à relativiser eu égard aux avantages de la déviation en termes de coût collectif puisque la réalisation du projet aura des effets induits bénéfiques dans la zone densément peuplée pour ce qui concerne la pollution atmosphérique (diminution de 20% du coût collectif pour la section comprise entre la Pyramide et le Lycée).

Le coût financier de l'opération est en adéquation avec le but recherché : améliorer la qualité de la vie de la population du centre urbain.

2.3.3.2.- Atteintes d'ordre économique et social

La phase de concertation préalable a permis une contribution effective mais peu efficiente du public (réunions publiques des 14 mars et 23 mai 2007 ; nombreuses réunions de travail en comités restreints et avec les institutionnels). En effet la conclusion du rapport relatif au Bilan de la concertation indique que le public ne s'est pas vraiment prononcé sur le choix préférentiel d'un tracé, laissant toute latitude à la Communauté d'Agglomération de sélectionner la variante idoine selon une analyse multicritères.

Le bilan de la concertation montre que, globalement, **les habitants adhèrent à l'objectif premier du projet (désengorger le centre-ville et améliorer ainsi la qualité de vie) mais que celui-ci suscite des inquiétudes quant à ses implications, d'où certaines réserves portant notamment sur :**

- les emplacements réservés (largeur de bande) et les expropriations ;
- les nuisances (pollution atmosphérique, bruit) ;
- les dispositifs d'échanges ;
- l'étalement urbain probable entre la RD 6110 et la voie de contournement.

2.3.3.3.- Atteintes d'ordre environnemental

L'étude d'impact détaille les nombreuses mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets du projet qui seront mis en œuvre en phase chantier comme en phase exploitation.

Un dossier de demande de dérogation autorisant la destruction d'individus d'espèces protégées a été validé et une autorisation délivrée en raison des mesures compensatoires présentées lesquelles permettront de ne pas affecter à long terme les espèces impactées par le projet. Environ 2000 m² d'habitat de reproduction de Diane situés à proximité du projet et 385 mètres linéaire d'habitat de ripisylve seront achetés par le maître d'ouvrage lequel missionnera un organisme compétent pour la mise en œuvre d'un plan de gestion, établi sur 30 ans.

L'étude d'impact précise : « **Après application des mesures compensatoires, la dérogation ne nuira pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle** ».

Commentaire CE

Globalement la population est favorable aux objectifs du projet de déviation mais reste divisée sur le choix du tracé dès lors que celui-ci pourrait avoir des conséquences sur leurs biens immobiliers .

La mise en œuvre des mesures compensatoires devrait permettre de pallier les effets résiduels significatifs sur certaines espèces d'insectes (Diane), d'avifaune (Chevêche d'Athéna) et de chiroptères.

3.- ENQUETE PORTANT SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

3.1.- PROCEDURE LOI SUR L'EAU

3.1.1.- Régime d'autorisation - Régime de déclaration

La loi sur l'eau, codifiée aux articles L.214-1 et suivants du Code de l'Environnement, prévoit notamment que les **installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA)** réalisés à des fins non domestiques par toute personne physique ou morale, publique ou privée et entraînant des prélèvements sur les eaux superficielles ou souterraines, restitués ou non, une modification du niveau ou du mode d'écoulement des eaux, la destruction de frayères, de zones de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole ou des déversements, écoulements, rejets ou dépôts directs ou indirects, chroniques ou épisodiques même non-polluants, **sont soumis à autorisation ou à déclaration préalable suivant les dangers qu'ils présentent et la gravité de leurs effets sur la ressource en eau et les écosystèmes aquatiques.**

- L'**autorisation (A)** est délivrée par le Préfet après enquête publique.
- La **déclaration (D)** fait l'objet d'un récépissé de déclaration délivré par le Préfet après analyse et vérification du caractère complet du dossier.

3.1.2.- Rubriques de la nomenclature concernées par le projet

La nomenclature définie par l'art. R.214-1 du Code de l'environnement décrit les **opérations soumises à déclaration et à autorisation** préalablement à leur mise en œuvre.

Le projet est décrit au paragraphe I.4 supra.

Les rubriques concernées par le projet sont les suivantes.

Rubrique	Intitulé	Projet	Régime
2.1.5.0	Rejets d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles, sur le sol ou dans le sous-sol. - surface du projet + surface bassin versant (BV) concerné par les écoulements dus au projet ≥ 20 ha : régime A. - Régime D si valeur comprise entre 1 ha et 20 ha.	Superficie impactée par le projet : 88,5 ha, dont : - 7,1 ha nouvellement imperméabilisés ; - 3,4 ha de talus dont les ruissellements seront dirigés vers la voie et les bassins de rétention ; - 78 ha de BV périphériques interceptés par le projet .	A
3.1.3.0	Installations, ouvrages ayant un impact sensible sur la luminosité nécessaire au maintien de la vie et de la circulation aquatique dans un cours d'eau sur une longueur : L ≥ 100 m :régime A. 10 m \leq L < 100 m : régime D.	Couverture des cours d'eau Alzon et Respéchas par les ouvrages de franchissement sur une longueur de 13,80 m	D

3.2.2.0	Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau : - Surface \geq 1 ha : régime A. - $400 \text{ m}^2 \leq S < 1\text{ha}$: régime D.	Surface soustraite : 7 410 m ² (4 860 m ² dans l'Alzon ; 2 550 m ² dans le Respéchas).	D
3.2.3.0	Plans d'eau permanents ou non : - Surface \geq 3 ha : régime A ; - $0,1 \text{ ha} < S < 3 \text{ ha}$: régime D.	Superficie totale des 9 nouveaux bassins de rétention : \approx 1,5 ha.	D
3.3.1.0	Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant : - \geq 1 ha : régime A. - $> 0,1 \text{ ha}$, et $< 1 \text{ ha}$: régime D.	Destruction d'une superficie de 0,3 ha de zone humide.	D

Le projet est donc soumis au régime d'autorisation.

3.2.- INCIDENCES DU PROJET

3.2.1.- Pendant la phase travaux

3.2.1.1.- Eaux superficielles

A) Incidences potentielles

a) Incidences quantitatives

- Aggravation des débits à l'aval de l'opération du fait de l'augmentation des surfaces imperméabilisées.
- Réduction de zones d'expansion de crues.
- Aggravation du risque inondation.

b) Incidences qualitatives

Dégradation de la qualité des eaux du fait d'une pollution accidentelle, chronique ou due aux déchets de chantier.

B) Mesures ERC pour limiter les pollutions

Les mesures envisagées pour limiter les différents types de pollutions sont exhaustives et détaillées au paragraphe F.I.4.1 de la pièce D relative à la Demande d'autorisation environnementale au titre de la Loi sur l'eau.

Dans le dossier de demande d'autorisation environnementale (Cerfa 15964*01) sont décrits : les moyens de suivi et de surveillance qui devront figurer dans un Plan général d'intervention en cas de pollution accidentelle sur le chantier et après la mise en service de l'infrastructure (para 4.1.2) ; les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident (para 4.1.3).

Les mesures ERC sont synthétisées ci-dessous.

a) Mesures d'évitement

Dépôts interdits dans les zones inondables, les zones perméables et les zones d'écoulement.

b) Mesures de réduction

- Réalisation des terrassements en dehors des épisodes pluvieux.
- Réalisation des terrassements et des défrichements sur les surfaces dédiées aux travaux.
- Collecte des eaux de ruissellement dues au chantier, dont pistes d'accès et aires d'installation.
- Traitement de ces eaux (dispositif d'assainissement temporaire : décantation, déshuileur, ...).
- Réalisation au plus tôt des bassins de rétention.
- Réalisation au plus tôt d'aires spécifiques imperméabilisées pour le stockage des produits et l'entretien des engins.
- Kits de dépollution, plan d'intervention d'urgence.

3.2.1.2.- Eaux souterraines

A) Incidences potentielles

a) Incidences quantitatives

Diminution de l'alimentation des aquifères et rabattement des nappes ; perturbations éventuelles des venues d'eau dans certains puits privés au niveau des zones de déblais.

b) Incidences qualitatives

Dégradation de la qualité des eaux du fait d'une pollution accidentelle ou chronique.

B) Mesures ERC

- Les mesures prises pour la protection des eaux superficielles participent activement à la protection des eaux souterraines.
- Aucun prélèvement ne sera effectué dans les zones aquifères.
- Aquifères peu productifs au droit du projet et profonds, excepté au niveau des alluvions de l'Alzon où une attention particulière sera portée.
- Faible risque de rencontrer des venues lors des déblais mais des mesures adaptées seront mises en œuvre si cela devait advenir.

Conclusion

L'ensemble des mesures préventives et des dispositifs spécifiques de protection qui sera mis en œuvre, permettra de réduire considérablement tout risque de pollution des eaux superficielles et souterraines, pendant la durée des travaux.

Le projet aura un impact faible sur l'alimentation des aquifères et le rabattement des nappes. Aucune mesure spécifique n'est à prévoir. Elles seront définies au besoin par mesures géotechniques.

3.2.1.3.- Incidences potentielles sur les cours d'eau.

Les ouvrages de franchissement des cours d'eaux concernent l'Alzon et le Respéchas.

Aucune intervention dans les lits mineurs de l'Alzon et du Respéchas n'est à prévoir, en raison des mesures préventives qui seront mis en œuvre :

- Balisage du site ; signalement et marquage des zones interdites au chantier ; limites amont et aval du franchissement identifiées.
- Travaux effectués en période de basses eaux, hors période automnale (fort risque de crue).
- Pas d'intervention prévue dans le lit mineur (mise en place des ouvrages hydrauliques depuis les berges). En cas d'intervention exceptionnelle les mesures suivantes seront appliquées : demande d'autorisation auprès à la Police de l'Eau ; mise en œuvre des moyens permettant de travailler à sec (batardeaux amont, busage des écoulements).
- Création de pistes provisoires nécessaires au niveau du Respéchas (pas d'accès existant).

Conclusion

L'aménagement des ouvrages de franchissement de l'Alzon et du Respéchas ne nécessitent aucune intervention dans les lits mineurs, ni aucun reprofilage de ceux-ci.

Le projet n'aura pas d'incidence significative sur le lit mineur de ces cours d'eau.

3.2.1.4.- Incidences sur la zone humide et l'espace de bon fonctionnement

A) Impacts sur l'EBF

L'EBF englobe la zone humide ; elle correspond à l'étendue minimale au sein de laquelle se déroulent les processus écologiques qui assurent la pérennité de la zone humide et sa capacité de résilience écologique (capacité à conserver ou recouvrer un bon état de fonctionnement écologique à la suite de perturbations d'origine naturelle ou anthropique).

385 ml de ripisylves soit une superficie globale de 0,57 ha, seront impactés par les travaux d'aménagement des ouvrages d'art et des talus :

- Sur l'Alzon : 59 m en rive gauche et 57 m en rive droite soit une surface de 0,20 ha.
- Sur le Respéchas : 68 m en rive gauche et 62 m en rive droite, soit 0,37 ha.

Les impacts de destruction directe sont jugés :

- faibles sur les prairies maigres de fauche et la ripisylve à Peupliers blancs et frênes,
- moyens pour les pelouses à Brachypodes rameux et Aphyllanthes.

B) Mesures ERC

a) Mesures de réduction

- Balisage du site, des accès au chantier et des zones de stockage.
- Limitation du déboisement au strict nécessaire.

b) Mesures de compensation

Ces mesures concernent les phases travaux et exploitation (voir para 3.2.2.4 infra relatif aux incidences du projet en phase exploitation).

Conclusion

Les travaux de réalisation des ouvrages de franchissement sur les ripisylves de l'Alzon et du Respéchas n'impacteront pas la fonctionnalité et la continuité écologique des zones humides associées. Leur biodiversité sera toutefois légèrement altérée.

3.2.1.5.- Incidences sur les zones inondables et les écoulements pluviaux

L'aménagement des ouvrages de franchissement de l'Alzon et du Respéchas nécessitera la réalisation de remblais dans leurs zones inondables. Ces volumes remblayés seront compensés par des décaissements de volumes équivalents dans d'autres zones inondables. Les écoulements seront rétablis au niveau de chaque ouvrage de franchissement.

Conclusion

Les travaux auront un faible impact sur les zones inondables de l'Alzon et du Respéchas.

3.2.1.6.- Incidences sur les réseaux EU et AEP

Le tracé interceptera :

- 1 réseau d'eaux usées : chemin des vignes ;
- 6 réseaux AEP ; chemin du Respéchas, chemin de Béret, Route de Fontvieille, RD 610A, RD 24, chemin des vignes.

Les réseaux EU et AEP seront déviés puis rétablis pour la phase exploitation.

3.2.2.- Pendant la phase exploitation

3.2.2.1.- Eaux superficielles

A) Incidences potentielles

a) Incidences quantitatives

- La déviation ne doit pas constituer de contrainte à l'écoulement des eaux et donc de risque supplémentaire en termes d'inondabilité.
- Les risques potentiels sont identiques à ceux identifiés en phase travaux.

b) Incidences qualitatives

Dégradation de la qualité des eaux du fait des rejets pluviaux issus de l'infrastructure.

B) Mesures ERC

a) Mesures d'évitement et de réduction

- Réutilisation de la RD 6110 au nord du projet pour limiter les surfaces imperméabilisées.
- Tracé défini de manière à minimiser les passages dans les secteurs les plus vulnérables.
- Rétablissement des écoulements par des ouvrages cadres dimensionnés pour des épisodes pluvieux centennaux.
- Collecte des eaux de ruissellement de la plateforme par des cunettes, dirigeant les eaux vers des bassins de rétention pour limiter les pollutions chroniques et contenir une pollution accidentelle.

- Entretien du système d'assainissement et de l'infrastructure.

b) Mesures de compensation et d'accompagnement

- Réalisation de 9 bassins de rétention le long de l'infrastructure totalisant une capacité globale de 21500 m³ pour compenser les 215 000 m² de surfaces imperméabilisées en application des normes réglementaires DDTM 30.
 - Volume de rétention minimum : 200 l/m² imperméabilisés ; débit de fuite : 7 l/s/ha imperméabilisé ; non aggravation des débits de pointe jusqu'à l'occurrence centennale.
 - Bassins équipés d'un déversoir aérien de sécurité pour évacuer les eaux vers le fossé exutoire en cas de crue exceptionnelle ou de dysfonctionnement ainsi que d'une cloison siphonée et d'un clapet d'obturation pour contenir d'éventuelles pollutions.
 - Volume mort pour les bassins situés au niveau des formations alluviales et à proximité des cours d'eau afin de pouvoir stocker une éventuelle pollution.
 - Étanchéité du réseau de collecte des eaux pluviales et des bassins de rétention : imperméabilisation artificielle dans les secteurs vulnérables ; étanchéité naturelle dans les secteurs peu vulnérables.
- Acquisition foncière des terrains potentiellement inondables du fait du projet.
- Mesures pour le milieu naturel favorables à la qualité des eaux (haies et ripisylves).
- Suivi de la qualité des eaux pour contrôler l'absence d'impact du projet.

Conclusion

- **Les différentes modélisations des débits de pointe (avant-projet, avec projet sans rétention, avec projet et après rétention) montrent que les 9 bassins assurent une régulation des débits conformément aux exigences de la DDTM.**
- **La réalisation des ouvrages d'art sur l'Alzon et le Respéchas entraîne un léger rehaussement de la ligne d'eau en cas de crue centennale ou exceptionnelle (crue de référence 2002), mais l'impact sur les zones inondables en amont reste limité à quelques centaines de m².**
- **Le projet n'affecte pas d'espaces sensibles, habités ou urbanisables. Seules des friches ou des terres agricoles bordant le Respéchas pourront être touchées par ces nouvelles emprises inondables.**
- **Le projet ne portera pas atteinte à la qualité des masses d'eau superficielles grâce à la mise en place des mesures ERC.**

3.2.2.2.- Eaux souterraines

A) Incidences potentielles

a) Incidences quantitatives

Diminution de l'alimentation des aquifères et rabattement des nappes.

b) Incidences qualitatives

Dégradation de la qualité du fait des infiltrations en provenance de la plateforme routière.

B) Mesures ERC

Les mesures prises pour la protection des eaux superficielles face à une éventuelle pollution, seront également efficaces pour la protection des eaux souterraines.

3.2.2.3.- Incidences potentielles sur les cours d'eau

A) Incidences potentielles

- Les ouvrages d'art n'impacteront pas les lits mineurs des cours d'eau, et ne représenteront pas un obstacle à l'écoulement
- Les ouvrages de franchissement impacteront faiblement la morphologie des cours d'eau au droit de l'ouvrage (profil en travers) mais ne dégraderont pas les berges.
- L'impact sur les populations aquatiques est jugé faible à très faible. Le projet n'impliquera pas la destruction de frayères.

B) Mesures ERC

Aucune mesure compensatoire n'est nécessaire.

Les mesures préventives prises pour la préservation de la qualité des eaux superficielles en phase travaux et les mesures compensatoires mises en œuvre en phase exploitation permettront la préservation des milieux aquatiques et de leur biodiversité.

3.2.2.4.- Incidences sur la zone humide et l'espace de bon fonctionnement

A) Impacts

La déviation aura des effets directs et permanents sur les zones humides, en particulier les ripisylves (385 ml impactés) et les bancs de graviers : **environ 0,3 ha de zones humides seront ainsi détruites.**

B) Mesures ERC

Malgré l'application de mesures de réduction en phase travaux, **des impacts résiduels significatifs persistent en phase exploitation sur les zones humides et à un degré moindre sur les chiroptères et l'avifaune utilisant ces milieux.**

La destruction de zones humides nécessitant une compensation à hauteur de 200%, conformément aux prescriptions du SDAGE Rhône Méditerranée 2016-2021, **la zone de compensation couvrira donc une superficie globale de 0,6 ha a minima, et sera commune aux habitats, aux chiroptères et aux oiseaux** (destruction de boisements).

Un plan de gestion sur 30 ans devra permettre la préservation, la gestion conservatoire et la restauration de la ripisylve.

Conclusion.

Les mesures conservatoires mises en place pour une durée de 30 ans à l'issue des travaux et basées sur la triple action de préservation, restauration et création permettront aux EBF impactés de retrouver un bon état de fonctionnement écologique.

3.2.2.5.- Incidences sur les zones inondables et les écoulements pluviaux

Cf para 3.2.2.1 sous para A, relatif aux eaux superficielles .

Les mesures ERC relatives au traitement des impacts sur les eaux superficielles visent également à ne pas aggraver, au nom du principe de transparence hydraulique, l'aléa inondation induit par l'infrastructure.

L'impact des ouvrages liés à l'infrastructure sur les zones inondables est limité à quelques centaines de m² y compris dans le cas de la crue exceptionnelle de 2002. L'élargissement de la zone inondable n'est significatif qu'en amont immédiat du franchissement du Respéchas mais reste contenu au pied du remblais. La zone la plus impactée se situe au niveau de la confluence du Respéchas et de l'Alzon en aval de l'infrastructure. La cartographie présentée en page 93 de la pièce D est à cet égard significative. Elle montre que, dans le secteur de cette confluence, l'aire de la zone inondable à l'état ex post (projet réalisé) pour un évènement d'occurrence décennale reste confondue avec l'aire de la zone inondable à l'état ex ante (avant réalisation du projet).

Conclusion

L'étude hydraulique montre que les mesures définies pour compenser les effets du projet sur les écoulement en crue et les zones d'expansion de crue permettent de rendre l'impact du projet négligeable sur le risque inondation et le fonctionnement des milieux aquatiques.

3.3.- ENTRETIEN ET SURVEILLANCE DES AMENAGEMENTS

3.3.1.- En phase chantier

3.3.1.1.- Mesures organisationnelles

Les moyens de surveillance et d'intervention relèvent des règles générales de conduite des chantiers. Elles concernent notamment l'organisation générale du chantier et les mesures de prévention contre une pollution accidentelle.

Les prescriptions visant à réduire les risques de pollution accidentelle sont inscrites dans un Cahier des Charges des Entreprises Adjudicataires des Travaux.

Dans un délai d'un mois après réception des travaux le maître d'ouvrage devra adresser à la Police de l'eau (DDTM 30) les plans définitifs de récolement des travaux, ainsi que des photographies détaillées des ouvrages réalisés.

3.3.1.2.- Mesures en cas de pollution accidentelle

L'intervention en cas de pollution accidentelle en phase chantier relève de la responsabilité du maître d'ouvrage : CA Alès agglo.

Le maître d'ouvrage devra élaborer, préalablement au démarrage des travaux, un plan d'intervention en cas de pollution accidentelle et le transmettre au service de la Police de l'Eau (DDTM 30) au plus tard un mois avant le début des travaux.

Ce plan prévoit :

- les modalités d'intervention, de récupération et d'évacuation des substances polluantes, ainsi que le matériel nécessaire au déroulement de l'intervention ;
- un plan d'accès au site ;

- la liste des personnes et organismes à prévenir en priorité ;
- les paramètres d'identification de l'incident (nature, volume des matières concernées, ...) ;
- les noms et téléphones des responsables du chantier et des entreprises spécialisées pour ce genre d'intervention.

3.3.2.- En phase exploitation

La surveillance et l'entretien des aménagements et des équipements relèvent de la responsabilité du maître d'ouvrage comme indiqué dans l'attestation signée par le Président d'Alès agglomération le 20 avril 2016.

Un plan de gestion définissant les modalités d'entretien du réseau d'assainissement pluvial, des ouvrages de rétention et des ouvrages annexes devra être communiqué au service de la Police de l'Eau (DDTM 30) dans un délai de 6 mois à compter de la notification de l'arrêté préfectoral d'autorisation.

Un carnet de suivi d'entretien des ouvrages hydrauliques sera tenu par le maître d'ouvrage à la disposition de la Police de l'Eau.

Le coût de l'entretien n'est pas spécifié dans le dossier. Il sera assuré par Alès Agglomération, gestionnaire de la future infrastructure.

3.4.- COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES PLANS ET SCHEMAS RELATIFS AUX EAUX

3.4.1.- Compatibilité du projet avec le SDAGE RM 2016-2021

3.4.1.1.- Objectifs du SDAGE RM

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Rhône-Méditerranée **définit la politique à mener pour stopper la détérioration et retrouver un bon état de toutes les eaux** : cours d'eau, plans d'eau, nappes souterraines et eaux littorales. Document de planification pour l'eau et les milieux aquatiques, il fixe, pour 6 ans, les "Orientations fondamentales" (OF) de gestion équilibrée de la ressource en eau.

Le SDAGE RM intègre la Directive cadre européenne sur l'eau, n° 2000/60/CE du 23 octobre 2000, transposée en droit français par la loi n°2004-338 du 21 avril 2004.

Le SDAGE est opposable à toutes les décisions administratives prises dans le domaine de l'eau, aux SAGE, ainsi qu'aux documents d'urbanisme (SCoT, PLU, cartes communales) et au schéma régional des carrières. Lorsque le SDAGE est approuvé, ces décisions administratives doivent être, si nécessaire, mises en compatibilité avec lui.

3.4.1.2.- Analyse de la compatibilité

Le projet d'aménagement doit être compatible avec les orientations fondamentales du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux.

Le chapitre I.1 de la pièce D présente une analyse détaillée visant à montrer la compatibilité du projet avec les différentes dispositions des orientations fondamentales qui le concernent. Cette analyse exhaustive est reprise dans le tableau ci-dessous de façon épurée pour plus de lisibilité.

<p>OF 0 S'adapter aux effets du changement climatique.</p> <ul style="list-style-type: none">• 0-01 Mobiliser les acteurs des territoires pour la mise en œuvre des actions d'adaptation au changement climatique.• 0-02 : Nouveaux aménagements et infrastructures : garder raison et se projeter sur le long terme.
<p>Compatibilité : oui</p> <ul style="list-style-type: none">• Pas d'impact significatif du projet sur les masses d'eau souterraines et superficielles.• Pas d'augmentation de la vulnérabilité du BV des Gardons au changement climatique pour les enjeux.
<p>OF 1 Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité.</p> <ul style="list-style-type: none">• 1-02 Développer les analyses prospectives dans les documents de planification.• 1-04 Inscrire le principe de prévention de façon systématique dans la conception des projets et les outils de planification locale.
<p>Compatibilité : oui.</p> <ul style="list-style-type: none">• Projet compatible avec les documents de planification (SCoT du Pays des Cévennes, SAGE des Gardons, ...).• Intégration du principe de prévention dès la conception du projet.• Pas d'incidences significative suite à la mise en place des mesures préconisées.• Prise en compte des contraintes hydrauliques, sociales, environnementales et économiques.
<p>OF 2 Concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques.</p> <ul style="list-style-type: none">• 2-01 Mettre en œuvre de manière exemplaire la séquence ERC.• 2-02 Evaluer et suivre les impacts des projets.
<p>Compatibilité : oui.</p> <ul style="list-style-type: none">• Application du principe ERC dans le projet : aucun impact significatif sur les milieux aquatiques, les eaux souterraines et superficielles sur le plan quantitatif et qualitatif ; aucun impact significatif sur le milieu naturel ni sur la biodiversité.• Mesures de suivi pour confirmer l'absence d'impact à terme.
<p>OF 3 Prendre en compte les enjeux économiques et sociaux des politiques de l'eau et assurer une gestion durable des services publics d'eau et d'assainissement.</p> <ul style="list-style-type: none">• 3-04 Développer les analyses économiques dans les programmes et projets.• 3-08 Assurer une gestion durable des services publics d'eau et d'assainissement.
<p>Compatibilité : oui.</p> <ul style="list-style-type: none">• Coût de l'investissement pour la réalisation du projet et les mesures ERC évalué et pris en charge par la Région, le Département et Alès Agglomération.• Analyse coûts/bénéfices favorable à la réalisation du projet.

<ul style="list-style-type: none">• Entretien du réseau d'assainissement des eaux pluviales générées par l'infrastructure par Alès Agglomération.
<p>OF 4 Renforcer la gestion de l'eau par bassin versant et assurer la cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau.</p> <ul style="list-style-type: none">• 4-09 Intégrer les enjeux du SDAGE dans les projets d'aménagement du territoire et de développement économique.• 4-10 Associer les acteurs de l'eau à l'élaboration des projets d'aménagement du territoire
<p>Compatibilité : oui.</p> <ul style="list-style-type: none">• Intégration dans le projet des objectifs et orientations du SDAGE.• Implication des services de l'état (DDTM 30);
<p>OF 5 Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé.</p> <ul style="list-style-type: none">• 5A Poursuivre les efforts de lutte contre les pollutions d'origine domestique et industrielle.• 5B Lutter contre l'eutrophisation des milieux aquatiques.• 5C Lutter contre les pollutions par les substances dangereuses.• 5D Lutter contre les pollutions par pesticides par des changements conséquents dans les pratiques actuelles.• 5 E : Evaluer, prévenir et maîtriser les risques pour la santé humaine.
<p>Compatibilité 5A : oui.</p> <ul style="list-style-type: none">• Collecte des eaux de ruissellement de l'infrastructure, rétention et épuration.• Mesures de préservation, restauration et création de ripisylves (rôle épurateur).• Pas d'augmentation significative de la pression polluante du fait du projet sur le réseau hydrographique et les masses d'eau souterraines grâce aux mesures d'atténuation et compensatoires, non existantes actuellement.• Suivi de la qualité de l'eau en phase travaux : MES et Ph (à l'aval de la confluence Alzon-Respéchas et en amont de la confluence Alzon-Gardon).• Gardon d'Alès identifié comme milieu sensible mais pas d'augmentation de la charge polluante de celui-ci car mesures prises en amont (mesures actuellement inexistantes).• Processus d'autoépuration en raison du long temps de transfert entre l'émission des rejets dans le réseau hydrographique et le Gardon• Pas d'impact du projet sur la qualité des eaux du Gardon d'Alès.• Compensation du ruissellement dû à l'imperméabilisation par un dispositif de collecte des eaux de ruissellement : 9 bassins de rétention, rétablissements hydrauliques, aménagements paysagers et mesures de préservation, restauration et création de ripisylve.• La transparence hydraulique du projet avec le ruissellement pluvial est assurée. <p>Compatibilité 5B : oui.</p> <ul style="list-style-type: none">• Pas d'augmentation de la charge polluante dans le Gardon d'Alès car mesures prises en amont.

- Le long temps de transfert entre l'émission des rejets dans le réseau hydrographique et le Gardon induit un phénomène d'autoépuration.
- Aucun nutriment émis par l'exploitation de l'infrastructure et pas de modification de la morphologie ni perturbation de la circulation de l'eau.
- Pas d'impact du projet sur la qualité des eaux du Gardon d'Alès ni sur celle des autres milieux aquatiques : atteinte de l'objectif de non dégradation.

Compatibilité 5C : oui.

- La sécurisation du trafic routier (limitation de la vitesse à 70 km/h ou 90km/h selon la zone, aménagements paysagers, fluidification du trafic de transit) entraîne une diminution du risque d'accident et d'émissions de substances dangereuses.
- Système d'assainissement (collecte et rétention dans bassins avec vanne martelière, cloison siphonide, volume mort, temps de transfert des polluants élevés, ...).
- Préservation, restauration ou création de ripisylve : épuration des pollutions chroniques liées au trafic et rétention, en cas de pollution accidentelle.

Compatibilité 5D : oui.

- Utilisation des pesticides restreinte au minimum pour l'entretien de l'infrastructure et des aménagements paysagers adjacents.
- Système d'assainissement des eaux de ruissellement pour épuration si problèmes liés aux pesticides sur l'infrastructure.

Compatibilité 5E : oui.

- Captage d'eau potable le plus proche situé à environ 6 km en amont ; pas de captage prioritaire à proximité ni de zones de sauvegarde.
- Dispositif d'assainissement des eaux pluviales, mesures liées à la ripisylve.
- Présence de formations sédimentaires peu perméables et peu aquifères.
- Risque de contamination des eaux très réduit.
- Pas de zone de baignade à moins de 2 km en amont et 30 km en aval ; aucune zone conchylicole.
- Mesures d'atténuation et de compensation limitant très fortement le risque de pollution chronique et accidentelle.
- Nappes souterraines au droit du projet quasi inexistantes et peu vulnérables.
- Pas de milieu aquatique remarquable.
- Eloignement de la population du trafic de transit de Saint-Christol-lez-Alès.
- Fluidification du trafic = Réduction des émissions polluantes liées au trafic.

OF 6 Préserver et restaurer le fonctionnement des milieux aquatiques et des zones humides.

- 6A Agir sur la morphologie et le décroisement pour préserver et restaurer les milieux aquatiques.
- 6AA Prendre en compte l'EBF.
- 6AB Assurer la continuité des milieux aquatiques.
- 6AC Assurer la non dégradation.
- 6AD Mettre en œuvre une gestion adaptée aux plans d'eau et au littoral.

- 6B Préserver, restaurer et gérer les zones humides.

Compatibilité 6AA : oui.

- Espaces rivulaires de l'Alzon et du Respéchas identifiés dans le SCoT comme étant à préserver. Corridor formé par l'Alzon et son EBF (ripisylve) à renforcer.
- Incidences du projet sur les EBF non significatives en raison des mesures ERC :
 - pas d'incidence sur le lit mineur ;
 - remblai en zone inondable nécessaire sur l'Alzon et le Respéchas mais minimisé au maximum et maintien de la zone de mobilité des cours d'eau et des champs d'expansion des crues par acquisition foncière des terrains nouvellement inondables du fait du projet ;
 - impact du projet sur les ripisylves de l'Alzon et du Respéchas, sur un total de 385 ml en phase travaux, mais mesures d'atténuation d'impacts et de compensation sur 560 ml avec préservation, restauration ou création de ripisylves ;

Compatibilité 6AB: oui.

- Projet de déviation hors des corridors biologiques identifiés dans le SDAGE.
- Application des mesures ERC afin que le projet n'ait aucune incidence significative sur les milieux aquatiques, les masses d'eau, l'hydrologie et la ripisylve.
- Etudes hydro géomorphologiques et hydrauliques de l'Alzon et du Respéchas réalisées pour conforter l'absence d'impact des ouvrages sur la continuité écologique et le fonctionnement des cours d'eau après mise en place des mesures.
- Mise en œuvre de mesures ERC pour compenser la perte de 385 ml de ripisylve : création de 560 ml de ripisylve et gestion conservatoire sur 30 ans.
- Incidences du projet sur la continuité écologique : choix de la solution la moins impactante, mise en œuvre de mesures ERC permettant d'annihiler les incidences résiduelles du projet sur la continuité écologique.
- Projet situé dans l'enveloppe des actions de restauration de la continuité pour l'anguille,
- Prise en compte de l'incidence du projet sur les population piscicoles du Gardon d'Alès : mise en œuvre des mesures ERC en phase travaux puis en phase exploitation pour limiter les impacts sur les milieux aquatiques et donc sur les conditions de vie de la faune piscicole.
- Actuellement, pas de système d'assainissement des eaux pluviales sur la RD 6110 : amélioration de la qualité des rejets par la réalisation du projet.

Compatibilité 6AC: oui.

- Mise en œuvre de mesures ERC en phase travaux puis exploitation
- Etudes hydrogéomorphologiques et hydrauliques de l'Alzon et du Respéchas réalisées pour conforter l'absence d'impact des ouvrages sur la continuité écologique et la qualité des cours d'eau après mise en place des mesures.
- Pas d'incidence sur la morphologie du cours d'eau ni sur les accès de la faune aquatique aux zones de croissance, d'alimentation et de frai .
- Pas d'impact sur les réservoirs biologiques.
- Définition des moyens de surveillance et de suivi.
- Création de bassins de rétention pour compenser l'imperméabilisation des sols, retenir et traiter les pollutions accidentelles et chroniques ; dimensionnés pour préserver les

milieux aquatiques.

- Pas de zone de baignade ni de captage AEP ni de zone de pêche à proximité du projet.
- Impact du projet jugé non significatif sur la qualité des eaux.

Compatibilité 6AD: oui.

- Définition des mesures de surveillance et d'entretien des ouvrages d'assainissement en phase exploitation.
- Plan général d'intervention en cas de pollution accidentelle élaboré par Alès Agglomération avant le démarrage des travaux.
- Evaluation des incidences des rejets des bassins de rétention sur les milieux aquatiques et définition des moyens pour pallier ou atténuer les impacts d'une pollution : vanne martelière, volume mort, cloison siphonide,...; impact négligeable sur la qualité de l'eau des exutoires et notamment sur celle du Gardon d'Alès.

Compatibilité 6B: oui.

- 0,3 ha de zones humides impactées (cours d'eau de l'Alzon et du Respéchas avec leurs ripisylves, bancs de graviers aux abords de l'Alzon) : compensation à minima de 0,6 ha.
- Choix de la variante dont les impacts environnementaux sont moindres tout en respectant les objectifs et enjeux du projet.
- Prise en compte de la présence d'habitat d'intérêt communautaire (ripisylve).
- Evaluation de l'incidence du projet sur les zones humides et mise en œuvre de mesures ERC pour maintenir la bonne fonctionnalité de la ripisylve :
 - mesures d'évitement, d'atténuation et d'accompagnement (phase travaux) ;
 - mesures compensatoires sur 560 ml (phase exploitation) : gestion conservatoire sur 30 ans ; plantations éventuelles pour restaurer des ripisylves ; gestion des espèces invasives sur 10 ans ; création de ripisylves sur certaines parcelles dédiées aux mesures compensatoires et entretien tous les 3 ans pendant 30 ans ;
 - suivi des mesures compensatoires et suivis écologiques (avifaune/chiroptères).
- Acquisition foncière des parcelles concernées par les mesures compensatoires.
- Mesures favorables au renforcement du corridor écologique (TVB).

OF 7 Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir.

Compatibilité : sans objet.

Le projet n'impactera pas l'équilibre quantitatif de la ressource en eau car aucun prélèvement ne sera effectué dans les masses d'eau en phase travaux comme en phase exploitation. Seules les eaux pluviales sont concernées par le projet.

OF 8 Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques.

- 8-01 Préserver les champs d'expansion des crues.
- 8-02 Rechercher la mobilisation de nouvelles capacités d'expansion des crues.
- 8-03 Eviter les remblais en zone inondable.
- 8-05 Limiter le ruissellement à la source.
- 8-06 Favoriser la rétention dynamique des écoulements.

- 8-07 Restaurer les fonctionnalités naturelles des milieux qui permettent de réduire les crues et les submersions marines.
- 8-08 Améliorer ou préserver la gestion de l'équilibre sédimentaire.
- 8-09 Gérer la ripisylve en tenant compte des incidences sur l'écoulement des crues et la qualité des milieux.

Compatibilité : oui.

- Remblais en zones inondables nécessaires sur l'Alzon et le Respéchas mais minimisés au maximum (étude hydraulique).
- Préservation des champs d'expansion de crues : acquisition par Alès agglomération des terrains nouvellement inondables pour compenser la réalisation des remblais en zones inondables ; compensation définie en volume et « cote pour cote ».
- Pas d'impact du projet sur la morphologie des cours d'eau et pas d'aggravation du risque inondation ni en amont ni en aval.
- Mise en place d'aménagements pour limiter le ruissellement : système de collecte et d'assainissement des eaux pluviales ; aménagements paysagers le long de la déviation (infiltration) ; préservation, restauration et création de la ripisylve de l'Alzon ; création de linéaires de haies favorisant la rétention et l'infiltration des eaux de ruissellement.
- Rétention dynamique des écoulements favorisée par : le maintien du champ d'expansion des crues et de l'espace de mobilité du cours d'eau ; les mesures ERC prises en faveur des ripisylves.
- Impact du projet sur les EBF (remblais en zone inondable, dégradation de zones humides) mais restauration des fonctionnalités naturelles grâce aux mesures compensatoires.
- Le projet n'impactera pas de façon significative le transport sédimentaire.
- La préservation, la restauration, la création et l'entretien de ripisylves permettra de maintenir leurs rôles (habitat d'intérêt, infiltration des eaux et épuration des pollutions, stabilisation des berges) et ainsi de participer activement au bon fonctionnement écologique des cours d'eau et au maintien de la qualité des milieux aquatiques.

Conclusion

Le projet est en adéquation avec les orientations fondamentales du SDAGE RM 2016 – 2021.

3.4.2.- Compatibilité du projet avec le SAGE des Gardons

3.4.2.1.- Orientations du SAGE

Le tracé de la déviation interfère avec la zone du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux des Gardons (SAGE) dont la dernière version du document a été adoptée en novembre 2015.

Le SAGE des Gardons est la déclinaison locale du SDAGE au niveau du bassin versant : il doit donc lui être compatible.

Le SAGE vise notamment à répondre aux enjeux de protection contre les inondations et aux objectifs principaux de la Directive Cadre sur l'Eau que sont la non dégradation de l'état des

eaux et la reconquête du bon état des eaux. Pour cela, le SAGE des Gardons s'articule autour de 5 orientations qui se déclinent en 177 dispositions :

- Orientation A : Mettre en place une gestion quantitative équilibrée de la ressource en eau dans le respect des usages et des milieux.
- **Orientation B : Poursuivre l'amélioration de la gestion du risque inondation.**
- Orientation C : Améliorer la qualité des eaux.
- **Orientation D : Préserver et reconquérir les milieux aquatiques.**
- Orientation E : Faciliter la mise en œuvre et le suivi du SAGE en assurant une gouvernance efficace et concertée en interaction avec l'aménagement du territoire

3.4.2.2.- Compatibilité

Le projet de déviation est concerné par les orientations B et D et devra donc respecter les objectifs suivant :

- Orientation B

- Prendre en compte le risque inondation dans l'urbanisation future et réduire la vulnérabilité en assurant notamment une bonne prise en compte du ruissellement pluvial.
- Favoriser la rétention de l'eau et les fonctionnalités naturelles des cours d'eau (préservation des champs d'expansion de crue ; contrôle strict du remblaiement en lit majeur des cours d'eau en zone naturelle ou agricole).
- Protéger les enjeux forts par une gestion adaptée en assurant la réalisation de protections collectives dans les secteurs concernés.

- Orientation D

- Gérer et restaurer les espaces de bon fonctionnement des cours d'eau : préserver ou restaurer les espaces de mobilité et les zones d'expansion des crues ; restituer au Gardon un espace tampon en zone de plaine ; gérer les cours d'eau et les ripisylves de manière globale pour garantir la cohérence des interventions.
- Mieux connaître pour mieux préserver les zones humides : préserver les zones humides par leur prise en compte à l'amont des projets ; favoriser la reconquête des zones humides.

L'analyse de la compatibilité du projet avec ces objectifs est détaillée au chapitre I.II de la pièce D.

Conclusion

Le projet est compatible avec les orientations et objectifs du SAGE des Gardons qui le concernent.

3.4.3.- Compatibilité du projet avec le PGRI

3.4.3.1.- PGRI RM

Entré en vigueur en décembre 2015 le Plan de Gestion des Risques d'Inondation du bassin Rhône Méditerranée a notamment pour objectif de réduire les conséquences négatives des inondations des 31 Territoires à Risques Important d'inondation (TRI) du bassin Rhône-Méditerranée.

Les communes de Saint-Christol-lez-Alès et d'Alès sont incluses dans le TRI d'Alès.

Le PGRI définit 5 grands objectifs :

- 1) **Mieux prendre en compte le risque dans l'aménagement et maîtriser le coût des dommages liés à l'inondation.**
- 2) **Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques.**
- 3) Améliorer la résilience des territoires exposés.
- 4) Organiser les acteurs et les compétences.
- 5) Développer la connaissance sur les phénomènes et les risques d'inondation.

Ces objectifs sont déclinés dans chaque TRI en stratégies locales de gestion du risque inondation (SLGRI) elles mêmes subdivisées en grands objectifs et sous objectifs. Le SMAGE des Gardons a élaboré le SLGRI du TRI d'Alès pour la période 2016-2021.

3.4.3.2.- Compatibilité

A) Objectifs concernés par le projet

Au vu du SLGRI il apparaît que le projet de déviation est concerné par les grands objectifs 1 et 2 et plus particulièrement par les dispositions suivantes.

- D.1-9 : Renforcer la prise en compte du risque dans les projets d'aménagement dans un objectif de respect des principes d'un aménagement du territoire intégrant les risques d'inondations.
- D.2-3 : Eviter les remblais en zones inondables.
- D.2-4 : Limiter le ruissellement à la source pour agir sur les capacités d'écoulement : limiter l'imperméabilisation des sols et l'extension des surfaces imperméabilisées ; maîtriser le débit et l'écoulement des eaux pluviales ; préserver les éléments du paysage déterminants dans la maîtrise des écoulements, (maintien d'une couverture végétale suffisante et de zones tampons pour éviter l'érosion et l'aggravation des débits en période de crue).
- D.2-7 : Préserver et améliorer la gestion de l'équilibre sédimentaire pour agir sur les capacités d'écoulement.

B) Compatibilité

1) Mieux prendre en compte le risque dans l'aménagement et maîtriser le coût des dommages liés à l'inondation (D.1-9)
<u>Compatibilité: oui</u> Le projet d'aménagement prend en compte le risque inondation en limitant son impact sur les écoulements superficiels et en mettant en œuvre des mesures ERC.
2) Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques (D.2-3 ; D.2.4 ; D.2.7).
<u>Compatibilité: oui</u> La mise en place de remblais en zone inondable implique la mise en œuvre effective de

mesures compensatoires.

Des ouvrages de décharge accompagneront les ouvrages de franchissement de l'Alzon et du Respéchas, qui ont été dimensionnés pour des crues centennales. L'étude hydraulique montre la transparence hydraulique des ouvrages ainsi que l'absence d'impact sur la ligne d'eau et la non aggravation de l'aléa.

Traitements paysagers adaptés aux zones traversées par le projet.

L'étude indique que les ouvrages n'impacteront ni l'équilibre ni la dynamique des transports sédimentaires, sous réserve de mise en œuvre de certaines prescriptions.

Conclusion

Le projet est compatible avec les grands objectifs 1 et 2 qui le concernent.

La conception du projet a pris en compte la problématique de prévention des inondations en limitant son impact sur les écoulements en crue de l'Alzon et du Respéchas et de leurs fossés pluviaux affluents ; sur leurs champs d'expansion de crue.

Le risque d'inondation ne sera aggravé ni à l'amont ni à l'aval de l'opération.

3.5.- PRISE EN COMPTE DE L'INTERET DES TIERS

3.5.1.- Du point de vue du droit de propriété

- L'intégralité du tracé de la déviation est inscrite en tant qu'emplacement réservé sur les PLU d'Alès et de Saint Christol lez Alès. L'emprise du projet se limite aux emplacements réservés à cet effet et définis dans chaque PLU.
- L'emprise DUP sur les terrains privés montre que les atteintes à la propriété privée sont proportionnées à la juste mais nécessaire réalisation du projet d'aménagement de la déviation tel que retenu par la CA Alès aggro après la phase de concertation avec le public. Toutefois le bilan de la concertation montre que, globalement, les habitants adhèrent à l'objectif premier du projet (désengorger le centre-ville) mais restent dubitatifs quant à ses implications, d'où certaines réserves portant notamment sur les emplacements réservés (largeur de bande) et les expropriations futures.
- Le projet implique la destruction ou la relocalisation de 7 habitations situées sur le tracé de la déviation. Aucun bâtiment industriel ou commercial ne sera impacté par le projet. Les mesures compensatoires consisteront en l'indemnisation des propriétaires directement impactés par le projet, et par l'adoption de solutions techniques visant à minimiser la consommation de parcellaire bâti (murs anti-bruit en substitution de merlon, regroupements d'accès, optimisation de l'implantation de certains bassins de rétention).
- Le projet de déviation aura une incidence faible sur l'activité agricole de la commune de Saint-Christol-lez-Alès. Les parcelles agricoles nécessaires à la réalisation du projet de déviation seront achetées par le maître d'ouvrage. Cette acquisition représentera une compensation financière pour les exploitants concernés, dont la perte de SAU ne devrait pas remettre en cause le bon fonctionnement des exploitations.

3.5.2.- Du point de vue de la sécurité des personnes et des biens

- Le projet n'induit pas de risques sanitaires pour les riverains de l'infrastructure et améliore la qualité de vie dans le centre-ville en raison d'une part de la diminution significative de la pollution atmosphérique, et d'autre part d'une augmentation de la sécurité routière.

- Les voiries locales desservant les zones d'habitations périphériques et qui sont actuellement empruntées par nombre d'usagers pour éviter la traversée du centre-ville aux heures de pointe, verront également une baisse du trafic qui s'accompagnera d'une amélioration de la sécurité.
- Le trafic détourné par la déviation va impacter modérément les populations périurbaines jusque-là épargnées par les nuisances (augmentation de l'IPP d'environ 1,7% dans la bande des 300 m centrée sur le tracé).
- L'étude hydraulique conclut que les mesures définies pour compenser les incidences de l'aménagement sur les écoulements en crue et les zones d'expansion des crues permettent de rendre l'impact du projet négligeable sur le risque inondation et sur le fonctionnement des milieux aquatiques. Le risque d'inondation ne sera aggravé ni à l'amont ni à l'aval de l'opération. Le projet n'affecte pas des espaces sensibles, habités ou urbanisables. Seules des friches ou des terres agricoles bordant le Respéchas pourront être touchées par ces nouvelles emprises inondables.
- L'ensemble des mesures préventives et des dispositifs spécifiques de protection qui sera mis en œuvre, permettra de réduire considérablement tout risque de pollution des eaux superficielles et souterraines, pendant la durée des travaux.
- Il n'y aura aucun impact significatif en phase exploitation sur les eaux souterraines et superficielles du point de vue quantitatif et qualitatif.

3.5.3.- Du point de vue de la qualité de vie

- L'analyse coût/bénéfice montre que le projet de contournement répond aux objectifs fixés, visant, à moyen terme, une meilleure qualité de vie de la population autour du tracé actuel de la RD 6110, sans altération sanitaire significative des futurs riverains de la déviation. Les effets du projet à long terme consisteront en une diminution des coûts sanitaires, sociaux et économiques en raison de la diminution de la pollution atmosphérique dans un secteur densément habité.
- L'étude d'impact met en évidence : une diminution significative de la pollution atmosphérique en zone urbaine, entre la Pyramide et la Croix de Beauzon ; concomitamment une augmentation significative de la qualité de l'air sur cette portion, notamment dans la traversée du centre-ville de Saint Christol lez Alès ; une augmentation faible de la pollution atmosphérique dans la bande des 300 m centrée sur la future déviation.
- En période de travaux, une certaine gêne sera apportée aux usagers (bruit, poussières, circulation, ...). Le risque de pollution accidentelle reste faible et ses conséquences limitées.
- L'environnement paysager va subir un profond changement. Les mesures de réduction mises en œuvre pour permettre une meilleure insertion de l'infrastructure et des ouvrages associés dans leur environnement ne pourront suffire à pallier les altérations du paysage et nécessiteront par conséquent l'application de mesures compensatoires ponctuelles d'intégration paysagère.

Conclusion

Le projet n'aura qu'un impact très limité en période de travaux. D'une manière générale, les droits des tiers seront respectés.

4.- CLASSEMENT EN ROUTE DEPARTEMENTALE A GRANDE CIRCULATION

4.1.- PROBLEMATIQUE

4.1.1.- Objectifs du projet

Le projet de contournement routier a pour **objectif principal de désengorger le centre-ville de Saint Christol lez Alès en détournant l'essentiel du trafic de transit sur la RD 6110 vers la future déviation** et d'assurer ainsi dans de meilleures conditions de sécurité et de salubrité la continuité des liaisons entre l'agglomération d'Alès, capitale économique des Cévennes et les communes situées au sud.

4.1.2.- Etat initial

4.1.2.1.- Classement de la RD 6110

La RD 6110 est classée dans le règlement de voirie départementale du Gard comme voie de niveau 1 (niveau le plus élevé des RD).

Les voies de niveau 1 sont des voies structurantes qui composent les grands axes et les grands itinéraires du département. Elles assurent la continuité des liaisons à grande distance à partir des routes nationales et des autoroutes et pour certaines d'entre elles, les contournements des agglomérations les plus importantes.

On note cependant que dans ce règlement, **la RD 6110 ne figure pas dans la liste des routes à grande circulation (annexe 1.3).**

4.1.2.2.- Trafic routier

- La RD 6110 au nord du carrefour de la Pyramide constitue l'axe de déplacement majeur à travers la commune (environ 20 000 véh/j). Elle concentre les trafics venus de la RD 6110 depuis le sud-est (route de Lédignan, environ 6600 véh/j), et de la RD 910A au sud-ouest (route d'Anduze) qui accueille un trafic important (près de 12 000 véh/j).
- Les trafics enregistrés correspondent majoritairement à des circulations « pendulaires », caractéristiques des déplacements domicile-travail.

4.1.3.- Etat projet réalisé

4.1.3.1.- Classement de la future voie de contournement

Au regard des objectifs de l'infrastructure, **le maître d'ouvrage (CA Alès Agglomération) demande que la déviation soit classée en route départementale.**

La déclaration de classement de voirie en route départementale a fait l'objet de la Délibération du Conseil de communauté en date du 14 octobre 2021 (Voir annexe IV). Il a été approuvé à l'unanimité.

4.1.3.2.- Trafic routier

Prévision 2024	Sans aménagement	Avec aménagement
RD 6110 nord (nord giratoire lycée)	21 060 véh/j	≈ 23 000 v éh/j
RD 6110 entre lycée et Pyramide	19 560 véh/j	≈ 9 240 v éh/j

RD 6110 (route de Lédignan)	9 470 véh/j	≈ 4 300 véh/j
RD 910A (carrefour D 24 – Pyramide)	16 150 véh/j	≈ 5 515 véh/j
Tracé neuf : giratoire lycée - D 910A	/	≈ 12 900 véh/j
Tracé neuf : D 910A – D 24	/	≈ 10 400 véh/j
Tracé neuf : D 24 - route de Lédignan	/	≈ 2 700 véh/j

4.1.3.3.- Présentation succincte du projet

A) Tracé

Le tracé (voir annexe II) , **d'un linéaire d'environ 4,9 km** débute au niveau du giratoire de la Luquette, continue vers le sud sur la RD 6110 existante jusqu'au rond-point du Lycée. Le tracé neuf bifurque à partir de ce giratoire pour contourner le centre de Saint-Christol-Lès-Alès par l'ouest ; il franchira les cours d'eau de l'Alzon et du Respéchas en direction du sud-ouest pour dessiner un arc de cercle qui s'infléchira au sud-est pour croiser successivement la route de Fontvieille , la RD 910A (route d'Anduze), la RD 24 et rejoindre la RD 6110 au niveau du giratoire de la route de Lédignan.

B) Caractéristiques

a) Tronçon RD 6110 (sections 1 et 2).

- ≈ 1,2 km en 2x2 voies entre le giratoire du lycée et le giratoire de la Luquette.
- Vitesse limitée à 70 km/h.
- Chaussée de 12 m de large ; accotement de 2 m de large de part et d'autre ; séparation de 2,5 m entre les 2 sens de circulation.
- Section 1 : création d'une piste cyclable le long de la chaussée.
- Section 2 : aménagement d'une contre allée côté ouest pour assurer la desserte des riverains et le trafic local (sens unique en direction du sud entre la Croix de Beauzon et le chemin Joseph Portal ; puis double sens jusqu'au giratoire du Lycée).

a) Tracé neuf (sections 3 à 6).

- Environ 3,7 km en 2x1 voie entre le giratoire du Lycée et la RD 6110 en direction de Lédignan.
- Vitesse limitée à 90 km/h.
- Chaussée de 7 m de large au total ; accotements de 2 m de large de part et d'autre ; cunettes de 2 m de large (récupération des eaux pluviales).

C) Connexions avec le réseau routier

a) Points d'échange

7 giratoires permettront les échanges avec le réseau existant.

- Giratoire de la Luquette : réaménagé pour accueillir la mise à 2x2 voies et permettre les échanges entre les RD 6110, RD324A, l'Avenue d'Anduze et l'Avenue Olivier de Serre.

- Giratoire de la croix de Beauzon : créé sur la RD 6110 il permettra la liaison entre la déviation, la RD 367 et le chemin du Mas d'Ayrolles.
- Giratoire du Lycée : assure actuellement la liaison entre la RD 6110 et le lycée Jacques Prévert. Une branche supplémentaire sera créée au sud-ouest afin de faire la liaison entre la section de contournement en tracé neuf et la section de mise à 2x2 voies. La branche actuelle sera réaménagée afin d'assurer la liaison avec la contre-allée présente le long de la RD 6110 et le chemin de l'Alzon.
- Giratoire de la route de Fontvieille : permettra la liaison entre la déviation et la route de Fontvieille. Une cinquième branche sera créée pour assurer la desserte du chemin de Béret.
- Giratoire de la route d'Anduze (RD 910A) : permettra la connexion entre la RD 910A et la déviation. Une cinquième branche sera également aménagée afin de desservir la zone d'urbanisation (ZAD).
- Giratoire de la route de Lézan (RD 24) : assurera le croisement de la déviation et de la RD 24 ; il permettra également de desservir l'impasse des Oliviers et le chemin des Vignes.
- Giratoire de la route de Lédignan : permettra la connexion de la déviation avec la RD 6110 ; une quatrième branche sera aménagée afin de desservir le chemin de Feverol.

b) Rétablissement

Certaines voies interceptées par la déviation feront l'objet de rétablissements.

- Création d'une contre allée le long de la RD 6110, côté ouest, entre le giratoire de la Croix de Beauzon et celui du Lycée, pour permettre un accès aux riverains (sens unique en direction du sud entre la Croix de Beauzon et le chemin Joseph Portal, puis à double sens jusqu'au giratoire du Lycée).
- Les voies communales n°108 (chemin de l'Espervette), 187 (chemin Joseph Portal, coté est) et 146 (chemin de la Mandarède) seront coupées par la déviation mais les parcelles seront toujours desservies par des chemins existants.
- Création d'un chemin le long de la déviation pour que les chemins n° 146 et 187 soient reliés à la VC 8 (chemin du Respéchas) et traversent la déviation.
- Le chemin de la Trappe sera coupé par la déviation mais l'aménagement d'une zone d'activité permettra à terme une desserte appropriée des parcelles concernées.

c) Ouvrages d'art

Deux ouvrages d'art sont nécessaires pour le franchissement les cours d'eau de l'Alzon et du Respéchas.

- Pont sur l'Alzon : une seule travée de 36 m dans l'axe de la route ; l'ouvrage de décharge fera office de passage inférieur pour le rétablissement d'un chemin de terre permettant de rejoindre St Christol lez Alès lorsque l'Alzon est franchissable.
- Pont sur le Valat du Respéchas : ouvrage d'une largeur de 21,5 m ; le rétablissement du chemin du Respéchas se fera au moyen de l'un des 2 ouvrages de décharge. Son gabarit (hauteur de 3,30 m et largeur de 5,00 m) permettra le passage de la plupart des véhicules, dont les véhicules de secours.

4.2.- DEMANDE DE CLASSEMENT

4.2.1.- Route à grande circulation

4.2.1.1.- Définition

A) Code de la route

L'article L.110-3 du Code de la route définit les routes à grande circulation (RGC).

*« Les routes à grande circulation, **quelle que soit leur appartenance domaniale**, sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies.*

Les collectivités et groupements propriétaires des voies classées comme routes à grande circulation communiquent au représentant de l'Etat dans le département, avant leur mise en œuvre, les projets de modification des caractéristiques techniques de ces voies et toutes mesures susceptibles de rendre ces routes impropres à leur destination. »

B) Règlement de voirie départementale du Gard

L'article 73 du Code voirie départementale du Gard précise :

*« **Les routes à grande circulation sont, quelle que soit leur appartenance domaniale, les routes qui assurent la continuité d'un itinéraire à fort trafic, justifiant des règles particulières en matière de police de la circulation.** »*

4.2.1.2.- Conséquences du classement en RGC

A) Du point de vue du Code de la route

Aux termes de l'article R 415-8 du code de la route, les routes à grande circulation sont des routes prioritaires. Ainsi les conducteurs circulant sur une RGC bénéficient de la priorité de passage aux intersections, à l'exception des carrefours à sens giratoire.

B) Du point de vue du règlement de voirie départemental

Le domaine public routier départemental est aménagé et entretenu par le Département, de telle façon que la circulation des usagers, sauf circonstances exceptionnelles, y soit assurée dans des conditions normales de sécurité. Aux intersections d'une route départementale avec d'autres voies, la gestion et l'entretien incombent à chaque gestionnaire comme indiqué en annexe 4 du règlement susdit.

4.2.2.- Justification de la demande de classement

4.2.2.1.- Assurer la continuité du trafic

Cet objectif est précisé formellement dans les document suivants :

- Pièce E : « Etude d'impact », Préambule, page 12
- Pièce H : « Classement en route départementale à grande circulation », page 6 ;

« Ainsi, l'aménagement de la déviation de Saint-Christol-Lez-Alès a pour objectif d'améliorer la situation en :

- Assurant une certaine fluidité et une sécurité du trafic de transit circulant sur la RD 6110 (liaison Alès-Montpellier) et la RD 910a (route d'Anduze).
- Traitant les problèmes de saturation observés aux heures de pointe sur le carrefour de la Pyramide.
- Assurant la continuité entre l'agglomération d'Alès, capitale économique des Cévennes et les communes situées au Sud de celle-ci (Anduze, Lédignan, Sommières...) ».

La mise en service de ce nouvel axe se traduira par **une desserte efficace des agglomérations situées au sud d'Alès**. Il permettra également de **dévier la circulation de transit traversant Saint-Christol-Lez-Alès tout en assurant la continuité des itinéraires ouest/est importants et des itinéraires locaux**.

Par ailleurs, l'aménagement des points d'échange au droit des intersections entre la déviation et les voies existantes, ainsi que la création d'une contre allée amélioreront l'itinéraire sur le plan fonctionnel.

4.2.2.2.- Délestage du trafic

En l'état actuel et si rien ne change, la densité de la circulation sur la RD 6110 dans sa traversée de la ville, va s'aggraver en raison de l'augmentation continue du trafic de transit lequel vient s'ajouter au trafic local, entraînant des congestions importantes, en particulier aux heures de mobilité pendulaire. Cette saturation du trafic, induit des problèmes de fluidité, de sécurité, de nuisances sonores et atmosphériques.

Les résultats de l'étude relative aux trafics routiers actuels et futurs montrent que les trafics dans la traversée de la ville seront quasiment divisés par 2 après la mise en service de la déviation, ce qui aura pour effet notable de fluidifier la circulation dans les zones actuellement saturées.

De plus, les voiries locales qui desservent les zones d'habitations excentrées et qui sont actuellement empruntées pour éviter la traversée du centre-ville aux heures de pointe, retrouveront leur vocation ce qui aura pour effet une baisse du trafic de transit sur ces voies.

4.2.2.3.- Desserte économique du territoire

En termes de fonctionnalité **la réalisation de la déviation doit permettre une desserte efficace entre l'agglomération d'Alès, seconde agglomération du Gard et ville principale du Pays de Cévennes, et les agglomérations situées au sud dans les secteurs de Nîmes et Montpellier.**

L'étude d'impact montre que la réalisation de cette voie de contournement ne sera pas à l'origine d'impacts directs positifs (création) ou négatifs (destructions) sur l'activité économique locale.

Toutefois l'étude indique que la situation des commerces et entreprises situées dans la zone urbaine de Saint Christol lez Alès devrait connaître une évolution positive en raison de la diminution attendue des problèmes de stationnement, d'insécurité, de nuisances sonores et atmosphériques provoqués par la congestion du trafic.

En outre une meilleure fluidité de la circulation, combinée à une meilleure desserte des différents secteurs et un rétablissement des accès optimisé induira des temps de déplacement moins importants et permettra ainsi d'améliorer la productivité des entreprises.

L'impact sur les activités économiques devrait donc, à terme, s'avérer positif, grâce à une plus grande facilité d'accès de Saint Christol et d'Alès qui bénéficieront ainsi d'un meilleur potentiel d'attractivité. Ce critère est d'autant plus fondamental pour la CA Alès agglo, que celle-ci se veut être un « territoire audacieux », désireux d'accueillir de nouvelles entreprises notamment dans les secteurs de la mécanique, des biotechnologies et des éco-industries.

Conclusion

La demande de classement de la déviation en route départementale est pertinente et justifiée au regard des critères imposés par la réglementation.

5.- ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

5.1.- MODALITES DE L'ENQUETE

5.1.1.- Préparation et organisation de l'enquête

5.1.1.1.- Avant le début de l'enquête

A) Mardi 14 septembre

- Lieu : Sous-Préfecture d'Alès – 3 Bd Louis Blanc
30107 – ALES Cedex
- Horaires : 09h30 – 11h00.
- Interlocuteurs : Mme FERNANDEZ, cheffe du pôle des collectivités et du développement local (PCTDL).
Mme Patricia DAUBIE, chargée de mission (Bureau des collectivités et du développement local)
- Objet : • Remise dossier.
• Modalités de l'enquête (durée, dates, permanences, publicité, ...).

B) Mercredi 29 septembre

- Lieu : Hôtel de Ville – 41 rue des Marmousets
30380 Saint Christol lez Alès.
- Horaires : 09h00 – 11h00.
- Interlocuteurs : Mr BOFFY (Alès Agglomération - Mobility).
Mr FRAISSE (bureau d'études cereg).
Mr LASCA (Adjoint au maire de St Christol – Chargé des travaux).
Mr LADREYT (DST mairie de St Christol)
Mr SAURAT (service urbanisme).
- Objet : • Procédure enquête publique modalités, calendrier,
• Présentation du projet finalisé (animation vidéo 3D).
• Questions – Réponses.

C) Mardi 26 octobre

- Lieux : Sous-Préfecture d'Alès – 3 Bd Louis Blanc
30107 – ALES Cedex
- Horaires : 15h00 – 15h30.
- Interlocuteurs : Mme Patricia DAUBIE, chargée de mission (Bureau des collectivités et du développement local)
- Objet : • Ouverture registres papiers.

5.1.1.2.- Après la clôture de l'enquête

A) Mardi 21 décembre

- Lieu : Bureaux Cereg – Parc Georges Besse – Arche Botti 2
115 Allée Norbert Wiener – 30000 Nîmes.
- Horaires : 14h30 – 16h00.
- Interlocuteurs : Mr BOFFY (Alès Agglomération - Mobility).
Mr FRAISSE (bureau d'études cereg).
- Objet : • Remise du PV de synthèse des observations (papier, numérique)
• Passage en revue des observations.

B) Mardi 4 janvier

- Lieu : Bureaux Cereg – Parc Georges Besse – Arche Botti 2
115 Allée Norbert Wiener – 30000 Nîmes.
- Horaires : 14h30 – 16h00.
- Interlocuteurs : Mr BOFFY (Alès Agglomération - Mobility).
Mr FRAISSE (bureau d'études cereg).
- Objet : • Etude des réponses du MO aux observations – Critiques.

5.1.2.- Visites

- Mercredi 29 septembre 2021 (11h00 – 11h30) : reconnaissance de certains points particuliers sur la RD 6110 et la RD 910A.
- Mardi 26 octobre 2021 :
 - 14h15 - 14h30 : vérification des affichages en mairie PRIM d'Alès.
 - 15h30 - 16h00 : vérification des affichages sur site et en mairie de Saint Christol lez Alès.

5.1.3.- Permanences du commissaire enquêteur

Les 3 permanences initialement prévues ont été effectuées comme suit au siège de l'enquête.

Dates	Horaires	Lieux
Lundi 8 novembre 2021	09h00 – 12h00	Mairie de Saint Christol lez Alès
Jeudi 25 novembre 2021	14h00 – 17h00	
Mardi 14 décembre 2021	14h00 – 17h00	Mairie PRIM d'Alès

5.2.- INFORMATION DU PUBLIC

La publicité règlementaire a été effectuée conformément aux dispositions de l'arrêté d'enquête.

5.2.1.- Affichages

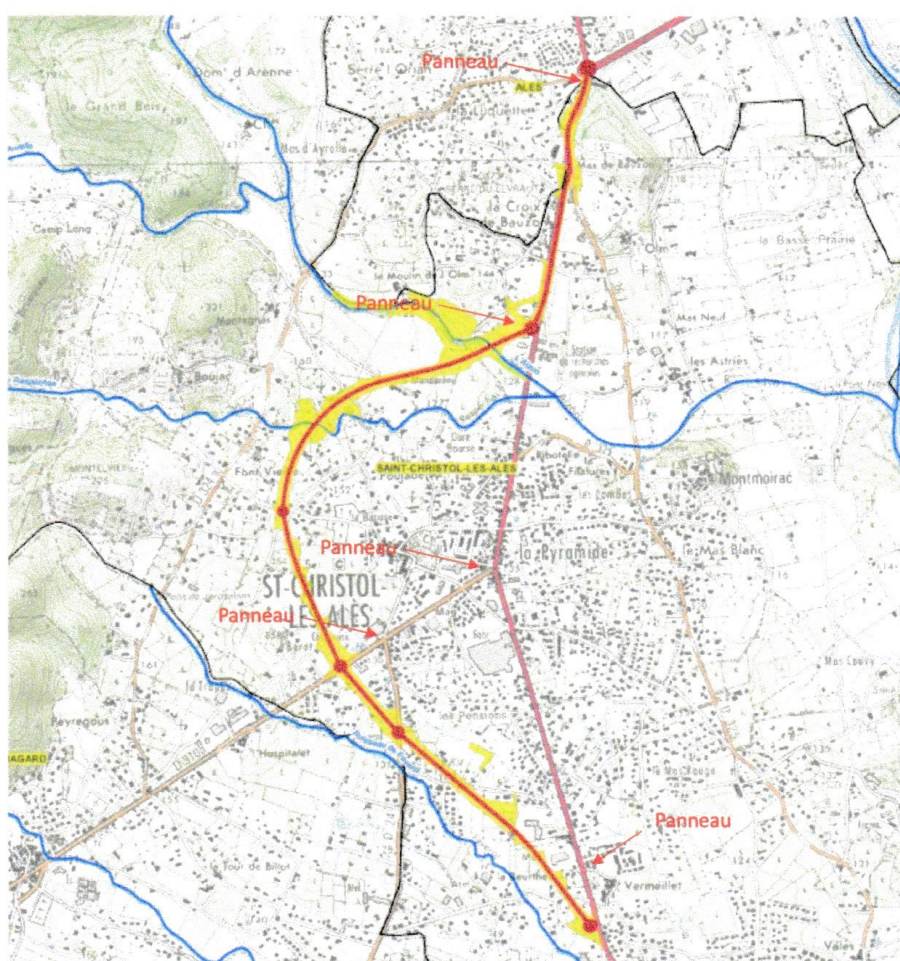
5.2.1.1.- Dans les mairies

L'avis réglementaire et l'arrêté préfectoral ont été affichés dans les lieux suivants dès le 22 octobre 2021 :

- En mairie PRIM d'Alès.
- En mairie de Saint Christol lez Alès.

5.2.1.2.- Sur les lieux du projet

5 panneaux d'affichage règlementaires ont été positionnés sur site le vendredi 22 octobre 2021 aux endroits indiqués ci-dessous : carrefour de la Luquette ; carrefour du lycée ; carrefour de la Pyramide ; carrefour route d'Anduze ; carrefour route de Lédignan.



5.2.2.- Annonces légales dans la presse

Journal	1 ^{er} avis	Rappel
Midi Libre	Samedi 23 octobre 2021	Samedi 13 novembre 2021
Le Magazine des Cévennes		

Ces annonces légales font l'objet des annexes VII et VIII du présent rapport ; les journaux sont joints en ANNEXE (document séparé).

5.2.3.- Sites internet

5.2.3.1.- Préfecture du Gard

Le chemin d'accès au site était le suivant : Préfecture du Gard > Les services de l'Etat dans le Gard > Publications > Enquêtes publiques > Déclaration d'utilité Publique (DUP) > enquête publique unique sur les communes d'Alès et de Saint Christol lez Alès.

L'article créé le 18/10/2021 contenait :

- l'avis d'ouverture d'enquête publique et l'arrêté préfectoral ;
- les liens vers les sites permettant de consulter les différentes pièces du dossier :
 - documents.projets-environnement.gouv.fr/2021/10/18/6295350/6295350_DCZIP.zip
 - www.demarches-simplifiees.fr/procedures/3723/dossiers/6295350
 - www.registre-dematerialise.fr/2731

5.2.3.2.- Commune de Saint Christol lez Alès

Site de la ville : l'avis d'enquête a paru le 22 octobre 2021 ; il était accessible en cliquant sur un encart intitulé « Enquête publique » situé en page d'accueil.

5.2.3.3.- Commune d'Alès

Portail Alès.fr : dès le 5 novembre, en cliquant sur l'onglet « Actualités » on accédait à une page intitulée « Contournement de Saint Christol : l'enquête publique démarre » sur laquelle figurait les informations essentielles. Un clic sur l'onglet « Consultez le registre numérique » situé en bas de page permettait d'accéder à une page du registre numérique comportant 2 onglets permettant de télécharger l'avis d'enquête publique et l'arrêté préfectoral.

5.2.3.4.- Ministère de la transition écologique et solidaire

Le dossier était disponible à l'adresse suivante :

documents.projets-environnement.gouv.fr/2021/10/18/6295350/6295350_DCZIP.zip

5.2.3.5.- Registre dématérialisé

Le registre dématérialisé était consultable à l'adresse suivante était disponible à l'adresse suivante : www.registre-dematerialise.fr/2731.

5.2.4.- Autres médias

5.2.4.1.- Alès agglomération

Article paru dans le journal d'Alès agglomération 1 semaine avant le début de l'enquête et indiquant : l'objet de l'enquête ; les dates de l'enquête ; les lieux, jours et horaires de consultation du dossier ; les lieux, jours et horaires des permanences du commissaire enquêteur.

5.2.4.2.- Saint Christol lez Alès

- Affichage de l'avis d'enquête publique sur 3 panneaux électroniques situés en ville.
- Article paru dans « Objectif Gard » le 8 novembre.

5.3.- CLOTURE DE L'ENQUETE

5.3.1.- Modalités

- Registre d'enquête papier d'Alès : le registre d'enquête a été clôturé par le commissaire enquêteur le 14 décembre 2021 à 17h00, à l'issue de la dernière permanence qui avait lieu à la mairie PRIM d'Alès.
- Registre d'enquête papier de Saint Christol lez Alès : le registre d'enquête a été récupéré à la mairie de Saint Christol le 15 décembre 2021 à 09h00 et clôturé immédiatement par le commissaire enquêteur.
- Le registre dématérialisé a été clôturé automatiquement le 14 décembre 2021 à 17h00.

5.3.2.- Relation comptable des observations

5.3.2.1.- Procès-verbal de synthèse des observations

Conformément à la réglementation un procès-verbal de synthèse a été établi à l'issue de l'enquête publique unique et remis le 20 décembre 2021 à Mr Boffy, représentant du maître d'ouvrage, ainsi qu'à Mr Fraisse du bureau d'étude cereg. Son contenu a fait l'objet d'une réunion de travail spécifique pour en expliciter la teneur et les modalités procédurales.

Les réponses du maître d'ouvrage ont été transmises par courriel au CE le 8 janvier 2022 et intégrées in-extenso au chapitre 3 ci-après (Analyse des observations).

5.3.2.2.- Observations émises par les personnes publiques associées

	PPA	Avis	Dates	Nbre d'obs.
1	MRAe Occitanie.	NC	9/2/21	12
2	Office Français de la Biodiversité	NC	11/7/20	37
3	CLE des Gardons	NC	28/5/20	6
4	EPTB Gardons	NC	27/5/20	
5	DDTM 30/ Service économie agricole	NC	06/5/20	2
6	Chambre d'Agriculture du Gard	NC	21/5/21	3
7	DDTM 30 / SAT Cévennes	NC	11/6/21	1
8	Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine du Gard	F	21/05/21	1
9	Conseil départemental / DMR / Service ingénierie foncière et procédures	Sans obs	19/7/21	0
10	DREAL - Unité interdépartementale Gard Lozère	TF		
Nombre de sous observations				62

F : Favorable.

FR : Favorable sous Réserve de la prise en compte de...

TF : Tacitement Favorable (pas de réponse dans le délai de 3 mois à compter de la réception de la demande d'avis).

D : Défavorable.

NC : Non Conclusif (avis technique ni favorable, ni défavorable).

5.3.2.3.- Observations émises par les particuliers

A) Préambule

Environ 60% des observations recueillies dans les différents registres sont ouvertement défavorables à la réalisation du contournement. Elles proviennent de personnes impactées par le projet à des degrés divers. Cet élément doit néanmoins être mis en perspective avec l'importance de la population concernée, et apprécié au regard des éléments statistiques du registre dématérialisé. En effet le nombre important de consultations du dossier (703) à partir du registre dématérialisé permet de mesurer l'intérêt effectif de la population pour le projet et de corriger ainsi le biais apporté par le nombre des opposants à celui-ci. Ainsi la proportion des opposants déclarés au projet par rapport aux personnes ayant pris connaissance du dossier devient toute relative (environ 6%).

B) Bilan chiffré

a) Saint Christol lez Alès

- Nombre de personnes reçues en entretien : 40

- Bilan registre papier:

- **Nombre d'observations** : 36
- Nombre de sous observations : 60
- Nombre de lettres ou documents reçus : 7

b) Alès

- Nombre de personnes reçues en entretien : 17

- Bilan registre papier:

- **Nombre d'observations** : 13
- Nombre de sous observations : 22
- Nombre de lettres ou documents reçus : 2

c) Registre dématérialisé

- Nombre de visiteurs : 1574
- **Nombre de consultations dossier** : 703
- Nombre d'observations : 24
- Nombre de sous observations : 45
- Nombre de courriels : 0

d) Courriels transmis directement au MO

- Nombre d'observations : 2
- Nombre de sous observations : 6

e) **Bilan global**

	Registre		Σ
	Papier + courriels	Dématérialisé	
Nbre de personnes reçues en entretien			57
Nombre d'observations	51	24	75
Nombre de sous observations	88	45	133

6.- ANALYSE DES OBSERVATIONS

6.1.- OBSERVATIONS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Réf : Avis 2021 APO10 de la Mission régionale d'autorité environnementale en date du 09 février 2021.

L'avis détaillé figure en annexe V du rapport.

Formulation

La synthèse porte sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement dans le projet.

- Etude d'impact : qualité inégale. Présente une identification et une hiérarchisation pertinentes des enjeux environnementaux. Les incidences (y compris cumulées) sont analysées avec un niveau de précision suffisant. **Toutefois la MRAE recommande de relever le niveau d'enjeu de la qualité de l'air et de renforcer l'analyse comparative des variantes au regard de cet enjeu** et des incidences en termes d'urbanisation potentielle induite par le projet.
- Articulation du projet avec les documents de portée supérieure : doit être mieux développée. **La MRAe recommande :**
 - de démontrer que le projet est explicitement prévu par le SCoT ;
 - de préciser les dispositifs réglementaires à mettre en œuvre dans le PLU afin d'assurer l'insertion pérenne du projet dans les espaces d'habitats destinés à se densifier.
 - de renforcer la démonstration de la bonne articulation du projet avec les orientations du SRCAE, du SRADDT et du SRADDET Occitanie.
- Prise en compte de l'environnement : le projet,
 - démontre une volonté d'intégrer les enjeux environnementaux par la mise en œuvre de la séquence éviter, réduire, compenser (ERC) notamment dans les thématiques biodiversité, paysage et ressource en eau ;
 - comporte une demande de dérogation à la réglementation relative aux espèces protégées ;
 - présente des effets contrastés concernant la qualité de l'air : diminution de la pollution en centre-ville mais augmentation au niveau de la nouvelle voie. **Les incidences doivent être mieux documentées (prévoir une étude à un horizon de 20 ans après la mise en service de la voie) avec une version plus récente du logiciel COPERT ; l'étude d'impact doit, sur cette base, démontrer l'absence d'impact significatif du projet sur la qualité de l'air et donc la santé des riverains ;**
 - intègre de manière très insuffisante la problématique des modes de transports alternatifs à l'automobile. **Le projet doit présenter des mesures plus précises en matière de développement des transports collectifs et des modes doux** afin de mieux traiter les incidences relatives au trafic et la pollution de l'air.

Réponses MO (maitre d'ouvrage)

La réponse détaillée a fait l'objet d'un mémoire de 13 pages réalisé par le bureau d'étude Cereg et inséré au dossier.

1) Recommandation MRAe.

Démontrer que le projet de contournement de Saint-Christol-Lez-Alès est explicitement prévu par le SCoT.

Réponse MO

En plus d'être compatible avec les grandes orientations du DOG, le SCoT du Pays Cévennes identifie spécifiquement dans son DOO le projet de contournement de Saint-Christol-lez-Alès. Selon ce document, cette opération est prévue afin de répondre à des objectifs de complétude des éléments structurants du territoire et de performance des réseaux routiers.

Avis CE

Le Document d'Orientations et d'Objectifs précise dans son orientation 3.1.5.1 intitulée « Rendre performants les réseaux routiers », les actions à entreprendre concernant les infrastructures routières : « *Les contournements de Saint-Christol, Lédignan et Saint Ambroix sont également à réaliser afin d'améliorer la desserte de ces pôles et dissocier les trafics locaux et de transit* ». **Le projet de déviation est donc identifié formellement dans le SCoT du Pays de Cévennes.**

2) Recommandation MRAe

Préciser les dispositifs réglementaires à mettre en œuvre dans le PLU afin d'assurer l'insertion pérenne du projet dans des espaces d'habitats destinés à se densifier.

Réponse MO

Dans le cadre de la révision du classement sonore des infrastructures de transport terrestre du Gard, la nouvelle voie (à l'issue de l'approbation de la DUP) sera classée. Ce classement reporté dans les documents d'urbanisme de la commune sera opposable pour toutes constructions à proximité de la future voie. Il imposera des règles d'isolement acoustique du bâtiment vis-à-vis de l'infrastructure.

Le classement sonore révisé et intégré dans les documents d'urbanisme communaux constituera un dispositif réglementaire permettant d'assurer l'insertion pérenne du projet dans des espaces d'habitats destinés à se densifier.

Avis CE

Le projet d'aménagement du territoire s'inscrit dans le cadre de l'élaboration ou de la révision du PLU de la commune. Le PLU de la commune de Saint Christol lez Alès est en cours de révision. Il appartiendra à la municipalité de fixer au travers du Plan d'Aménagement et de Développement Durable du PLU son projet de développement du territoire en particulier la zone comprise entre la RD 6110 et la future déviation.

3) Recommandation MRAe

Renforcer la démonstration de la bonne articulation du projet avec les orientations du SRCAE, du SRADDT et du SRADDET Occitanie en cours d'approbation.

Réponse MO

3.1. - Articulation avec les orientations du SRCAE

De façon globale le projet permet de diminuer la pollution atmosphérique sur l'ensemble de la zone, car la population exposée le long du projet est moins importante et sera exposée à des niveaux inférieurs à ceux de la situation actuelle (les populations bordant actuellement la voirie dans Saint Christol Lez Alès sont particulièrement exposées du fait de la proximité de la voie et de l'effet canyon des bâtiments).

De plus, la déviation a pour objectif principal d'assurer la fluidité et la sécurité du trafic de transit et de traiter les problèmes de saturation de trafic. Le contournement aura ainsi un impact positif sur la sécurité et les conditions de circulation au sein du centre-ville de Saint-Christol-lez-Alès. Le délestage et la sécurisation du trafic dans cette zone permettra d'encourager d'autres modes de transports, en laissant de l'espace pour des modes doux comme le vélo et la marche ainsi que les transports collectifs comme le bus. Qui plus est, depuis le début de l'année 2020, le Syndicat Mixte du transport du Bassin d'Alès en collaboration avec Alès Agglomération et la Région, a développé un service de covoiturage pour les déplacements domicile-travail, par la mise en place de navettes. La commune de Saint-Christol-lez-Alès est située sur cette ligne de covoiturage, puisque dans un axe significatif de déplacements pendulaires. Le désengorgement du trafic engendré par la mise en place de la déviation permettra d'encourager d'autant plus ce nouveau mode de transport collectif.

3.2. - Articulation avec les orientations du SRADDT

Le SRADDT de la Région Languedoc-Roussillon adopté en 2009 vise trois objectifs :

- Construire un grand marché du travail.

Le projet permettra de fluidifier les déplacements domicile-travail sur cet axe saturé, entre les villes d'Alès et de Saint-Christol-lez-Alès notamment. Les temps de transport en seront donc diminués. Le projet de déviation va donc dans le sens de cet objectif.

- Maîtriser l'impact environnemental des mobilités.

La déviation permettra d'assurer la fluidité et la sécurité du trafic de transit et de traiter les problèmes de saturation de trafic. Le délestage et la sécurisation du trafic en centre-ville permettra d'encourager d'autres modes de transports, en laissant de l'espace pour des modes doux comme le vélo et la marche ainsi que les transports collectifs comme le bus. Cette fluidification du trafic permettra également d'encourager la dynamique d'autopartage / covoiturage instaurée récemment sur cet axe de déplacement.

- Assurer une bonne connexion de tous les territoires.

La réalisation de l'infrastructure permet de limiter la congestion dans le centre de Saint-Christol-lez-Alès, et créer une liaison sans passer par le centre-ville. La connexion entre Saint-Christol-lez-Alès et Alès sera renforcée, fluidifiée et sécurisée. En couplant l'opération à l'expérimentation récente du covoiturage, la commune de Saint-Christol-lez-Alès sera d'autant mieux connectée au reste du territoire.

3.3. - Articulation avec les orientations du SRADDET

Le projet est concerné par les orientations suivantes :

- Baisser de 40% la consommation d'énergie finale de transport de personnes et de marchandises d'ici 2040.

La réalisation de l'infrastructure permettra de limiter la congestion automobile et de sécuriser le trafic dans le centre-ville. Ceci permet ainsi d'encourager les modes de transport actifs et collectifs. De fait, l'infrastructure va dans le sens d'une limitation de l'énergie allouée au transport de personnes.

- Préserver et restaurer la biodiversité et les fonctions écologiques pour atteindre la non-perte nette à horizon 2040.

Des mesures sont prises pour réduire et compenser la perte de biodiversité engendrée par la mise en place de l'infrastructure : mise en place d'un calendrier de chantier, limite de l'emprise du chantier, passages à faune...

- Préserver et restaurer la fonctionnalité des milieux aquatiques et des zones humides.

Des mesures sont prises pour réduire et compenser les impacts sur les milieux aquatiques et les zones humides : assainissement pluvial de la voie, moyens de lutte contre les pollutions, rétablissement des écoulements, compensation des surfaces imperméabilisées, compensation de zones humides...

- Optimiser les connexions régionales vers l'extérieur (Grandes infrastructures).

La réalisation de l'infrastructure permet de limiter la congestion dans le centre de Saint-Christol-lez-Alès, et créer une liaison sans passer par le centre-ville. La connexion entre Saint-Christol-lez-Alès et Alès sera renforcée, fluidifiée et sécurisée.

Avis CE

Les réponses du MO sont pertinentes. Elles montrent la cohérence du projet avec les orientations des documents de planification d'ordre régional.

4) Recommandation MRAe

Relever le niveau d'enjeu de la qualité de l'air.

Réponse MO

Dans le résumé non technique de l'étude d'impact, il est présenté une synthèse des contraintes et enjeux identifiés (tableau n°2 page 26). La problématique qualité de l'air associée à la thématique de santé publique est présentée comme un enjeu fort du projet compte tenu des niveaux de trafic observés en l'état actuel dans la traversée du centre-ville de Saint Christol Lez Alès. Les études qui en découlent (mesures in situ et modélisation) permettent de répondre à ce niveau d'enjeu.

Avis CE

Le niveau d'enjeu est qualifié de fort, ce qui semble cohérent avec les mesures relevées en 2015 et portant sur les composants NO2 et BTEX (Cf Etat initial de la qualité de l'air, para C.VI.1.8 de l'étude d'impact).

5) Recommandation MRAe

Renforcer l'analyse comparative des variantes sur l'enjeu de la qualité de l'air.

Réponse MO

Le tableau n°36 présente l'analyse multicritère des variantes. Concernant la qualité de l'air, il s'agit d'une analyse qualitative et non quantitative. En effet, aucun calcul de l'Indice Polluant Population n'est présenté. Compte tenu des grandes disparités en matière d'urbanisation et de typologie de milieu entre les différentes variantes, l'analyse qualitative est pertinente. La variante Est se localise dans un secteur quasi exempt d'habitation, il s'agit

de la variante pour laquelle l'impact est le plus faible. Le maintien de la situation en place (pas de projet) ou la variante d'aménagement sur place sont les plus pénalisantes car on se situe dans un secteur fortement urbanisé, avec un effet canyon compte tenu de la densité du bâti de part et d'autre de la voie. La variante ancienne route d'Anduze et la variante POS se distinguent par la densité de population, la variante POS bénéficiant de l'emplacement réservé limitant l'urbanisation de Saint Christol Lez Alès aux abords de l'emprise de la voirie. Cela n'est pas le cas le long de l'ancienne route d'Anduze. Enfin, compte tenu de niveaux d'émission similaires entre les variantes Est / POS et route d'Anduze (linéaires de voiries, vitesse et charge de trafic proches), l'analyse comparative des variantes au travers de l'indice IPP serait conditionnée par la densité de population.

Avis CE

L'analyse qualitative des différentes variantes est pertinente quoique peu argumentée.

Les témoignages de particuliers confirment le renforcement actuel de la circulation sur l'ancienne route d'Anduze (contournement ouest de St Christol) et la route de Montèze (contournement est) pour éviter la traversée de St Christol. Une partie de la pollution atmosphérique déjà conséquente sur la RD 6110 dans la traversée du centre-ville est de ce fait détournée vers ces 2 routes qui traversent des secteurs fortement urbanisés.

Comme indiqué dans la réponse du MO, la densité de population dans certaines zones conditionnent fortement le tracé.

6) Recommandation MRAe

Compléter les données de trafic (notamment à un horizon de 20 ans après la mise en service) et les présenter de manière synthétique et claire dans l'étude d'impact

Réponse MO

La carte n°14 de l'étude d'impact présente les évolutions de trafic sans / avec aménagement aux horizons 2024 (mise en service) et 2044.

Avis CE

Confirmation.

Ces cartes mettent en exergue l'impact du projet sur le trafic routier dans la traversée de Saint Christol lez Alès pour les horizons précités.

7) Recommandation MRAe

Renforcer l'analyse de l'état initial de la qualité de l'air par des campagnes de mesures portant sur des périodes contrastées sur le plan météorologiques (été et hiver).

Réponse MO

Dans tous les cas, il est nécessaire de vérifier et d'apprécier la représentativité de l'ensemble des périodes de mesure par rapport à une année complète. Cette vérification est réalisée avec les stations fixes (de l'AASQA) les plus proches, en comparant la moyenne pour la période de mesure à la moyenne annuelle. Une analyse sur les conditions météorologiques pourrait également être menée pour évaluer la représentativité des mesures.

Afin de compléter les mesures in situ réalisées en période hivernale, une analyse des données de 2005 / 2006 issues du réseau de suivi Atmo Occitanie (ex AirLR) a permis de disposer d'une évolution des polluants selon des conditions météorologiques différentes et notamment en période estivale.

Avis CE

Le CE prend acte.

8) Recommandation MRAe

Consolider la méthode d'analyse des incidences du projet en termes d'émissions de polluants (prévoir une étude à un horizon de 20 ans après la mise en service et utiliser la version plus récente du logiciel COPERT) et clarifier l'impact du projet en termes d'émissions de polluants (lever l'incohérence entre l'analyse quantitative et qualitative).

Réponse MO

A la mise en service, sur le plan quantitatif, on observe une augmentation des émissions de NOx, PM10 et SO2 entre la situation de référence et projet. Pour les CO et Benzène, la tendance est inverse. Sur le plan qualitatif, on observe une baisse globale car les émissions sont réparties sur la déviation mais également dans une moindre mesure sur le tracé actuel. L'impact qualitatif sur la population est en baisse pour l'ensemble des polluants car la population exposée le long du projet est moins importante et sera exposée à des niveaux inférieurs à ceux de la situation actuelle (les populations bordant actuellement la voirie dans Saint Christol Lez Alès sont particulièrement exposées du fait de la proximité de la voie et de l'effet canyon des bâtiments). L'analyse quantitative porte bien sur les émissions et l'analyse qualitative sur l'exposition des populations.

L'étude air santé a été menée antérieurement à la publication de la circulaire de 2019 et par conséquent sans modélisation du scénario à +20 ans après la mise en service. Vu les évolutions de trafic attendues à l'horizon 2044 par rapport au basculement de trafic à la mise en service (de l'ordre de 1%) et des ralentissements de croissance de trafic observées ces dernières années sur le réseau routier du département du Gard, les évolutions des émissions en 2044 seront négligeables. De plus, l'évolution du parc automobile s'oriente vers une baisse des émissions, accentué dans les années à venir par la part croissante des véhicules électriques.

Le calcul des émissions est basé sur la méthodologie Copert III. A ce jour, l'introduction des nouvelles normes d'émission a conduit à faire évoluer la méthode de calcul. La reprise du calcul des émissions par la méthode Copert V va dans le sens d'une réduction des émissions.

Avis CE

Le but premier du projet est d'obtenir une diminution significative de la pollution dans la zone urbaine traversée par la RD 6110 en diminuant de façon drastique le trafic routier grâce à la déviation. En ce sens le pari est gagné puisque le trafic est quasiment divisé par 2 entre la Pyramide et le giratoire du lycée ce qui induit une diminution significative de la pollution atmosphérique comme l'indique l'indice IPP (- 8% entre la situation ex ante et la situation ex post).

Certes cela s'accompagne d'une augmentation de la pollution sur le secteur du nouveau tracé ce qui est inévitable puisqu'il n'y a actuellement aucun trafic significatif dans cette zone excepté le trafic local et les variations pendulaires.

Néanmoins l'IPP global indique une diminution de -2,6% entre la situation tendancielle et celle après projet, ce qui montre bien le gain qualitatif obtenu grâce au projet en dépit de l'augmentation quantitative de la pollution dans la bande des 300m autour du nouveau tracé.

9) Recommandation MRAe

Analyser les effets d'urbanisation induits par la nouvelle voie, ses conséquences en matière de trafic routier et de pollution et engager une démarche ERC en rapport avec ces effets.

Réponse MO

La prise en compte de l'urbanisation future (horizon 2044) dans le calcul de l'IPP ne viendra modifier que légèrement le calcul de l'indice IPP. En effet, dans ce secteur de la commune, on observe une urbanisation sous forme d'habitat individuel (villa) permettant d'accueillir une population nettement plus faible par rapport à la population observée en centre-ville.

Comme indiqué précédemment, depuis le début de l'année 2020, le Syndicat Mixte du transport du Bassin d'Alès en collaboration avec Alès Agglomération et la Région, a développé un service de covoiturage pour les déplacements domicile-travail, par la mise en place de navettes. La commune de Saint-Christol-lez-Alès est située sur cette ligne de covoiturage, puisque dans un axe significatif de déplacements pendulaires. Le désengorgement du trafic engendré par la mise en place de la déviation permettra d'encourager d'autant plus ce nouveau mode de transport collectif et ainsi réduire le flux de véhicules.

Avis CE

Il est difficile d'analyser les conséquences de l'urbanisation dans la zone comprise entre la RD6110 et le tracé neuf, puisque la révision du PLU est en cours d'élaboration et que l'on ne connaît pas le parti d'aménagement voulu par la Commune dans ce secteur.

10) Recommandation MRAe

Renforcer les mesures de réduction des impacts sonores du projet notamment dans les secteurs urbains qui ont vocation à se densifier.

Réponse MO

Le projet prévoit la réalisation de 210m² d'écran acoustique de type absorbant mais également de merlons végétalisés. La position de chacun des ouvrages est indiquée en page 187 de l'étude d'impact. La vitesse des véhicules est fixée à 70 km/h. Un enrobé avec des propriétés acoustiques sera privilégié.

Dans le cadre de la révision du classement sonore des infrastructures de transport terrestre du Gard, la nouvelle voie (à l'issue de l'approbation de la DUP) sera classée. Ce classement reporté dans les documents d'urbanisme de la commune sera opposable pour toutes constructions à proximité de la future voie. Il imposera des règles d'isolement acoustique du bâtiment vis-à-vis de l'infrastructure.

Avis CE

Le CE prend acte.

Toutefois les mesures de protection concernant certaines habitations situées au plus près du tracé manquent de clarté. L'échelle de la cartographie n'a pas permis au CE d'identifier de façon précise les habitations impactées et de renseigner certains demandeurs quant aux mesures prévues au droit de leur propriété.

6.2.- OBSERVATIONS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

6.2.1.- Office Français de la Biodiversité (OFB)

Réf : Avis technique en date du 11 juillet 2020.

L'avis détaillé (sans les annexes) figure en annexe VI du rapport.

Formulation

En l'état actuel du dossier, la démarche d'évaluation environnementale est jugée incomplète.

L'analyse de l'état initial, l'évaluation des incidences, les mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs présentent des lacunes qui devront faire l'objet d'éléments ou d'actions complémentaires.

La caractérisation de l'aire d'étude présente une pression d'inventaire faible, basée sur des prospections de plus de 5 ans. La réalisation d'inventaires naturalistes complémentaires devra permettre d'actualiser l'état initial.

La bio-évaluation des espèces protégées inventoriées devra faire l'objet d'une mise à jour sur la base des listes rouges nationales et des listes rouges régionales actualisées.

L'estimation des effets négatifs devra apporter des précisions sur la surface détruite de zones humides, de compartiments favorables à la reproduction de la Diane et sur le volume d'expansion de crue consommé au niveau de l'Alzon et du Respéchas.

Les mesures de réduction en phase exploitation et de travaux devront être renforcées, notamment par un franchissement de l'Alzon permettant la sauvegarde du lit principal, du bras secondaire en rive droite et du bras secondaire en rive gauche.

La dette écologique devra être évaluée sur la base de l'état initial et de l'évaluation des incidences mises à jour.

L'éligibilité des mesures compensatoires sur les zones humides et la Diane devra être confirmée.

Réponses MO

Réponses apportées par le Cabinet Barbenson Environnement (CBE), qui a réalisé le Volet Naturel de l'Etude d'impact (VNEI, 2012, mis à jour en 2016) ainsi que le dossier de saisine du CNPN relatif à la demande de Dérogation pour destruction d'Espèces Protégées (DEP, 2013).

1) Avis OFB

Les plans de masse au niveau des franchissements de cours d'eau, notamment l'Alzon, manquent de précision sur l'emprise des ouvrages et des remblais sur les zones de lit mineur, de berges, de ripisylve et de zones humides annexes.

Réponse MO

Des plans de masse précis sont intégrés dans la demande de dérogation au titre des espèces protégées (DEP).

Avis CE

Le CE prend acte.

2) Avis OFB

La méthodologie devra être complétée par les conditions météorologiques lors des inventaires. La pression d'inventaire est faible (< 15 min/ha).

Réponse MO

L'ensemble des prospections faunistiques se sont déroulées dans des conditions météo jugées favorables à la bonne détection des espèces. (Cf page 58 de la DEP, pièce J).

La pression inventaire est ajustée en fonction des milieux inventoriés. Les milieux de grande sensibilité (Respéchas, Alzon, ripisylves) ont été plus finement prospectés que certains milieux agricoles ou zones artificialisées. CBE admet cependant que la pression d'inventaire aurait pu être plus grande au regard de l'étendue de la zone étudiée.

Avis CE

Le CE prend acte et retient que la pression d'inventaire, eu égard aux 200 ha à prospecter, a porté ses efforts davantage sur les milieux aux intérêts écologiques potentiellement élevés (Respéchas, Alzon, ripisylve) que sur les milieux périurbain et agricoles.

3) Avis OFB

La caractérisation de la biodiversité aquatique sur une base bibliographique n'est pas suffisante et devra être complétée par des inventaires.

Réponse MO

- Mammifères semi-aquatiques : les indices de présence de ces espèces ont été recherchés en 2011 (Cf, DEP page 53) lors des sorties imparties aux autres groupes biologiques ; ces sorties ont permis d'obtenir une analyse de terrain sur les espèces potentiellement présentes localement.
- Espèces aquatiques : aucun inventaire spécifique réalisé ; les ouvrages de franchissement sur l'Alzon et le Respéchas auront des impacts très limités au regard des emprises du projet et des mesures de réduction qui seront prises par le maître d'ouvrage.

Avis CE

Le Ce prend acte qu'il n'y a pas eu d'inventaire réalisé sur les espèces aquatiques. L'étude d'impact (pièce D de la procédure IOTA, chap F.II.4) indique notamment que les ouvrages d'art n'impacteront pas les lits mineurs des cours d'eau ; de ce fait l'impact sur les populations aquatiques est jugé faible à très faible en phase exploitation. Les mesures préventives prises pour la préservation de la qualité des eaux superficielles en phase travaux et les mesures compensatoires mises en œuvre en phase exploitation permettront la préservation des milieux aquatiques et leur biodiversité.

4) Avis OFB

L'inventaire de la faune aurait utilement pu être complété par des prospections sur la période février-mars avec une attention particulière sur les amphibiens.

Réponse MO

Deux prospections spécifiques ont été réalisées pour les amphibiens (mi-avril 2011, fin novembre 2011). CBE reconnaît qu'il aurait été judicieux de réaliser une seconde prospection entre février et avril, mais avance que cela ne remet pas en cause l'analyse conduite ; 4 espèces ont été contactées (Grenouille verte, Alyte accoucheur, Rainette

méridionale, Triton palmé) et 3 espèces considérées comme potentiellement présentes (Crapaud commun et Calamite, pélodyte ponctué).

Avis CE

Les potentialités de présence des espèces non contactées ont aussi été évaluées et prises en compte dans l'analyse.

5) Avis OFB

Majorité des inventaires réalisée en 2011. Il est préconisé une actualisation de l'état initial par de nouveaux inventaires.

Réponse MO

Le plan de gestion réalisé vis-à-vis des mesures compensatoires adjacentes au projet a permis d'actualiser le contexte écologique vis-à-vis de certains groupes biologiques. L'actualisation inclut notamment les milieux à forts enjeux écologiques (ripisylves, milieux arbustifs à arborés à proximité).

Prospections conduites entre 2016 et 2017 : habitats-flore, Diane, oiseaux (Chevêche d'Athéna), chiroptères.

Prospections conduites en 2020 : Habitats-flore, mammifères semi aquatique, chiroptères.

Avis CE

Le CE constate que 5 prospections complémentaires ont été conduites en 2016, 1 en 2017 et 3 en 2020.

6) Avis OFB

L'analyse des compartiments biologiques aurait utilement pu être complétée par l'emploi de la nomenclature EUNIS.

Réponse MO

La typologie EUNIS, quoique plus actuelle, n'aurait pas apporté plus d'informations que la typologie Corine biotopes utilisée dans le VNEI et la DEP.

Avis CE

Le CE prend acte.

7) Avis OFB

Caractérisation de la biodiversité aquatique et palustre jugée incomplète : présence avérée de « tapis immergés à characées » d'intérêt patrimonial et de mammifères protégés (loutre d'Europe et Castor).

Réponse MO

Les prospections réalisées en 2020 ont permis d'apporter des éléments d'analyse supplémentaires.

- Tapis immergés à characées.

- Respéchas : aucun individu du genre Chara n'a été observé lors de la prospection ; habitat jugé non potentiel sur la section de cours d'eau proche du projet.
- Alzon : l'habitat « tapis immergés à characées » est susceptible d'être présent de manière régulière sur l'ensemble du cours d'eau ; présence avérée dans un secteur peu étendu

situé en dessous de l'ouvrage de franchissement ; une vigilance particulière sera mise en place en phase travaux.

- Mammifères semi aquatiques.

- Respéchas : l'habitat n'est pas jugé potentiel sur la section de cours d'eau proche de l'emprise du projet. Aucun indice de présence du Castor d'Europe et de la Loutre d'Europe.
- Alzon : habitat susceptible d'être présent de manière régulière ; le secteur situé en dessous de l'ouvrage de franchissement est concerné par cette présence. Une vigilance particulière sera mise en place en phase travaux de cet ouvrage afin de garantir l'impact minimal. Nombreux indices de présence du Castor d'Europe, y compris au niveau de l'ouvrage de franchissement. Aucun indice de présence de la Loutre d'Europe, mais espèce considérée comme potentielle sur une très large partie au regard du profil de l'Alzon.

La mise en place des ouvrages de franchissement ne devrait pas nuire au maintien des populations locales des 2 espèces de mammifères aquatiques (Loutre et Castor) ; le calendrier d'intervention des travaux lourds permettra de limiter les incidences possibles sur les individus fréquentant les abords des ouvrages.

- Chiroptères : les prospections menées en 2011 et 2013 avaient permis de dresser un inventaire de 13 espèces ; les inventaires complémentaires de 2016 et 2020 ont permis de contacter 4 espèces supplémentaires (Barbastelle d'Europe, Murin de Capaccini, Murin cryptique, Oreillard gris). Seuls le Murin cryptique et la Barbastelle d'Europe présentent des enjeux notables au regard de leurs potentialités de gîte dans la ripisylve. Bien que ces espèces n'aient pas été considérées dans le VNEI et DEP, les mesures compensatoires définies dans le Plan de gestion permettront d'assurer le maintien des populations locales dans un état de conservation satisfaisant.

Avis CE

Le CE prend acte. Ces compléments auraient mérité de figurer dans l'étude d'impact par le biais d'une mise à jour.

8) Avis OFB

Le campagnol amphibie, espèce potentielle, n'a pas été identifié comme espèce protégée au titre de l'art. L411-1 du code de l'environnement.

Réponse MO

Oubli dans le VNEI.

Avis CE

Le CE prend acte.

9) Avis OFB

La bio-évaluation des espèces protégées inventoriées devra faire l'objet d'une mise à jour sur la base des listes rouges nationales et régionales.

Réponse MO

Plusieurs espèces ont effectivement vu leur statut de menace révisé depuis l'élaboration des deux dossiers. Une mesure spécifique de compensation a été développée dans le Plan de gestion afin d'apporter une plus-value écologique à ce cortège d'espèces à l'échelle locale.

Avis CE

La mesure de gestion MG6 vise toutes les espèces ; elle consiste en l'acquisition de secteurs de compensation et la réalisation d'un document d'arpentage pour s'en assurer la maîtrise foncière et donc la pérennité des mesures. Les surfaces cumulées des parcelles s'élève à environ 5,5 ha.

10) Avis OFB

Le dossier ne signale pas la présence d'espèces exotiques envahissantes (Ambroisie, Canne de Provence, Corbicule, Ecrevisse de Louisiane).

Réponse MO

Les espèces invasives sont listées dans l'annexe floristique des deux dossiers (VEI, DEP). 5 nouvelles espèces invasives ont par ailleurs été relevées sur les secteurs prospectés en 2020 (Séneçon du Cap, Vigne des rivages, Armoise annuelle, Yucca glorieux, Balsamine de Balfour).

Avis CE

Le CE prend acte.

11) Avis OFB

L'évaluation de l'incidence du projet sur les compartiments biologiques est sujette à caution. Sur certains documents l'ouvrage d'art de l'Alzon enjambe le lit principal, le bras de la rive droite, et le bras de la rive gauche, tandis que sur d'autres documents, le bras de rive droite et/ou le bras de rive gauche sont remblayés.

Réponse MO

Voir plan de masse de la DEP et zooms présentés en début du document réponse.

Avis CE

L'étude hydraulique (page 106) indique que l'aménagement des ouvrages de franchissement sur l'Alzon et le Respéchas ne conduiront pas à une modification significative du profil en travers du lit mineur de ces cours d'eau et n'impactera pas leurs berges. Il est également précisé que les culées seront construites en dehors du lit mineur et en dehors des berges.

12) Avis OFB

L'évaluation des incidences devra être complétée par la surface des compartiments biologiques détruite par l'emprise du projet, la surface des compartiments favorables à la Diane, au Castor, à la Loutre et le volume d'expansion de crue consommé au niveau de l'Alzon et du Respéchas.

Réponse MO

Infos disponibles dans la DEP (Diane : 208 m2 impactés ; Castor et Loutre : 0,66 ha).

Volume d'expansion de crue consommé : voir étude hydrologique présente dans le dossier de demande d'autorisation environnementale.

Avis CE

Volume d'expansion de crue consommé : le tableau 29 en page 92 de la pièce D – Procédure IOTA indique notamment les impacts maximum sur les surfaces inondables non

pas en termes de volume mais de superficie pour des occurrences décennales, centennales et la crue exceptionnelle de 2002.

La carte 29 en page 93 fait ressortir les différentes zones inondables avant et après projet pour la crue centennale et la crue exceptionnelle.

13) Avis OFB

La réalisation de travaux en dehors des périodes sensibles ne constitue pas une mesure d'évitement mais une mesure de réduction.

Réponse MO

Accord sur cette observation.

Avis CE

Le CE prend acte.

14) Avis OFB

L'ouvrage d'art sur l'Alzon devra permettre l'enjambement du lit principal et des bras secondaires en rive droite et en rive gauche.

Les passages à sec des ouvrages d'art devront être optimisés par une cote supérieure à une crue d'occurrence 5 ans et 10 ans.

Réponse MO

Voir étude hydrologique.

Avis CE

Les ouvrages sont dimensionnés pour un évènement d'occurrence centennale.

15) Avis OFB

En dehors des haies les passages busés pourront être améliorés par la mise en place de linéaires arbustifs.

Réponse MO

Proposition discutable : la canalisation du flux des espèces vers les passages busés par des plantations peut favoriser la présence de zones arbustives à proximité des axes routiers et accroître ainsi le risque de collision des espèces n'empruntant pas le passage busé.

Avis CE

- 5 buses de 80 cm de diamètre sont prévues sous la route pour l'écoulement des eaux. Une première au nord du giratoire situé à l'ouest du lycée, et quatre autres entre les giratoires 5 (route d'Anduze) et 6 (route de Lézan).

- 5 buses supplémentaires de 80 cm de diamètre sont prévues sous la route pour favoriser le passage de la petite faune sensible aux collisions, dont deux de 1,20 m.

La réponse du MO semble pertinente ; la petite faune terrestre et l'avifaune pourraient considérer ces zones arbustives se développant de façon anarchique près de la déviation comme des habitats favorables.

16) Avis OFB

La destruction d'habitats communs doit être nuancée par l'incidence cumulative du projet avec le développement urbain de l'agglomération alésienne.

Réponse MO

Dans le VNEI et la DEP il a été choisi de mettre l'accent sur les habitats et les espèces les plus patrimoniaux en traitant cette analyse des effets cumulés par groupe biologique.

Avis CE

Le développement urbain des villes d'Alès et de Saint Christol lez Alès est lié au parti d'aménagement de leur PLU respectif, notamment celui de Saint Christol lez Alès dont la révision est en cours.

17) Avis OFB

La prévention du développement d'espèces exotiques devra être optimisée par l'emploi d'espèces autochtones de souche génétique locale.

Réponse MO

Les aménagements paysagers feront l'objet d'un travail de concertation préalable avec un botaniste écologue qu'Alès Agglo mandatera avant le démarrage des travaux. Alès agglo se rapprochera du réseau Végétal Local pour disposer d'essences locales et indigènes.

Avis CE

Dont acte.

18) Avis OFB

La conception des ouvrages d'art serait améliorée par la mise en place de gîtes à chiroptères fissuricoles.

Réponse MO

Juge la mesure peu pertinente en raison de la forte disponibilité des gîtes pour les espèces fissuricoles ou cavicoles au sein de la ripisylve. L'objectif au niveau des ouvrages de franchissement est de favoriser un effet tunnel pour les espèces transitant le long des cours d'eau ; une présence permanente au sein de l'ouvrage engendrerait des contraintes non négligeables lors des travaux de maintenance de l'infrastructure.

Avis CE

La réponse du MO est pertinente.

19) Avis OFB

La prévention de la mortalité de la faune volante devra être optimisée par la mise en place d'écrans opaques de 2m de hauteur au niveau des ouvrages d'art, l'obturation des éléments métalliques creux et la mise en place de rampes de sortie au niveau du réseau de collecte des eaux pluviales.

Réponse MO

Concernant la mise en place d'écrans opaques et l'obturation des éléments métalliques creux Alès agglo s'engage à étudier la faisabilité de ces 2 prescriptions en amont des travaux.

Concernant les rampes de sortie Alès agglo mettra en place ce dispositif à intervalles réguliers sur les emprises concernées.

Avis CE

Dont acte.

20) Avis OFB

L'entretien des haies devra être mené du 1^{er} octobre au 28 février en phase juvénile, du 1^{er} octobre au 30 novembre en phase mature.

Réponse MO

Alès agglo s'engage à respecter ce calendrier.

Avis CE

Dont acte.

21) Avis OFB

L'entretien des ouvrages d'art devra faire l'objet s'une recherche préalable de chiroptères fissuricoles. Opérations à réaliser de préférence entre le 1^{er} octobre et le 30 novembre.

Réponse MO

Alès agglomération s'engage à respecter le calendrier d'entretien préconisé qui permettra de limiter notablement les éventuels risques de dérangement ou destructions d'individus.

Avis CE

Dont acte.

22) Avis OFB

L'entretien du réseau de collecte des eaux pluviales devra être réalisé en assec ou en dehors de la période d'activité des amphibiens.

Réponse MO

Alès agglomération s'engage à réaliser l'entretien de ce réseau entre juillet et août, période de moindre sensibilité des amphibiens vis-à-vis de ces installations.

Avis CE

Dont acte.

23) Avis OFB

Les ouvrages d'art devront être illustrés par une coupe en élévation permettant d'identifier la cote des PHE connues, la cote d'une crue décennale et celle d'une crue centennale.

Au niveau des fossés périphériques amont, la vitesse d'écoulement des eaux pourra être ralentie par la mise en place de chicanes et/ou de rugosités.

Au niveau des points de rejet, le risque d'érosion devra être réduit par la mise en place d'un dispositif de diffusion.

L'efficacité du réseau de collecte des eaux pluviales au cours des précipitations importantes devra être accrue par la configuration des ouvrages pour une pluie d'occurrence 10 ans.

La prévention des pollution accidentelles serait améliorée par des bassins permettant le stockage de 50 m³ de substance polluante pour une pluie d'occurrence 2 ans.

Réponse MO

Voir étude hydrologique associée au dossier de demande d'autorisation environnementale.

Avis CE

Dont acte.

- Ouvrages d'art : les caractéristiques figurent au chapitre D.III.3 de la pièce D du dossier de demande d'autorisation environnementale au titre de la Loi sur l'eau.
- Fossés périphériques amont : pas de précision dans le dossier.
- Points de rejets : pas de précision dans le dossier.
- Collecte des eaux pluviales : les fossés pluviaux « périphériques » ont pour fonction de collecter les eaux de ruissellements non engendrées par le projet et de les conduire vers les ouvrages de franchissement. Pour ne pas aggraver les risques d'inondations en amont, la majorité de fossés est dimensionnée afin de pouvoir contenir un débit de pointe centennal (en cohérence avec les ouvrages de franchissement). Cependant le fossé pluvial de Fontvieille conservera sa capacité actuelle, inférieure au débit centennal, pour ne pas augmenter le débit rendu vers l'aval et contenir les éventuels débordements en amont du projet. Les fossés qui sont tracés dans les lits majeurs du Respéchas et de l'Alzon n'ont été dimensionnés que pour des occurrences décennales, car en cas de crue centennale, la totalité du lit majeur est mobilisée par les eaux des cours d'eau. Les dimensions et capacités des fossés figurent dans le tableau 30 de l'étude hydraulique.
- Prévention des pollutions accidentelles : les mesures de réduction des pollutions accidentelles et chroniques figurent au chapitre F.II.3 de la pièce D sus indiquée. Le chapitre F.II.4 est consacré au calcul des charges polluantes annuelles émises au niveau des bassins. Seuls les bassins de compensation 2,3 et 4 possèdent un volume mort en raison de la proximité de l'importance du trafic routier à proximité d'un milieu récepteur particulièrement sensible (zones humides de l'Alzon et du Respéchas). Ce volume n'est pas précisé.

24) Avis OFB

Les mesures de réduction de la pollution lumineuse pourront être améliorées par l'emploi de LED d'une longueur d'onde de 590 nm, orientation vers le bas avec un abat-jour total, des rayons focalisés et l'absence d'éclairage direct de la végétation.

Réponse MO

Eclairage nocturne limité aux seuls giratoires. Les lampadaires intégreront un abat-jour afin que l'orientation du faisceau lumineux soit dirigé vers le bas. Alès agglo ne peut s'engager sur la mise en place d'une LED de longueur d'onde 590 nm.

Avis CE

Dont acte.

25) Avis OFB

L'efficacité des mesures proposées devra faire l'objet d'un suivi à T0+1 an, T0+2 ans, T0+3 ans, T0+5 ans, T0+10 ans, T0+20 ans et T0+30 ans.

Réponse MO

La vérification de toutes les mesures mises en place sur les pas de temps indiqués n'est pas adaptée.

Deux mesures mentionnées dans la DEP seront consolidées en accord avec Alès Agglo.

- Suivi de chantier : la durée du chantier est prévue sur 5 ans avec 5 phases de travaux. 40 journées de préparation et d'encadrement des interventions seront programmées pour un budget estimatif de 35 000 € Ht (à comparer avec les 3800 € HT initialement prévus).

- Suivi de revégétalisation des talus : initialement proposé sur 6 ans avec une visite tous les deux ans pour un coût évalué à 3600 € HT, il sera porté à 30 ans suivant le pas de temps de l'OFB pour un coût d'environ 12000 € HT.

Avis CE

Dont acte.

Le suivi de la mise en œuvre des mesures compensatoires relatives à la Diane, l'avifaune et les chiroptères présente un calendrier adapté à chaque groupe biologique, ce qui semble plus pertinent que le calendrier un peu figé de l'OFB ; le coût de ces mesures est estimé à 94 225€ HT.

Si l'on ajoute les coûts relatifs aux 2 mesures mentionnées précédemment ainsi que les coûts de suivi de la mortalité avifaune-chiroptères (21 600 € HT) le coût global du dispositif s'élève à 162 825 € sur une période de 30 ans.

26) Avis OFB

La mise en défens des secteurs sensibles devra être optimisée par une barrière physique de couleur vive dont l'intégrité structurelle devra être vérifiée une fois par semaine.

Réponse MO

Outre le balisage des stations favorables à la Diane, une mise en défens physique et visuelle sera établie au niveau de toutes les limites d'emprises de travaux jouxtant des secteurs sensibles du point de vue écologique.

Avis CE

Dont acte.

Le CE note que ces mesures seront suivies en phase travaux par l'écologue en charge du suivi du chantier.

27) Avis OFB

Les engins de chantier pourront être équipés d'un GPS ou équivalent, couplé à un dispositif d'alerte à proximité des zones sensibles.

Réponse MO

Au regard des prescriptions établi et de l'encadrement renforcé en phase travaux, cette mesure ne sera pas mise en place.

Avis CE

Le CE prend acte.

28) Avis OFB

Le terrassement des sols au niveau des zones humides devra être réduit par la mise en place de platelages au niveau de la zone de circulation des engins. Les véhicules sur roue devront être équipés de pneumatiques à carcasse radiale à basse pression avec système de télégonflage. Les itinéraires devront être adaptés pour diminuer les charges à l'essieu.

Réponse MO

Le dispositif tel que proposé ne sera pas mis en place. Une vigilance particulière sera portée sur les modalités d'exécution des travaux aux abords des zones humides/ripisylves.

Avis CE

Les mesures de prévention et de suivi de chantier avec l'intervention d'un écologue encadrant les travaux visent à limiter l'impact du chantier sur les zones humides. Les effets résiduels sont qualifiés de moyen dans l'étude d'impact et nécessiteront par conséquent des mesures de compensation (restauration et gestion conservatoires des ripisylves sur un linéaire de 385 ml).

29) Avis OFB

Au niveau de la plateforme du chantier, la mortalité de la faune par écrasement/enfouissement devra être réduite par la mise en place d'une barrière imperméable pour la petite faune avec un système anti-retour, puis la réalisation de captures de sauvetage.

Réponse MO

Un dispositif de grillage à mailles fines avec retour en haut côté extérieur, sera installé sur l'ensemble des secteurs sensibles mis en défens. Les individus éventuellement piégés au sein de l'emprise des travaux feront l'objet d'un déplacement hors des emprises par un écologue habilité.

Avis CE

Dont acte.

30) Avis OFB

La mortalité de la Diane serait réduite par la prospection des pieds d'Aristolochie ronde et d'Aristolochie clématite sur la période 15 février-15 mars, le transfert ex-situ des nymphes, puis la destruction mécanique de pieds.

Réponse MO

Mesure non pertinente pour les raisons suivantes :

- L'espèce passe l'hiver sous forme de chrysalide au sein de micro-habitats pouvant être éloignés des stations de la plante hôte (aristolochie ronde), la partie aérienne de cette dernière disparaissant pendant l'hiver.
- La détection des pieds d'Aristolochie est très peu aisée entre le 15 février et le 15 mars, (premiers stades de développement de la plante) ;
- Faibles potentialités de détection de la chrysalide, souvent dissimulée.
- Espèce certes protégée, mais relativement abondante sur le pourtour méditerranéen français.

Avis CE

Le CE prend acte.

Le projet détruira une des 11 stations de reproduction de la Diane répertoriées dans la zone d'étude. Toutefois les potentialités restent importantes localement car les stations de plante-hôte sont très nombreuses le long de l'Alzon et du Respéchas. Le projet n'impactera que 208 m² soit 4,5% des 4588 m² de superficie de stations inventoriées. L'impact de destruction est considérée comme moyen et nécessitera par conséquent des mesures de compensation et de suivi.

31) Avis OFB

La mortalité des chiroptères sylvicoles devra être réduite par les modalités d'abattages (sauvegarde du fut et des branches charpentières, ralentissement de la chute, dépôt au niveau d'une zone mise en défens avec les cavités orientées vers le haut).

Réponse MO

Dans le cadre du suivi écologique du chantier, un chiroptérologue réalisera une expertise diurne des secteurs boisés ou arbres isolés devant faire l'objet d'abattage.

Les arbres d'intérêt ainsi identifiés feront l'objet d'un protocole de coupe le moins impactant possible sur lequel s'engage Alès agglo. Ces arbres seront tronçonnés en évitant scrupuleusement les cavités ; les tronçons débités et comportant des anfractuosités favorables seront exportés sur un secteur préservé, déposés au sol avec les cavités orientées vers le ciel ; les troncs seront laissés a minima 24 h pour laisser aux individus la possibilité de fuir et feront l'objet d'un balisage temporaire. Leur export interviendra après confirmation par le chiroptérologue qu'aucun individu n'est présent ou suspecté de l'être dans le tronc.

Avis CE

Le CE prend acte.

Les impacts pressentis pour les chiroptères sont jugés moyens pour les espèces arboricoles et les rhinolophes en ce qui concerne les risques de mortalité. L'impact de destruction ou d'abandon des gîtes est significatif pour les espèces arboricoles. Les mesures de réduction concernent : le suivi de chantier, la préservation des boisements, la transparence (hauteur des ponts > 5m pour permettre le passage sous l'ouvrage), l'aménagement des bords de route et des talus, la limitation de la pollution lumineuse. Toutefois la persistance d'effets résiduels nécessitera la mise en œuvre de mesures de compensation (suivi écologique, préservation et gestion conservatoire des ripisylves et des linéaires de haies).

32) Avis OFB

Le réseau temporaire de collecte des eaux pluviales devra être configuré pour une pluie d'occurrence 2 ans. Le dispositif pourra être amélioré par le chenillage des terres mises à nu, la mise en place de pièges à sédiments au niveau des clôtures, de chicanes au niveau des bassins de collecte des eaux pluviales et par l'entretien des fosses par la technique du « tiers inférieur ».

Réponse MO

Voir étude hydrologique associée au dossier de demande d'autorisation environnementale.

Avis CE

L'étude hydraulique est peu disert sur ces mesures et porte essentiellement sur la prévention d'une pollution accidentelle en phase chantier.

La mise en place de bassins de stockage pour les eaux pluviales pendant le chantier sera accompagnée de la mise en place de réseaux temporaires dès le début de chantier, permettant de diriger les eaux de ruissellement vers les bassins. Si les travaux devaient avoir lieu pendant des périodes pluvieuses, un système de vigilance météo et crue sera mis en place afin d'anticiper d'éventuels épisodes d'inondation de la zone de travaux et de prévoir l'évacuation anticipée des ouvriers et de toute source de pollution.

Les fossés de collecte des eaux pluviales seront réalisés au fur et à mesure de l'avancée des travaux. Le rejet en aval des bassins sera réalisé de façon privilégiée en fossés enherbés avant d'être rejeté au milieu récepteur.

33) Avis OFB

Les opérations en lit majeur devront être arrêtées lorsque la turbidité atteindra un seuil de MES défini par la police de l'eau.

Réponse MO

Alès agglo se mettra en conformité avec les prescriptions de la police de l'eau.

Avis CE

Le CE prend acte.

34) Avis OFB

En cas de besoin les émissions pourront être réduites par la réalisation des décaissements en dehors des périodes venteuses.

Réponse MO

Préconisation non applicable en raison du volume des décaissements et de la durée de ces travaux.

Avis CE

Le CE prend acte. Il paraît difficile d'arrêter des travaux pendant plusieurs jours en raison du vent.

35) Avis OFB

Après application des mesures d'évitement et de réduction, le projet sera la source d'une incidence résiduelle notable sur les zones humides. L'incidence sur les formations ripicoles (destruction de 3000 m², 385 ml) sera compensée par des opérations de réhabilitation (3270 m² soit 260 m), de restauration (130 m) et de gestion conservatoire (170 m).

La dette écologique du projet devra être estimée en fonction de l'actualisation de l'état initial et de la réévaluation des incidences.

La mesure proposée sur les zones humides permet de respecter les principes d'équivalence écologique (ripisylve), de proximité spatiale (parcelles limitrophes du projet), de proximité temporelle (concomitance avec les travaux), de faisabilité (application de techniques éprouvées) et de pérennité (acquisition fonctionnaire des parcelles par le pétitionnaire, suivi (t0+1 an, t0+5 ans, t0+10 ans, t0+20 ans, t0+30 ans).

Toutefois le respect de la plus-value écologique peut être sujet à caution. En application des dispositions du SDAGE RM, la plus-value devra respecter un ratio de 200%, soit une dette écologique de 6000 m² et 790 ml de ripisylves. Or les actions proposées ne prévoient que 3270 m² et 560 m de zones humides. Le cas échéant l'action proposée devra être élargie en surface et/ou en linéaire.

Réponse MO

Renvoi au plan de gestion qui précise les mesures compensatoires sur les zone humides :

- 8500 m² où des interventions à forte plus-value seront mises en place (interventions sur les espèces exogènes et replantation d'espèces ripisylvatiques indigènes ;
- 7100 m² supplémentaires où une intervention plus ponctuelle pourra être programmée sur les espèces invasives ;
- 3,9 ha incluant les emprises décrites ci-dessus, les servitudes et les zones simplement préservées (environ 1 km linéaire par rapport à l'Alzon) qui feront l'objet d'un document d'arpentage, d'une rétrocession à un organisme gestionnaire et d'une gestion conservatoire.

Avis CE

La destruction de zone humide est évaluée à 0,3 ha.. Le SDAGE Rhône Méditerranée 2016-2021 impose une compensation à hauteur de 200%, en cas de destruction de zones humides. La compensation à prévoir est donc de 0,6 ha à minima. Elle est commune aux habitats, aux chiroptères et aux oiseaux (destruction de boisements) et se fera par la préservation, la gestion conservatoire et la restauration de ripisylve.

Le paragraphe I.2 du plan de gestion récapitule les parcelles concernées par ces mesures compensatoires. Sont concernés les secteurs 1 et 2. Le secteur 1 correspond à l'Alzon et sa ripisylve ainsi que les milieux agricoles alentour. Le secteur 2 est composé d'un linéaire de ripisylve qui surplombe le Respéchas et de prairies mésophiles.

La surface globale de compensation est d'environ 5 ha (secteur 1 : 3,9 ha ; secteur 2 : 1,2 ha). Les travaux de restauration de la ripisylve autour de l'Alzon couvriront à eux seuls une superficie d'environ 7500 m² (mesure MG1 du plan de gestion).

Le contrat vis-à-vis de la prescription du SDAGE RM est donc rempli.

36) Avis OFB

Le respect du critère d'additionnalité financière devra être confirmé par l'absence de financements publics à vocation environnementale

Réponse MO

Non vérifié par CBE compte tenu des délais impartis pour l'élaboration du document réponse.

Avis CE

Le CE prend acte.

Le concept d'additionnalité financière n'apparaît pas formellement dans le dossier.

- Additionnalité aux engagements publics : une mesure de compensation doit être additionnelle aux actions publiques en matière de protection de la nature ou les conforter sans s'y substituer.
- Additionnalité aux engagements privés : une même mesure de compensation ne peut compenser les impacts de différents projets, ni au même moment, ni dans le temps ; elle ne peut servir à mettre en œuvre des engagements privés déjà pris par ailleurs (MC déjà prévue sur un autre projet).

37) Avis OFB

Après application des mesures d'évitement et de réduction, le projet sera la source d'une incidence résiduelle notable sur la biodiversité (Diane).

L'étude d'impact fait référence à la dérogation de destruction d'espèces protégées (dossier non joint). Elle mentionne que la mesure compensatoire sur cette espèce comprendra la préservation (acquisition foncière) et le maintien (gestion) des sites de reproduction.

L'évaluation de l'incidence résiduelle sur la Diane devra être précisée (surface détruite de stations à aristoloche ronde et clématite).

L'action proposée devra comporter des éléments supplémentaires (localisation de la parcelle, description et bio évaluation du compartiment biologique, modalités de mise en œuvre).

Le dossier ne permet pas d'évaluer si la mesure compensatoire respecte les critères d'exigibilité (équivalence écologique, plus-value écologique, proximités spatiale et temporelle, faisabilité, pérennité, additionnalité financière).

Réponse MO

Renvoi au plan de gestion.

Environ 1,6 ha de parcelles de compensation seront gérées en faveur de l'espèce, incluant 2200 m² avec une forte plus-value écologique pour l'espèce (restauration de milieu par réouverture de la végétation). La compensation est jugée suffisante au regard des 208 m² d'habitat impactés par le projet.

Avis CE

Le CE prend acte.

Selon le plan de gestion, la mesure de compensation vise à préserver les stations qui seront situées à proximité de la route afin de maintenir la population locale de l'espèce et ce sur a minima 2008 m². La maîtrise foncière sera assurée par l'acquisition des secteurs concernés et leur rétrocession au CEN-LR avec la réalisation d'un document d'arpentage. La gestion de ces milieux sera faite par l'intermédiaire d'un débroussaillage mécanique ou d'un pâturage.

La fiche MG3 du plan de gestion précise que les parties de parcelles rétrocédées au CEN-LR incluront les stations de reproduction de l'espèce, et les milieux périphériques où pourra se développer la plante-hôte. Cela représente une surface d'environ 1,6 ha (1,2 ha au bord du Respéchas ; 0,4 ha près d'un affluent de la Faverol).

6.2.2.- CLE des Gardons – EPTB Gardons

Réf :

- 1) Commission locale de l'eau des Gardons : lettre en date du 28/05/2020.
- 2) Etablissement Public Territorial de Bassin Gardons : lettre en date du 27/05/2020.

Formulation

Les observations de la CLE et de l'EPTB sont identiques.

L'analyse du dossier n'appelle pas d'observations sur les volets qualité de l'eau, ressource, milieu naturel. Il appelle les interrogations suivantes sur le volet hydraulique.

- 1) Etude d'impact – IOTA – risque inondation, page 145 : la présentation des impacts et des mesures prises en vue de leur réduction manque de clarté. Quelles sont les zones inondables avant et après aménagement ?

Réponse MO

Les réponses à ces interrogations se trouvent au paragraphe F.II.1.1.2.2 (pages 92 et suivantes) et en annexe 2 de la pièce D – Procédure IOTA du dossier d'Autorisation environnementale.

L'impact des aménagements sur les zones inondables en amont est limité à quelques centaines de mètres carrés même pour les crues d'occurrences égales ou supérieures à 100 ans. L'élargissement de la zone inondable n'est notable qu'en amont immédiat du franchissement du Respéchas mais est contenu au pied du remblai routier.

Seules des terres en friche pour le Respéchas ou des terrains agricoles (terres labourées en rive gauche et vignes en rive droite) pourront être touchés par ces nouvelles emprises inondables. Le projet n'affecte en aucune façon des espaces sensibles, habités ou urbanisables. Les berges de l'Alzon et du Respéchas, difficilement accessibles et privées, ne sont pas fréquentées en amont des futurs ouvrages.

La crue exceptionnelle de 2002, particulièrement ressentie sur le bassin de l'Alzon, a montré que les principales zones à risque étaient situées au niveau et à l'aval de la confluence avec le Respéchas. Lors de cet événement, le pont actuel de la RD 6110 a été submergé, le champ d'inondation s'est étalé sur 300 m provoquant d'importants dégâts. Plusieurs habitations ont été inondées et la pépinière en rive droite a été complètement balayée par la crue. La commune a également pris conscience à la sortie de cet événement, dont l'intensité n'avait encore jamais été observée de mémoire d'homme, de la vulnérabilité extrême de l'ensemble de la zone à des crues d'occurrence encore plus rares.

Dans ce contexte hydraulique aval très délicat, l'effet d'écrêtement des crues par les deux nouveaux ouvrages en amont – et même si cet effet demeure modeste puisqu'il ne s'agissait pas de créer dans le cadre du projet une véritable zone d'expansion des crues – doit être indéniablement considéré comme positif vis-à-vis de la gestion globale du risque crue sur le bassin de l'Alzon et au-delà du Gardon d'Alès.

Enfin il faut noter que le risque de rabattement de la nappe de l'Alzon ou du Respéchas, lors des fondations des ouvrages, est nul. En effet les nappes d'accompagnement de ces deux ruisseaux non pérennes ont une faible extension latérale, de plus les culées des ouvrages seront assises sur des terrains en place, plus de 5 mètres au-dessus du lit vif (5.8 m pour le Respéchas et 6.2 m pour l'Alzon). Des sondages de reconnaissance préalables au chantier devront confirmer cette situation.

Avis CE

Si la lecture de l'annexe 2 relative aux profils en travers s'avère malaisée en revanche le para F.II.1.1.2 de la pièce D relative à la procédure IOTA, est clair.

Les ouvrages de franchissement de l'Alzon ne constituent pas de contrainte à l'écoulement des eaux et n'induisent donc pas de risque supplémentaire par rapport à l'inondabilité du secteur. Les modélisations ont pris en compte l'évènement exceptionnel de 2002 et les ouvrages ont été dimensionnés pour que les tabliers des ponts se trouvent élevés au-dessus de la ligne d'eau maximale atteinte lors de la crue de septembre 2002 ; de plus il a été calculé une revanche supplémentaire entre cette ligne d'eau et la sous face du tablier (3 m pour le pont sur le Respéchas ; 0,34 m pour celui sur l'Alzon.).

2) **Impacts** : est-ce que le projet présente des impacts ? Si oui, sur quel terrain et avec quelle intensité ? Est-ce que tous ces terrains correspondent à ceux que le pétitionnaire souhaite acquérir en amont du pont sur l'Alzon ?

Réponse MO

Outre les éléments cités ci-dessus, les réponses à ces interrogations se trouvent au paragraphe F.II.1.1.3 (pages 94 et suivantes) de la pièce D – Procédure IOTA du dossier d'Autorisation environnementale.

Comme il est possible de le visualiser sur la carte de la page suivante (page 93 de la pièce D), les impacts sur la zone inondable sont très réduits. En outre, les terrains où des impacts ont été envisagés ont été intégrés à la procédure de DUP qui est instruite parallèlement à la procédure en cours.

Avis CE

L'impact des ouvrages de franchissement sur les zones inondables en amont fait l'objet du tableau 29 en page 93 de la pièce D citée précédemment. Les surfaces inondées en raison de la présence des nouveaux aménagements seront les suivantes :

	Crue centennale	Crue exceptionnelle (réf 2002).
Alzon	300 m ²	650 m ²
Respéchas	400 m ²	900 m ²

L'élargissement de la zone inondable n'est notable qu'en amont immédiat du franchissement du Respéchas mais reste contenu au pied du remblai routier. Le projet n'affecte pas d'espaces sensibles, habités ou urbanisables.

La carte de la page 93 met en évidence le faible impact des ouvrages sur les zones inondables préexistantes au projet. La différence entre la situation ex ante et ex post est en effet peu significative.

La comparaison de la carte en page 93, illustrant les zones inondables avant et après projet avec les cartes de localisation des secteurs retenus pour les mesures de compensation présentées dans le plan de gestion, montre que ce seront les mêmes parcelles qui seront situées en zones inondables avant et après projet.

3) Ouvrages de décharge : où sont-ils situés ?

Réponse MO

Voir étude hydraulique, annexe 2 (pages 158 à 162) de la pièce D – Procédure IOTA du dossier d'Autorisation environnementale.

Avis CE

Les exutoires des bassins versants figurent sur l'illustration 18 page 66 de la pièce D sus indiquée.

Les ouvrages de franchissement font l'objet du Tableau 8 page 37. Le tableau indique leur localisation.

Les fossés pluviaux périphériques chargés de la collecte des eaux de ruissellement non engendrés par le projet font l'objet du tableau 30 page 94 de la pièce D sus indiquée.

4) Remblais : comment la compensation des volumes de remblai est-elle faite ?

Réponse MO

Voir étude hydraulique, pages 13, 88, 92 et 106 de la pièce D – Procédure IOTA du dossier d'Autorisation environnementale.

Les volumes de compensation correspondant aux remblais seront réalisés dans les zones inondables respectives du Respéchas et de l'Alzon au niveau des parcelles qui seront acquises par le pétitionnaire (procédure DUP).

Avis CE

Les volumes remblayés en zone inondable seront compensés par des décaissements de volumes équivalents dans les zones inondables. Les écoulements seront rétablis au niveau de chaque ouvrage de franchissement.

Le tableau d'analyse de compatibilité avec les dispositions du SDAGE RM indique que le projet est compatible avec la disposition 8-03, qui prescrit d'éviter les remblais en zones inondables. Il est indiqué que la compensation des remblais en zone inondable est définie :

- en volume : 100% du volume prélevé sur le champ d'expansion de crues pour la crue de référence ;
- et « cote pour cote » : compensation progressive et répartie pour les événements d'occurrence croissante.

L'évènement exceptionnel de 2002 a été pris en compte. En outre les zones nouvellement inondables seront acquises par Alès agglo.

5) Bassins versants : quels sont les bassins versants de petite taille interceptés et les aménagements prévus pour réduire la submersion de la chaussée ?

Réponse MO

Voir étude hydraulique, paragraphe F.II.1.1.3 de la pièce D – Procédure IOTA du dossier d'Autorisation environnementale.

Avis CE

Le projet franchit le Respéchas ainsi que l'Alzon à l'ouest de la RD 6110. Les bassins versants de ces cours d'eau drainent respectivement 1,8 km² et 21 km² au droit de la future voie. Outre ces deux principaux BV, plusieurs fossés pluviaux présentent des axes d'écoulements qui viennent couper le tracé de la déviation. Les BV interceptés s'écoulent depuis l'ouest du projet.

Chaque sous-bassin a fait l'objet d'un découpage à partir des cartes IGN au 25 000ème précisé par une reconnaissance de terrain. Ont été ainsi définis les paramètres suivants : superficie drainée ; pente moyenne d'écoulement ; longueur du talweg ; temps de concentration du BV ; coefficient de ruissellement pour chaque occurrence de pluie.

Toutes les caractéristiques des BV concernés par le projet sont répertoriées dans le tableau 22 en page 74 de la pièce D sus indiquée.

Les ouvrages de franchissement font l'objet du Tableau 8 page 37. Le tableau indique leur localisation.

Les fossés pluviaux périphériques font l'objet du tableau 30 page 94 de la pièce D sus indiquée.

6) Dossier : doit être complété pour rendre compréhensible les impacts identifiés et les mesures prises : cartographie, texte explicatif, ... Pour cela, le travail de modélisation hydraulique évoqué doit être valorisé. Le rapport de l'étude hydraulique qui présente ces éléments pourrait être joint au dossier.

Réponse MO

Les remarques formulées par la CLE des Gardons semblent correspondre à des éléments concernant la pièce E – Etude d'impact – du dossier d'Autorisation environnementale. Ce dossier d'étude d'impact, qui ne traite pas que du volet EAU, n'est qu'une synthèse des éléments présentés dans la pièce D – Procédure IOTA – du dossier d'Autorisation environnementale qui traite en détail du volet EAU tant au niveau de l'état initial de l'environnement, que de la procédure Eviter – Réduire – Compenser mise en œuvre.

Pour chacune des remarques ci-dessus, nous avons indiqué la localisation des éléments dans cette pièce D – Procédure IOTA – du dossier d'Autorisation environnementale et fait une synthèse de ces éléments pour justifier que la réponse a été apportée.

Avis CE

Avis conforme à la réponse MO. Chacune des questions CLE/EPTB trouve sa réponse dans l'étude hydraulique. Cette pièce figure dans le dossier mis à la disposition du public pour les besoins de l'enquête.

6.2.3.- DDTM 30 – Service « Economie agricole »

Réf : lettre en date du 6 mai 2020.

1) Occupation des sols : une carte d'occupation du sol précise est présentée mais le contour des exploitations existantes n'y figure pas. De plus, les surfaces irriguées / irrigables ni celles ayant bénéficié d'aides récemment ne sont pas indiquées.

Réponse MO

L'environnement agricole sur la bande d'étude du projet est assez hétérogène. Les cultures y sont diversifiées avec la présence de vignes, de céréales, de cultures labourables ou de vergers. Aucun siège d'exploitation ou bâtiment agricole n'est toutefois implanté à proximité du tracé du projet de déviation.

Les impacts sur le milieu agricole touchent 20,8 ha (dont 14,25 ha de SAU), se répartissant comme suit :

- cultures annuelles : 7,76 ha ;
- friches : 6,55 ha ;
- prés : 1,07 ha ;
- vergers : 0,2 ha ;
- viticulture ; 5,22 ha.

Les parcelles agricoles concernées par le projet se situent essentiellement au niveau de l'aménagement en site neuf, sur les sections présentes à l'ouest du tracé, entre le giratoire du lycée et la RD 910A, puis plus localement entre la RD 910A et la RD 6110 au sud. Le territoire traversé par ces sections supporte quelques vignes et petits vergers, des cultures céréalières et fourragères ainsi que des friches.

L'impact sur les cultures annuelles est réparti sur plusieurs exploitants de la commune, sans dépasser 2 ha pour un même exploitant.

La vigne occupe de grandes parcelles au nord du contournement du bourg par l'ouest, aux abords des chemins de la Mandarède et du Respéchas, ainsi qu'à l'extrémité sud-est du tracé proche du raccordement avec la RD 6110. La superficie de vigne impactée est répartie sur 5 exploitants.

A l'issue des enquêtes publiques et autorisation environnementales, Alès Agglomération précisera au strict minimum les emprises du projet et se rapprochera des différents exploitants pour les acquisitions foncières. Dans le cadre de ces études complémentaires, il sera pris en considération la capacité d'irrigation des parcelles ainsi que les éventuelles aides et subventions versées. Ces éléments entreront en ligne de compte dans la valorisation financière des parcelles impactées.

Avis CE

Le CE prend acte que le MO d'une part ne procédera à l'expropriation des terrains que pour le juste besoin du projet et d'autre part, dans le cadre de la négociation financière qui précèdera la procédure d'expropriation, prendra en considération la capacité d'irrigation des parcelles et les aides et subventions versées aux exploitants.

2) Exploitations agricoles : ni le nombre d'exploitations agricoles touchées ni l'incidence pour chacune d'entre elles n'est mentionné dans le rapport.

Réponse MO

Dans l'emprise de la déclaration d'utilité publique, il est répertorié 54 exploitations confirmant le morcellement du foncier agricole dans ce secteur de Saint-Christol-Lez-Alès. Rappelons qu'il n'existe aucun siège d'exploitation sur le secteur, que les parcelles sont généralement de petites tailles et que les terres ont plutôt tendance à se trouver en l'état de

friches. Pour la majorité des exploitants de la commune, les terres agricoles se situent à l'ouest du territoire communal et dans une moindre mesure à l'est. Comme indiqué précédemment, une analyse plus fine pourra être engagée après obtention des autorisations environnementales et lors des démarches d'acquisition foncière.

La procédure d'aménagement foncier pourrait constituer un outil adapté compte tenu du morcellement parcellaire observé.

La principale production est celle de la vigne. Il s'agit d'exploitant commercialisant leur production au travers de la cave coopérative de Saint-Christol-Lez-Alès « La Grappe Cévenole ». La vente directe à la cave représente une quantité très faible par rapport au volume de vin commercialisé dans des circuits long (grande distribution, négoce).

S'agissant de la desserte parcellaire, les études d'avant-projet ont conduit à un rétablissement de l'ensemble des chemins impactés afin que la déviation ne constitue pas un effet de coupure. Une analyse plus fine de la desserte parcellaire sera engagée dans le cadre des études Projet. Pour les parcelles agricoles, il sera pris en considération le risque d'allongement du temps de parcours.

Avis CE

Le CE observe que la procédure d'aménagement foncier suggérée par le SEA n'est pas écartée par le MO.

Aux termes de l'art. L123-1 du Code rural et de la pêche maritime l'aménagement foncier agricole, forestier et environnemental, applicable aux propriétés rurales non bâties, se fait au moyen d'une nouvelle distribution des parcelles morcelées et dispersées. Il a principalement pour but, par la constitution d'exploitations rurales d'un seul tenant ou à grandes parcelles bien groupées, d'améliorer l'exploitation agricole des biens qui y sont soumis.

Dans le cadre de cette procédure d'aménagement foncier, l'analyse fine de la structuration géographique des exploitations évoquée par le SEA mérite d'être retenue.

6.2.4.- Chambre d'agriculture du Gard

Réf : lettre en date du 21 mai 2021.

1) Il est demandé que soient appliqués dans les futures négociations amiables :

- les principes de l'accord cadre interdépartemental du 18 septembre 1995 relatif à l'indemnisation des préjudices subis par les propriétaires fonciers et les exploitants agricoles ;
- le protocole départemental du 17 novembre 1995.

2) Il convient de vérifier avec les exploitants en place si la perte de cette surface ne les pénalise pas dans l'activation de leurs Droits de Paiement de Base (dossier PAC) et d'en tenir compte dans le calcul des indemnités.

3) La CA 30 invite Alès agglomération à mettre en place une compensation agricole volontaire comme prévu par la Charte départementale pour la préservation et la compensation des espaces agricoles signée le 9 mars 1917.

Réponse MO

Le projet de déviation de Saint Christol Lez Alès ne relève pas de l'étude d'impact systématique conformément à l'article R122-2 du code de l'environnement. Par conséquent, l'étude de compensation agricole n'est pas requise. Toutefois, dans le cadre de l'étude d'impact, le volet agricole a fait l'objet d'une attention toute particulière.

Les parcelles agricoles concernées par le projet se situent essentiellement au niveau de l'aménagement en site neuf, sur les sections présentes à l'Ouest du tracé, entre le giratoire

du lycée et la RD910A, puis plus localement entre la RD910A et la RD6110 au Sud. Le territoire traversé sur ces sections supporte quelques vignes et petits vergers, des cultures céréalières et fourragères ainsi que des friches.

A l'issue des enquêtes publiques et autorisation environnementales, Alès Agglomération précisera au strict minimum les emprises du projet et se rapprochera des différents exploitants pour les acquisitions foncières. Dans le cadre de ces études complémentaires, il sera pris en considération la capacité d'irrigation des parcelles ainsi que les éventuelles aides et subventions versées. Ces éléments entreront en ligne de compte dans la valorisation financière des parcelles impactées.

Dans l'emprise de la déclaration d'utilité publique, il est répertorié 54 exploitations confirmant le morcellement du foncier agricole dans ce secteur de Saint-Christol-Lez-Alès. Rappelons qu'il n'existe aucun siège d'exploitation sur le secteur, que les parcelles sont généralement de petites tailles et que les terres ont plutôt tendance à se trouver en l'état de friches. Pour la majorité des exploitants de la commune, les terres agricoles se situent à l'Est du territoire communal et dans une moindre mesure à l'Est. Comme indiqué précédemment, une analyse plus fine sera engagée après obtention des autorisations environnementales et lors des démarches d'acquisition foncière.

Avis CE

L'accord cadre du 18 septembre 95 a pour objet la détermination des principes de calcul des indemnités dues dans le cadre des procédures d'acquisitions déclarées d'utilité publique afin de réparer les préjudices directs, matériels, et certains causés aux propriétaires fonciers ainsi qu'aux exploitants agricoles pour permettre à ceux-ci de retrouver un équilibre économique comparable. Il doit faciliter l'obtention d'accords amiables entre les propriétaires, les exploitants et l'autorité expropriante, et laisse la possibilité à l'exproprié de demander au juge compétent de fixer ses indemnités.

La Charte quant à elle concerne les terrains d'une surface effective ≥ 1 ha, qui par nature sont aptes à la production de denrées alimentaires ou sont supports d'activité agricole au sens de l'art. L.311-1 du code rural. Les valeurs de compensation sont fixées en fonction des valeurs de marché constatées dans la zone impactée assorties d'un coefficient multiplicateur fonction de la situation agronomique et technique des terrains ; sans pouvoir toutefois dépasser 5.

Les observations de la CA 30 sont pertinentes et devront être prises en compte dans le cadre des négociations amiables.

6.2.5.- Service aménagement territorial Cévennes

Réf : lettre en date du 11 juin 2021.

L'avis apporte des éléments liés à la planification. Celle-ci concerne les PLU d'Alès et de Saint Christol lez Alès. Pour chacun des PLU concernés il recense les zones traversées par la future déviation et la compatibilité du projet avec le règlement de ces zones. Il recense également les emplacements réservés et les servitudes d'utilité publique.

En conclusion il est indiqué que le projet de déviation, tel que présenté, est bien intégré en tant qu'emplacement réservé aux deux documents d'urbanisme.

Réponse MO

Alès Agglomération prend acte des observations du service aménagement territorial Cévennes, observations précisant la conformité du projet avec les documents d'urbanisme. A noter que l'enquête publique ne concerne pas la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, cette procédure n'étant pas nécessaire.

Avis CE

Le CE prend acte.

6.2.6.- Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine de Gard

Réf : lettre en date du 21 mai 2021.

L'intégration de la déviation prévue est située en dehors de tout espace protégé.

Avis favorable sur ce projet qui ne portera pas atteinte aux espaces protégés du département.

Réponse MO

Alès Agglomération prend acte des observations du service aménagement territorial Cévennes.

Avis CE

Le CE prend acte.

6.2.7.- Direction de la Mobilité et des Routes – Service ingénierie foncière et procédure – Direction adjointe Pôle ingénierie

Réf : courriel en date du 19/07/2021 en réponse au courriel du Bureau des Collectivités et du Développement Local de la sous-préfecture d'Alès en date du 19/07/21.

Le CD 30 n'a pas d'observations.

Réponse MO

Sans objet.

Avis CE

Le CE prend acte.

6.3.- OBSERVATIONS DU PUBLIC

6.3.1.- Municipalité de Saint Christol lez Alès

Références : observations 1M, 2M et 3M, consignées sur le registre papier de St Christol lez Alès le 8/11. 2021 ; observation 35M non datée.

- Obs 1M de Mr Jean Charles BENEZET, Maire de St Christol lez Alès.
- Obs 2M de Mr David BENKEMOUN, adjoint délégué à l'urbanisme.
- Obs 3M de Mr Christian LASCD, adjoint délégué aux travaux.
- Obs 35M de Mme Marie Christine ROUX, adjointe à l'éducation.

1°) Obs 1M

« Cette déviation est attendue depuis plus de 50 ans par une très large majorité de la population de la commune. En effet, aujourd'hui et depuis plusieurs années, la population de la commune est en forte croissance. Cette augmentation de la population génère sur les axes routiers de la commune de très nombreux véhicules et donc de très nombreuses perturbations routières tout au long de la journée et tout au long de l'année. Il s'agit pour la municipalité de rendre les axes routiers secondaires plus sécuritaires puisque ils sont empruntés par de nombreuses voitures pour éviter la Pyramide. Il s'agit aussi de rendre le centre-ville (Av. Charles de Gaulle) plus agréable pour la population y habitant et pour les

voitures traversant cet axe. La municipalité pourra ainsi réhabiliter le centre-ville en aménageant l'avenue. Cette déviation n'a pas seulement un intérêt direct et indirect pour la commune mais aussi pour l'ensemble du territoire d'Alès agglomération afin de desservir des sites touristiques comme les communes d'Anduze, la bambouseraie de Générargues, etc... Je souhaite vivement que cette déviation se réalise dans les meilleurs délais pour l'intérêt de tous. »

2°) Obs 2M

« Ce projet historique me semble indispensable pour la commune, sa finalité est d'intérêt général. Il désengorgera le secteur de la Pyramide qui reçoit chaque jour plus de 20 000 véhicules. Nous pourrions repenser le centre-ville grâce à la disparition des poids lourds et d'une partie du flux de véhicules déviés. Je souhaite que cette enquête publique puisse donner lieu à des échanges sereins et constructifs entre les habitants et le commissaire enquêteur. »

3°) Obs 3M

« Ce projet est devenu indispensable. Ce projet est vieux de plus de 50 ans ; il est temps enfin de le réaliser. Cela permettra d'évacuer une grande partie de la circulation à l'intérieur de St Christol lez Alès et d'améliorer la vie des habitants. »

4°) Obs 35M

Projet indispensable au développement de St Christol. Il faut dépolluer le centre-ville pour que les enfants de l'école Joliot Curie et de la crèche des Marmousets vivent dans un environnement plus sain.

Avis CE

Le CE prend acte.

6.3.2.- Observations des personnes privées

6.3.2.1.- Observations non formellement défavorables et/ou propositions ne modifiant pas l'économie générale du projet

A) Mme et Mr ADELE

Adresse : 422 montée des Cyprès – 30100 Alès

Références : registre d'enquête papier de St Christol : obs n°14L. Lettre en date du 10/11/21 transmise par courriel en PJ au service urbanisme de St Christol lez Alès le 16/11/2021.

Formulation

- 1)** Première partie consacrée à l'accidentologie au lieu-dit la Croix de Beauzon : concentration de routes générant l'insécurité routière.
- 2) Il est demandé** d'inclure dans le secteur compris entre le giratoire de la Luquette et le giratoire du lycée :
 - un giratoire donnant accès à Lidl, la zone commerciale, Montèze, St Christol lez Alès et l'impasse des Cyprès ;
 - un aménagement spécifique pour piétons et cyclistes entre ces 2 giratoires.
- 3) Il est demandé** également la possibilité d'installer des systèmes de protection acoustique.

Réponse MO

Le projet vise à délester le trafic dans le centre-ville de Saint Christol et à diminuer l'accidentologie sur le tracé. En effet, les accès sur la future infrastructure seront possibles uniquement via des carrefours giratoires, aucun accès direct ne sera autorisé. L'infrastructure actuelle délestée du trafic de transit facilitera la desserte locale.

Comme mentionné dans le plan général des travaux, le projet prévoit bien la réalisation d'un carrefour giratoire entre la D6110 et la D367 (voie de desserte au LIDL).

Une piste cyclable et piétonne, de largeur de 2,50 m sera aménagée sur la section 1 du projet, entre le giratoire de la Luquette et celui de la croix de Beauzon sur la RD6110. Cette piste cyclable sillonnera la colline de Beauzon et rattrapera au nord l'ancienne contre-allée de la zone d'activités d'Alès. L'implantation de la piste cyclable sur la colline en retrait de la voie participe à la hiérarchisation et à la sécurisation des différents flux tout en assurant un confort phonique et esthétique aux piétons et aux cyclistes.

Alès Agglomération a souhaité pour chaque habitation impactée par le bruit de la future infrastructure privilégier une protection à la source permettant de limiter l'impact sonore dans l'habitation mais également dans l'environnement extérieur. Des écrans et merlons de protection contre le bruit sont répartis au droit des différents secteurs sensibles (présence d'une habitation).

Avis CE

Dont acte.

B) Mme Françoise RAMBOSSON – Mme Jeanine GITONE

Adresse : vieille route d'Anduze.

Référence : registre d'enquête papier de St Christol : obs 10M, manuscrite, en date du 25/11/21.

Formulation

Accord avec le projet. La vieille route d'Anduze sert actuellement de raccourci à tous les impatients et les chauffards qui ne respectent pas la limitation de vitesse.

Réponse MO

Alès Agglomération prend acte des observations.

Avis CE

Cette information est rapportée à plusieurs reprises lors des permanences CE. La vieille route d'Anduze à l'ouest de Saint Christol et les RD 367/325 à l'est servent manifestement de délestage pour éviter le centre de Saint Christol. Le phénomène est particulièrement marquant au niveau du giratoire de la Luquette comme a pu le constater le CE.

C) Mr Claude DOMINICI

Adresse : 224 Av du Château - St Christol lez Alès

Référence : registre d'enquête papier de St Christol : obs n°13M, manuscrite en date du 25/11/21.

Formulation

- 1) Considère le projet comme une nécessité absolue pour de multiples raisons :
 - des nuisances engendrées par la circulation sur la RD6110 ;

- incivilités, violences :
- réseaux EU et AEP endommagés par le passage des PL ;
- fissures sur certaines maisons ;
- endommagement du réseau routier local à la charge de la Commune.
- l'amélioration de la circulation favorisera les commerces de qualité et non plus seulement les « commerces de passage ».

2) Demande que soit instaurée à l'issue du projet une nouvelle réglementation de la circulation et du stationnement actuellement anarchiques.

Réponse MO

Le projet et l'enquête publique associée n'ont pas vocation à instaurer une nouvelle réglementation de la circulation et du stationnement sur la commune. Cette problématique relève du ressort de la commune.

Avis CE

1) Le CE prend acte.

2) Cette problématique n'entre pas dans le périmètre de l'enquête DUP.

D) Mme Nicole BIREUL

Adresse : 118 impasse des Fauvettes – St Christol lez Alès.

Référence : registre d'enquête papier de St Christol : obs n°15M, manuscrite en date du 25/11/21.

Formulation

Habite la commune depuis fin 2011. Considère que le contournement sera favorable à la vie de la commune., notamment pour des raisons de sécurité (aller à pied faire les courses est problématique à cause de la circulation).

Réponse MO

Alès Agglomération prend acte des observations.

Avis CE

Le CE prend acte.

E) Mr. Jean Claude MARCHAND

Adresse : 2147 route de Montèze – St Christol lez Alès.

Référence : registre d'enquête papier de St Christol : obs n°16M, manuscrite en date du 25/11/21.

Formulation

Regrette simplement que la piste cyclable soit limitée entre le giratoire de la Luquette et celui de la Croix de Bozon.

Réponse MO

Alès Agglomération prend acte des observations.

Avis CE

Le CE prend acte.

F) Mr et Mme MEJEAN

Adresse : 46 impasse des Fauvettes – St Christol lez Alès.

Référence : registre d'enquête papier de St Christol : obs n°30M, manuscrite en date du 9/12/21.

Formulation

Favorables à ce contournement, car circulation dense, bruyante et dangereuse sur l'av de Campello.

Réponse MO

Alès Agglomération prend acte des observations.

Avis CE

Le CE prend acte.

G) Mr Serge ROUX

Adresse : 76 chemin de Boujac – St Christol lez Alès

Référence : registre d'enquête papier de St Christol : obs n°34L, manuscrite en date du 10/12/21.

Formulation

1) Avis favorable à l'utilité publique du projet sous réserve qu'il soit mené à son terme sans plus attendre , car :

- il pourrait devenir obsolète eu égard à l'évolution de l'environnement de l'agglomération d'Alès et de la commune de St Christol ;
- il serait regrettable que des terrains gelés depuis deux générations le restent encore ;
- que les frais des études menées depuis de nombreuses années aient été engagés en vain.

2) Remarques sur le dossier

- Plans fournis illisibles (échelle trop petite) ; un plan de profil en long aurait été apprécié.
- Regrette que l'enquête d'utilité publique de 2008 soit restée sans suite.
- Le dossier ne fait pas état de la fourniture d'un planning financier par la Région, le Département et Alès agglo.

3) Remarques concernant les voiries.

- Chemin de la Mandarède (voie sans issue) : la partie terminale du chemin de la Mandarède ne sera reliée au réseau communal qu'à travers un chemin privé desservant l'une des deux maisons situées à cet endroit.
- Côté centre-ville de St Christol, la voie longeant la déviation relierait le chemin du Respéchas à la voie Joseph Portal ; est-ce une simple voie de service, ou une nouvelle voie communale qui permettrait l'accès aux deux maisons du chemin de la Mandarède et aux parcelles agricoles attenantes et voisines. Cette voie passe sous la voie de contournement, sous l'ouvrage d'art de l'Alzon, puis plus rien sur la carte Qu'est-il effectivement prévu ? Praticabilité ? Comment s'effectue le raccordement de cette voie avec le chemin du Respéchas ? Statut de cette voie ? Qui aura la charge de son entretien ?
- Chemin du Respéchas : Le gabarit de passage sous l'OA du Respéchas (largeur 5m - hauteur 3,3m) est insuffisant pour permettre le passage de certaines machines agricoles, notamment les machines à vendanger ou à moissonner. Gabarit préconisé (largeur 6m – hauteur : 4m).

- Chemin du Planas : manque d'information concernant ce chemin.

4) Remarques concernant les travaux

Le phasage ne fait pas état de la réalisation d'une tranchée de 8m de haut entre les chemins de la Mandarède et du Respéchas. Ces travaux sont susceptibles de produire d'importants dégagements de poussières aux voisinage des vignes. Il y aurait lieu de prévoir un protocole d'indemnisation pour le cas où ces émissions de poussières viendraient à perturber le développement des vignes.

5) Remarques concernant l'environnement

- Difficile de s'y retrouver dans les calculs des surfaces de compensation qui portent à la fois sur les espèces, les habitats, les zones humides (ripisylves).
- Ne comprend pas la justification d'une plantation de haies d'arbres ou d'arbustes à plusieurs centaines de mètres de la nouvelle voie pour relier des zones arborées qui ne le sont pas actuellement, alors que la gestion de ces plantations de substitution doit pouvoir se faire sur la zone où il y a eu destruction en utilisant notamment les bordures de la nouvelle voie.
- L'étendue du périmètre de la zone de compensation telle qu'indiquée page 155 de l'étude d'impact pose la question des accès à la rivière pour les organismes en charge du suivi du plan de gestion de ces zones, ainsi que pour les propriétaires riverains de la rivière qui ont besoin de maintenir des possibilités de pompage pour l'irrigation des cultures.

Réponse MO

1) Sans objet.

2) A l'issue de l'enquête publique, Alès Agglomération poursuivra les études techniques (phase PRO) et les démarches administratives complémentaires (y compris les modalités de financement du projet) dans la perspective d'une mise en service en 2027.

3) Concernant les voiries :

- Chemin de la Mandarède : le profil en long de la voie ne permet pas de réaliser une continuité de l'ensemble des chemins coupés par la future infrastructure. Dans ce secteur, il a été décidé de rétablir par un passage inférieur (car chaussée en remblai) le chemin de Respéchas qui dessert de nombreuses habitations et plus fréquenté que les autres chemins. La continuité du chemin de la Mandarède sera assurée en empruntant le passage inférieur du chemin de Respéchas. La desserte des habitations par un chemin privé sera vérifiée en phase Projet, des acquisitions parcellaires seront envisagées si nécessaire afin de garantir un accès aux habitations par une voirie publique.
- La voirie de desserte au sud du tracé neuf sera aménagée par Alès Agglomération et entrera dans le réseau routier de la commune qui en assurera son entretien. Après le passage au pied de l'ouvrage de franchissement de l'Alzon, cette voie sera connectée au chemin de l'Alzon (passage inférieur limité aux cycles et piétons).
- Le chemin de la Mandarède est praticable actuellement par un engin agricole imposant uniquement sur sa partie amont (à proximité avec le chemin de Respéchas). Le chemin du Respéchas permet actuellement la desserte d'une seule parcelle agricole pouvant nécessiter l'utilisation d'engins agricoles de gros gabarits (parcelle CN n°0027). L'élargissement du passage inférieur sera étudié en phase Projet. Si toutefois son élargissement n'était pas envisageable, l'accès à cette parcelle pourra se faire par la Rte de Fontvieille puis le chemin de Béret.

- Le chemin du Planas se situe au sud de la commune et n'est pas concerné par le projet.
- 4) En phase travaux, les envols de poussières seront gérés par un arrosage fréquent des pistes. Que ce soit pour les habitations ou les cultures, les entreprises de travaux auront pour obligation de limiter fortement les envols de poussière. Un suivi par plaquette de la concentration en poussières pourra être envisagé lors de certaines phases de terrassement.
- 5) Les mesures de compensation environnementale ont fait l'objet d'une validation par les services de la DREAL lors de l'instruction du dossier ainsi qu'au CNPN (Conseil National de la Protection de la Nature). La rivière sera toujours accessible à pied pour le suivi écologique tel qu'il est prévu. S'agissant des accès pour pompage dans l'Alzon, aucun ouvrage n'est déclaré auprès de la Préfecture à ce jour.

Avis CE

- 1) Observation pertinente mais hors périmètre enquête DUP.
- 2) Dont acte.
- 3) Dont acte.
- 4) Dont acte. Les mesures de précaution prises pendant le chantier pour limiter la propagation des poussières font l'objet des para F.VI.2.1 et F.VIII.1.3 de l'étude d'impact (pièce E).
- 5) – Mesures de compensation 1, 2 et 3 : l'entomofaune présente le ratio de compensation le plus important (10/1) ; 2008 m² d'habitat de reproduction de Diane permettront le maintien de la population en bon état de conservation. Etant donné la surface d'habitat d'espèces non négligeable impactée et afin de garantir la pertinence de la mesure en terme de fonctionnalité locale vis-à-vis des chiroptères arboricoles, de l'avifaune et des amphibiens, un ratio de 2/1 a été attribué aux espèces du cortège forestier à arbres patrimoniaux et un ratio de 1/1 aux espèces du cortège forestier et arbustif sans arbres patrimoniaux. Cela concerne l'habitat d'espèces de ripisylve dans son ensemble. Au regard de ces éléments, le MO s'est engagé sur l'achat et la préservation d'a minima 2008 m² d'habitat de reproduction de Diane à proximité du projet et de 385 ml d'habitat de ripisylve que fréquentent ou habitent des chiroptères, l'avifaune (notamment la Chevêche d'Athéna) et des amphibiens. (Cf : Dossier de saisine du CNPN, para XII.4 relatif aux mesures compensatoires).
 - Ce linéaire vise à compenser la perte de 200 ml de l'habitat linéaire de haies (mesure de compensation n°4). Ce type d'habitat est bénéfique à la faune en général, à l'avifaune et aux chiroptères.
 - L'accès à la rivière perdue dans le cadre du suivi des mesures compensatoires.

6.3.2.2.- Parcelles impactées – Propriétaires opposés au projet

A) Mme Sonia RAVEL épouse LUFFROY – Mme Maureen LUFFROY

- Adresse : 278 chemin de Béret – 30380 Saint Christol lez Alès.
- Parcelles concernées . CN69, CN70, CN71, CN67, CM72, CM74.
- Références :
 - Registre d'enquête papier de St Christol lez Alès : observation n°5M, manuscrite, en date du 8/11/2021.

- Registre dématérialisé : observation 1RD, déposée le 8/11/2021, comportant les pièces suivantes :
 - > pièce 1 : présentation succincte de l'exploitation ; questions.
 - > pièce 2 : lettre de la Direction départementale de la protection des populations en date du 2 septembre 2021, relative à l'inspection au titre de la sécurité sanitaire des aliments.
 - > pièce 3 : Certificat de capacité relatif aux établissements d'élevage, de vente et de transit des espèces de gibier dont la chasse est autorisée délivré par la DDTM 30 (SEF).
 - > pièce 4 : Attestation de connaissances n° 2019/cd74-3c19 relative aux animaux de compagnie d'espèces domestiques délivrée le 23 septembre 2019 par la DRAAF Occitanie.
 - > pièce 5 : extrait du Livre Officiel des Affixes, concernant la chatterie des Passiflores sise 278 chemin de Béret, à St Christol lez Alès, en date du 19/4/2019.
 - > pièce 6 : carte d'attribution d'Affixe, concernant la centrale canine sise 278 chemin de Béret, à St Christol lez Alès, en date du 9/3/2021.
 - > pièce 7 : lettre de la Chambre d'Agriculture du Gard (service identification – CPB - Antenne d'Alès) en date du 5/7/2013 concernant l'attribution du numéro cheptel d'exploitation caprine.
- Registre dématérialisé : observation 14RD, déposée le 8/12/2021.

Formulation

Défavorables au projet pour les raisons suivantes.

- 1) L'étude des terres agricoles est fautive car **les bâtiments d'exploitation et la maison n'apparaissent pas sur la cartographie** (fond cadastral) de l'étude technique acoustique (pièce J : Annexes ; chapitre E : étude acoustique, aout 2016).
- 2) **Estiment être trop impactés** (9000 m²) avec pour conséquences :
 - **Morcellement** : impossible d'utiliser une parcelle dans sa totalité car coupée en deux par le tracé.
 - **Perte de foncier** : pérennité de l'exploitation non assurée car foncier trop amputé.
- 3) **Il est demandé** :
 - De **modifier légèrement le tracé de la rocade** pour le faire passer par la prairie et ne pas nuire ainsi à l'activité d'élevage.
 - **Sinon pour pallier la perte de terrain, une zone de pâturage située à proximité, et équivalente à la superficie perdue.**

Réponse MO

Le projet est mentionné en emplacement réservé du PLU de la commune depuis 1987. Les premières analyses de trafics et d'échanges au sein de l'agglomération d'Alès ont été entreprises par l'état au milieu des années 90. Ces analyses ont permis la production d'un document intitulé « Dossier de voirie d'agglomération d'Alès – Etudes techniques préliminaires » en février 1996 dans un premier temps. Par la suite, d'autres études ont été produites et des rapports réalisés afin d'actualiser les données et justifier la nécessité du projet.

Les communes concernées, le Département, la Région et les organismes associés se sont alors concertés pour élaborer ensemble un schéma de voirie au sein duquel est apparu le projet de Déviation d'Alès.

La comparaison des solutions d'aménagement envisagées a donc été entreprise afin de répondre aux objectifs visés à plus ou moins long terme. **Les solutions, au nombre de 4 ont été présentées lors d'une phase de concertation réalisée au printemps 2007. Cette phase de concertation a permis de recueillir les avis des riverains sur les solutions proposées et d'opter pour la solution la plus adéquate.**

La solution retenue a ainsi été la « Variante POS ». Cette solution permet d'emprunter un emplacement réservé présent sur le document d'urbanisme de la commune (POS transformé depuis en PLU). Un Dossier de Déclaration d'Utilité Publique a alors été réalisé en 2008 pour un projet allant du giratoire de la Luquette au Nord au giratoire du lycée en 2x2 voies, puis sur une section en 2x1 voie depuis ce dernier jusqu'à la RD24. Dans ce projet, la partie Sud du projet actuel (entre la RD 24 et la RD6110) est absente. Malgré l'obtention d'une Déclaration d'Utilité Publique pour ce projet, celui-ci n'a pas été réalisé. **Devant la persistance des perturbations sur le réseau routier, une nouvelle phase d'études pour la réalisation de cette déviation a été lancée en 2015.**

Selon les données disponibles, la maison a été construite entre 2006 et 2010 et le bâtiment d'exploitation post 2010.

D'un point de vue acoustique, en effet l'habitation n'est pas répertoriée dans le fond cadastral utilisé. Toutefois, l'habitation a été prise en compte dans l'étude acoustique. **Un merlon acoustique de 3m de hauteur est prévu** dans ce secteur afin de garantir un niveau sonore réglementaire.

Sur le plan agricole, **l'exploitation s'est développée après la phase de concertation engagée au printemps 2007**, concertation qui a conduit à valider le tracé de la présente enquête publique. Compte tenu de ces éléments et de plus dans ce secteur particulièrement contraint du fait de la proximité des habitations, **il n'est pas envisageable de modifier le tracé de l'infrastructure** afin de réduire l'impact sur l'exploitation agricole. **En phase d'enquête publique parcellaire (post enquête d'utilité publique), Alès Agglomération pourra étudier les opportunités d'échange parcellaire permettant de pérenniser cette activité d'élevage.**

Avis CE

1) Les bâtiments (exploitation et habitation) sont situés sur la parcelle CN 71 (réf : cadastre.gouv.fr ; géoportail.gouv.fr) laquelle n'est pas impactée par le tracé. L'étude d'impact est antérieure semble t'il à la création des bâtiments, ce qui explique leur absence sur le plan.

2) Impact du projet sur l'exploitation

Situation des parcelles selon la DDFP du Gard (Domaine).

Parcelle	Superficie globale	Superficie impactée	Taux d'impact	Zone PLU
CN 67	≈ 3050 m ²	Non impactée		
CN 69	2361,35 m²	1078,40 m²	45,7%	I AU
CN 70	4062,10 m²	3348,70 m²	82,4%	

CN 71	≈ 3730 m ²	Non impactée		
CM 72	3199,42 m ²	1614,60 m ²	50,5%	I AU + II AU
CM 74	2088,12 m ²	1098 m ²	52,6%	
TOTAL	≈ 18491 m ²	≈ 7140 m ²	38,6%	

- Zone I AU : zone destinée à l'urbanisation future pour accueillir de l'habitat, des activités économiques ou des équipements publics. Au sein de cette zone, les équipements, installations et travaux présentant un cadre d'intérêt collectif sont autorisés, notamment les travaux prévus dans les emplacements réservés.

- Zone II AU : secteurs naturels peu ou pas équipés destinés à être ouverts à l'urbanisation sous condition d'existence ou de programmation de la réalisation des équipements publics.

- CN 67 et 71 : surfaces mesurées avec l'outil « mesure de surface » de cadastre.gouv.fr.

Concernant la perte de foncier : celle-ci est patente et importante puisqu'elle ampute l'exploitation de près de 39% de ses terres. L'effet d'emprise est aggravé si l'on soustrait la parcelle CN 71 contenant le siège d'exploitation. Il grimpe alors à 48,4% de la SAU de l'exploitation.

Concernant le morcellement : le projet va scinder l'ensemble de l'exploitation qui va se retrouver éclatée en plusieurs parcelles dont les communications nécessiteront d'emprunter le giratoire.

Le décalage du tracé impacterait fortement la parcelle 86 déjà affectée par l'emprise de la DUP.

La présence de l'emplacement réservé et la situation des bâtiments d'habitation et d'exploitation dans la zone AU ne pouvaient être ignorés à l'obtention des permis de construire. **Il n'en demeure pas moins que la demande d'aménagement est légale et légitime car l'impact du projet aura des effets pernicieux sur l'exploitation.** Le CE n'est pas compétent pour apprécier la pérennité de l'exploitation compte tenu notamment de ses spécificités **mais note que le MO, lors de la phase de négociations amiables, n'écarte pas la possibilité de proposer des échanges parcellaire sans garantir toutefois une contiguïté aboutissant à une unité foncière d'un seul tenant.**

B) Mme Bernadette GUERIN - Mme Fabienne GUERIN

Adresse : 219A chemin des vignes – 30380 St Christol lez Alès

Parcelles : CB 70, 71, 73,74 (réf : cadastre.gouv.fr. ; Géoportail).

Références : registre d'enquête papier de St Christol lez Alès.

- Observation n° 6M : manuscrite, en date du 8/11/2021.

- Observation n° 31L : lettre (2 pages) de Mme Fabienne Guérin, en date du 27/11/21.

- Observation n° 32L : lettre (1 page) de Mme Bernadette Guérin, en date du 9/12/21.

Formulation

1) Opposées au projet pour les raisons suivantes

- Le rond-point de la Pyramide sera plus fluide mais qu'en sera-t-il de celui de la cave coopérative ?
- La déviation ne supprimera pas les bouchons en centre-ville d'Alès car la rocade est embouteillée et impraticable de 8h00 du matin à 19h00 le soir. De ce fait beaucoup d'enseignes et de commerçants ont fermé et le centre-ville se meurt.
- Même phénomène à Saint Christol lez Alès (Carrefour market a fermé, LIDL et pharmacie GIBAUT ont déménagé, locaux commerciaux fermés). De plus la déviation va détourner les touristes du centre-ville de Saint Christol. Risque pour la cité de devenir une ville dortoir.
- Perte de terres agricoles.
- Le réseau existant permet de dévier la circulation PL du centre-ville. Il suffit de l'adapter.
- Commune coupée en deux.
- Trop de ronds-points et de bassins de rétention d'eau.

2) Questions

- Il est demandé quel sera l'impact du projet : sur l'alimentation en eau potable située sur les parcelles CB 70 et 73 ? Sur les drains de l'assainissement autonome ? Sur le puits situé sur la parcelle CB 71 ?
- Un mur anti bruit est-il prévu ?
- Les conséquences financières sur la valeur des biens immobilier.

Réponse MO

Les parcelles CB70 et 73 ne correspondent pas à des habitations. Si toutefois des équipements d'assainissement ou d'eau potable sont recensés, ils seront rétablis dans le cadre des travaux. Ce type de travaux complémentaires sera étudié en phase Projet.

S'agissant du puits, ce dernier n'est pas compris dans la zone de travaux, il sera donc conservé en l'état.

Sur le plan acoustique, il est prévu un merlon de 3 m de hauteur pour protéger les habitations.

Avis CE

- Parcelle impactée par le projet. Evaluation Domaine : superficie globale = 2459,20 m²; superficie impactée = 292,20 m².
- Une proposition financière sera faite par la Communauté d'agglomération d'Alès dans le cadre de la négociation amiable qui précèdera la deuxième phase de la procédure administrative de l'expropriation dite enquête parcellaire. L'enquête parcellaire aura pour objectifs :
 - De vérifier la cohérence du plan parcellaire avec l'emprise DUP (détermination précise des biens situés dans l'emprise ; adéquation de l'emprise avec les besoins du projet).
 - D'identifier les propriétaires et les ayants droits.

C) Mr René BOST

Adresse : 124 chemin de Féverole – 30380 St Christol lez Alès.

Parcelle : CB 85 (cadastre.gouv.fr)

Référence : registre papier Saint Christol lez Alès : observation 9 M, manuscrite, déposée le 25/11/2021.

Formulation

D'accord avec la réalisation de la section comprise entre le rond-point Lafont (giratoire du lycée) et Coudène (giratoire route d'Anduze) mais opposé à la réalisation de la section comprise entre le giratoire route d'Anduze et celui route de Lédignan, car la plupart des véhicules empruntent ensuite les routes d'Anduze et de Lézan.

Réponse du MO

La réalisation de la déviation de Saint Christol est justifiée par un contournement total et le délestage du trafic au droit du carrefour de la Pyramide. Un projet partiel entre le giratoire Lafont et la route d'Anduze ne permettrait pas de répondre en totalité aux objectifs de l'opération.

Avis CE

Parcelle impactée par le projet. Estimation du Domaine : superficie globale : 3297,83 m²; superficie impactée : 155,60 m².

Le raisonnement de Mr Bost est pertinent. En effet l'analyse du trafic routier en situation future sans aménagement (page 166 de l'étude d'impact) montre que plus de la moitié du trafic routier estimé au niveau de la Pyramide en 2024 empruntera la RD910a (12210 véh/j à hauteur de Bagard pour 21060 véh/j à la Croix de Beauzon). Néanmoins cette solution relève d'une décision politique et n'entre pas dans le champ de la présente enquête publique, puisque obligation a été faite par la Région de présenter un projet plus ambitieux en phase avec les objectifs du SCoT. Il est vrai comme le souligne le MO que le gain en terme de fluidité du trafic au niveau de la Pyramide serait moindre que celui estimé en 2024 dans le cadre de l'aménagement prévu (9240 véh/j entre la pyramide et le giratoire du lycée).

A noter qu'un précédent dossier DUP avait été effectivement réalisé en 2008 pour un projet allant du giratoire de la Luquette à celui du lycée (2x2 voies) et du giratoire du lycée à celui de la RD 24 (2x1 voie).

D) Mr Philippe LIAUTARD – Mr Daniel THIRIEY

Adresse : 314 route de Lézan - St Christol lez Alès

Parcelle : CH 63a (réf : cadastre.gouv.fr ; Géoportail).

Référence : registre d'enquête papier de St Christol ; obs n° 12M, manuscrite, en date du 25/11/21.

Formulation

Défavorables au projet.

1) Il est reproché :

- le manque de précision des plans ;
- la proximité des bassins de décantation avec les habitations (sources de nuisances) ;
- la pollution atmosphérique est déplacée du centre-ville vers les riverains de la déviation ;
- insuffisance des pistes cyclables.

2) Il est proposé que la partie de la route de Lézan située entre le nouveau rond-point et la cave coopérative devienne une impasse.

- 3) Etude faune-flore est trop ancienne (2011) et donc plus représentative de l'état actuel de la biodiversité.

Réponse MO

- 1) Dans le cadre de l'aménagement des bassins de rétention et notamment pour ceux équipés d'un volume mort, la conception et le temps de vidange permettront de ne pas favoriser la prolifération de moustique (vidange en moins de 6 jours, pas d'eau stagnante...)

La pollution atmosphérique sera réduite du fait de la configuration de la voie (voirie en secteur ouvert et non fermé comme actuellement dans le centre-ville) et par la fluidité du trafic (les véhicules émettent moins en circulation fluide). Enfin, la densité de population et nettement inférieure sur le tracé et avec du bâti nettement plus éloigné de l'infrastructure.

Des pistes cyclables sont prévues entre le giratoire du lycée et la croix de Beauzon. Un cheminement cycle pourra être étudié par la collectivité dans la traversée de Saint Christol Lez Alès du fait de la baisse du trafic.

- 2) Il n'est pas possible de rendre en impasse la route de Lézan sur sa partie basse car sa fonction de desserte locale est trop importante.
- 3) L'étude faune flore a été validée par les services de la DREAL en 2021 lors de l'instruction des dossiers et plus en amont lors du passage en commission CNPN.

Avis CE

Parcelle impactée par le projet. Evaluation Domaine :

Surface parcelle = 2959,95 m² ; surface impactée = 1263,50 m² (42,7%).

- 1)- Plans : un plan au 1/1000 a été mis à disposition du public à partir du 25 novembre. Il permettait d'identifier chaque parcelle.

- Nuisances liés aux bassins de décantation : les nuisances potentielles sont dues au mauvais entretien des bassins. Les travaux annuels et ponctuels sur les différents ouvrages hydrauliques font l'objet du para J.II.1.1 de la pièce D (procédure IOTA). La surveillance et l'entretien des aménagements et des équipements relèvent de la responsabilité du maître d'ouvrage (Alès Agglomération). Un plan de gestion définissant les modalités d'entretien pérenne du réseau d'assainissement pluvial, des ouvrages de rétention et des ouvrages annexes devra être communiqué au Service Chargé de la Police de l'Eau (DDTM du Gard) dans un délai de 6 mois à compter de la notification de l'arrêté d'autorisation. Il devra comprendre les noms et téléphones des responsables des aménagements projetés en phase d'exploitation. Un carnet de suivi d'entretien des ouvrages hydrauliques (bassins + réseaux) sera tenu par le maître d'ouvrage à la disposition du Service Chargé de la Police de l'Eau.

A noter que seuls 2 bassins sur 9 (bassins BR2 et BR3 de part et d'autre de l'Alzon) seront imperméabilisés pour protéger la nappe alluviale souterraine de toute pollution. Ces bassins ainsi que le bassin BR4 situé à proximité du Respéchas seront dotés d'un volume mort. Ces bassins situés dans des secteurs peu urbanisés seront enherbés et la couche étanche des bassins 2 et 3 (membrane ou argile) recouverte de 30 à 40 cm de terre végétale. L'étude IOTA précise page 97 que la création de ces volumes morts ne générera pas de nuisances significatives pour la population.

- Déplacement de la pollution atmosphérique : le phénomène d'engorgement et d'accélération-décélération au centre-ville induit une conduite des véhicules génératrice de davantage de pollution que dans le cas d'une circulation fluide. Les études montrent que 20% de la pollution en ville est générée par les poussières dues aux plaquettes de frein. L'indice pollution-population ou IPP (étude d'impact, pièce E, para F.VIII.1.5.3.2) est un indicateur sanitaire qui mesure le degré d'exposition de la population à un polluant marqueur significatif. L'étude d'impact montre que la mise en service de la déviation induira une diminution globale de l'IPP d'environ 2,6% ; en particulier le secteur de la pyramide verra son indice IPP baisser de 8%. Il est vrai que la section comprise entre le giratoire du lycée et celui de la route d'Anduze verra l'IPP augmenter de 2,5% et concernera 640 habitants. Cette faible augmentation ne traduit donc pas un transfert massif de la pollution du centre-ville vers la déviation et ceci pour 2 raisons essentielles : un trafic de transit fluide sur la déviation ; une diminution des embouteillages au centre-ville ou dominera désormais le trafic local, les PL (3% du trafic global) privilégiant désormais la déviation.
- Insuffisance des pistes cyclables : la mise en œuvre de pistes cyclables supplémentaires peut être envisagée dans le cadre de la révision u PLU de la commune en cours d'élaboration.

2) La réponse du MO est pertinente.

3) Le volet naturel d'étude d'impact (VNEI) a été élaboré par le Cabinet Barbenson Environnement (CBE) en décembre 2012 et complété en avril 2016 pour ce qui concerne les zones humides.

La demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées a été réalisée fin 2013 et l'arrêté préfectoral subséquent signé en janvier 2015.

Alès agglomération a missionné CBE fin 2015 pour élaborer un plan de gestion relatif aux mesures compensatoires lequel a été finalisé en 2017.

5 prospections complémentaires ont été conduites en 2016, 1 en 2017 et 3 en 2020.

E) Mr Pierre-Gilles COULET

Adresse : Mas Respécha – 39 chemin de la Mandarède - St Christol lez Alès.

Parcelle : CO 9 (réf : cadastre.gouv.fr ; Géoportail).

Références : registre papier Saint Christol lez Alès.

- Obs n° 20L ; lettre de 6 feuillets remise en main propre au commissaire enquêteur le 25/11/2021.

- Obs n° 36M en date du 14/12/21.

Formulation

1) Défavorable au projet pour les raisons suivantes.

- Projet obsolète datant de 60 ans qui ne tient pas compte de la 2x2 voies Alès-Nîmes sur laquelle doit s'appuyer le deuxième contournement d'Alès.
- Augmentation de l'artificialisation des sols dans un contexte de réchauffement climatique caractérisé par l'augmentation de la fréquence des épisodes cévenols. Le contournement ne prévoit pas de compenser l'artificialisation déjà très importante en raison d'un habitat constitué essentiellement de maisons individuelles.
- Le contournement constitue une « saignée » entre le vieux village et les hameaux de Valls et de Boujac.

- Disparition de terres agricoles.
 - Ce contournement ne fera qu'aggraver l'actuelle saturation de la rocade d'Alès.
 - Les territoires enclavés entre les différents axes nord-sud n'ont aucune échappatoire d'est en ouest.
- 2) **Propose** la réalisation d'une échappatoire est-ouest passant au sud de la commune de Saint Christol et joignant la D910A au sud-ouest de Bagard à la 2x2 voies Nîmes-Alès (échangeur de Vézénobres) : soit 6,42 km en 2x2 voies avec vitesse limitée 110 km/h ; cela nécessiterait l'aménagement de 4 ponts et 2 giratoires.
- 3) **Demande** s'il est prévu la réalisation d'un mur anti-bruit pour protéger sa propriété des nuisances sonores.

Réponse MO

- 1) Les études de trafic menées dans le cadre du projet de déviation tiennent compte de la mise à 2x2 voies de la RN106 (données de trafic issues en partie du Dossier de Voirie d'Agglomération de 2002).

Une étude hydraulique spécifique a permis de dimensionner les deux principaux ouvrages de franchissement (Alzon et Respéchas) ainsi que la gestion qualitative et quantitative des eaux de la plateforme. **Aucune aggravation de l'inondabilité n'est à prévoir.**

- 2) La réalisation d'une échappatoire telle que proposée ne répond pas aux objectifs de l'opération à savoir de délester le trafic dans le centre-ville de Saint Christol Lez Alès, trafic généré par le flux sur les axes D6110 et D910a. Le basculement d'une partie du trafic sur la RN106 ne réduira que très faiblement la charge de trafic. Cette hypothèse avait été modélisée dans le Dossier de Voirie d'Agglomération de 2002.

La problématique agricole et de rétablissement des cheminements nord sud ont été pris en considération dans la conception du projet et dans l'étude d'impact.

- 3) Il est prévu un merlon phonique de 3m pour protéger les habitations (cf. page 186 de l'étude d'impact).

Avis CE

Parcelle impactée par le projet. Evaluation Domaine : superficie parcelle : 2263,03 m² ; surface impactée : 75 m².

- 1) Concernant la compensation à l'artificialisation des sols : réalisation de 9 bassins de rétention le long de l'infrastructure totalisant une capacité globale de 21500 m³ pour compenser les 215 000 m² de surfaces imperméabilisées en application des normes réglementaires DDTM 30 (les caractéristiques des bassins sont indiquées au para 3.2.2.1.B.b du présent rapport). Les différentes modélisations des débits de pointe (avant-projet, avec projet sans rétention, avec projet et après rétention) montrent que les 9 bassins assurent une régulation des débits conformément aux exigences de la DDTM.
- 2) Le coût de l'échappatoire (hors frais d'expropriation) serait bien supérieur à celui de l'actuel projet en raison notamment de la réalisation de 4 ponts et du kilométrage en 2x2 voies. Par ailleurs cela impliquerait un allongement du trajet conséquent pour les véhicules venant de Bagard (lesquels représentent la moitié du trafic global) et ne les inciterait donc pas à emprunter cette voie même à 110 km/h. De fait comme indiqué dans

la réponse du MO le basculement d'une partie du trafic vers la RN106 ne permettra pas de réduire suffisamment la circulation dans St Christol.

Le CE note par ailleurs que cette proposition générerait une imperméabilisation des sols et une perte de terres agricoles supérieures à celles induites par l'actuel projet ; il est vraisemblable en revanche qu'il y aurait moins d'expropriations.

F) Mme et Mr Joseph LEONETTI

Adresse : 794 vieille route d'Anduze – Saint Christol lez Alès.

Parcelle : CN 86c (évaluation Domaine) mais CN 86a sur cadastre.gouv.fr

Référence : registre d'enquête papier de St Christol lez Alès : observation n°27L, lettre de 4 feuillets, transmise en main propre au commissaire enquêteur le 25/11/2021.

Formulation

1) Défavorables au projet pour les raisons suivantes :

- Projet obsolète, car non prise en compte des infrastructures existantes : 2x2 voies Nîmes-Alès, vieille route d'Anduze, etc...
- Conséquences environnementales : impacts sur la biodiversité et les ressources en eau. Présence de ruchers alentour.
- Nuisances : pollution atmosphérique induisant un impact sanitaire, nuisances sonores, pollution visuelle. Perte de qualité de vie due à ces nuisances.
- Risques : renforcement du risque d'inondation ; insécurité routière.
- Sécurité routière : coupure d'une partie de la population avec le centre-ville en raison de la présence de la voie.
- Voies douces : pistes cyclables et piétonnières quasi inexistantes.
- Economie : perte de revenu pour les commerçants du centre-ville.
- Atteinte au droit de propriété :
 - Ont déjà cédé 700 m² il y a plus de 20 ans pour la réfection de la vieille route d'Anduze (toujours pas réalisée).
 - Surface impactée : « 3600 m² » soit 16% de la surface de la propriété située en zone « agricole » IAU du PLU ; « surface disproportionnée » pour une 2x1 voies.
 - Perte de 2 récoltes annuelles de fourrage ; perte de pâture pour équidés ; nécessité de mettre en place des clôtures spécifiques et des haies infranchissables.
 - Pollution des ruchers ; impossibilité de les conserver en raison des distances obligatoires à observer avec l'habitat urbain, de la source et du potager.
 - Remise en cause du projet professionnel de leur fille Marion.

2) Demandent un réaménagement de l'existant : « sécurisation de l'axe », « fonctionnement adapté des feux de circulation au centre-ville » pour éviter les engorgements.

Réponse MO

1) La plupart des observations sont traitées dans les réponses précédentes y compris pour la pollution atmosphérique (pollution des ruchers).

- 2) Le réaménagement de l'axe existant ne permet pas de répondre aux objectifs comme cela avait été évoqué dans le dossier de concertation compte tenu notamment de la charge de trafic et la typologie de la voie. Rappelons que le projet est en emplacement réservé au PLU depuis de nombreuses années. Tout projet doit tenir compte de cet emplacement réservé.

Avis CE

Parcelle impactée par le projet.

Eléments de calcul à l'aide des applications cadastre.gouv et Géoportail-urbanisme (chiffres approximatifs servant en tant qu'ordres de grandeur) : surface parcelle CN 86 \approx 2,3 ha ; surface terrain occupée par l'habitation \approx 4951 m² ; surface restante : 1,8 ha.

Surface zone DUP interférente selon géoportail-urbanisme \approx 3710 m² soit 21% de la surface restante (1,8 ha).

A noter qu'environ la moitié de cette zone DUP interférente est concernée par une zone R-NU du PPRI dont le règlement est particulièrement restrictif.

La surface restante semble suffisamment importante pour y conserver les ruchers. La perte de fourrage est conséquente mais le nombre d'équidés n'est pas indiqué et les propriétaires ne précisent pas s'il s'agit d'un centre équestre ou d'un élevage personnel. De manière générale il faut compter 2 à 5 chevaux/ha selon la qualité et la densité de la prairie.

Le terrain n'est pas situé en zone agricole comme indiqué dans la lettre remise au commissaire enquêteur mais en zone IAU destinée à l'urbanisation future pour accueillir de l'habitat, des activités économiques ou des équipements publics.

Le puits est hors de la zone DUP (réf : géoportail-urbanisme).

1) Analyse des critiques

- Obsolescence du projet : les infrastructures existantes ont été prises en compte. L'analyse technique et environnementale des variantes (Chapitre E.II de l'étude d'impact, pièce E) montre que parmi les variantes présentées à la concertation publique, le projet retenu est celui qui répond le mieux aux objectifs définis pour l'opération, présente des incidences moindres sur l'environnement et le milieu humain, est techniquement et financièrement réalisable. Outre qu'il permet de dévier le trafic de transit en provenance d'Anduze et de Lédignan (et au-delà de Montpellier) il permet un accès privilégié au lycée Jacques Prévert. Enfin il est inscrit en totalité dans la zone non aedificandi de l'emplacement réservé depuis 1987. En outre ce projet est prévu effectivement dans le SCoT du Pays de Cévennes approuvé en 2014, ce qui montre bien qu'elle est toujours d'actualité.
- Impact sur la biodiversité : n'est certes n'est pas négligeable et a fait l'objet d'une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées auprès du CNPN et une autorisation délivrée en raison des mesures compensatoires présentées lesquelles permettront de ne pas affecter à long terme les espèces impactées par le projet. ; l'arrêté préfectoral de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées a été signé en janvier 2015. Environ 2000 m² d'habitat de reproduction de Diane situés à proximité du projet et 385 ml d'habitat de ripisylve seront achetés par le maître d'ouvrage lequel missionnera un organisme compétent pour la mise en œuvre d'un plan de gestion, établi sur 30 ans. L'étude d'impact précise : « Après application des mesures compensatoires, la dérogation ne nuira pas au maintien, dans un état de

conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle ».

- Ressources en eau : l'étude concernant le volet loi sur l'eau (pièce D, procédure IOTA) montre que le projet n'aura qu'un impact faible sur l'alimentation des aquifères et le rabattement des nappes. Aucune mesure spécifique n'est à prévoir. Elles seront définies au besoin par mesures géotechniques.
- Pollution atmosphérique : voir réponse para D ci-avant.
- Nuisances sonores : actuellement les niveaux sonores dans le secteur de la section en tracé neuf sont modérés et tous inférieurs à 65dB(A) jour et 60dB(A) nuit. Aux termes de la réglementation (arrêté du 5 mars 95 relatif au bruit des infrastructures routières) les niveaux sonores à respecter en façade des habitations sur la section en tracé neuf, après réalisation de la déviation seront < 60dB(A) le jour (06h-22h) et < 55dB(A) la nuit (22h-6h). Idem pour les habitations situées en retrait de la RD6110 dans la section Nord. Toutefois pour les habitations situées en bordure immédiate de la future 2x2 voies, les niveaux sonores à respecter en façade d'habitation seront les suivants : < 65 dB(A) le jour et < 60 dB(A) la nuit.
- Risque inondation : pas de renforcement du risque inondation comme le démontre l'étude portant sur la Demande d'autorisation environnementale pour les IOTA soumis à autorisation au titre de l'art. L.214-3 du Code de l'environnement (pièce D). L'étude montre : d'une part que la réalisation des ouvrages d'art sur l'Alzon et le Respéchas entraîne un léger rehaussement de la ligne d'eau en cas de crue centennale ou exceptionnelle (crue de référence 2002), mais que l'impact sur les zones inondables en amont reste limité à quelques centaines de m²; d'autre part que le projet n'affecte pas d'espaces sensibles, habités ou urbanisables. Seules des friches ou des terres agricoles bordant le Respéchas pourront être touchées par ces nouvelles emprises inondables.
- Sécurité routière : la réalisation de cet aménagement devrait permettre d'obtenir un gain en termes de sécurité dans la traversée du village, du fait du report de trafic vers la déviation. Les voies du réseau secondaire sont actuellement empruntées aux heures de pointe par les habitués pour contourner le centre-ville. Elles court-circuitent le réseau principal et représentent de véritables raccourcis mais sont peu adaptées à un trafic important car elles ne permettent pas le croisement sécurisé des véhicules. La réalisation du projet de déviation est une solution pour diminuer ce trafic non adapté sur les voies communales. Ces dernières retrouveront leur fonction première de desserte des zones d'habitation. La sécurité sur ces voies secondaires sera ainsi renforcée. Enfin, la voie de liaison sera édifiée selon des caractéristiques géométriques adaptées aux trafics visés, ce qui n'est pas toujours le cas aujourd'hui sur le réseau secondaire de desserte locale, et présentera une bonne visibilité. La vitesse autorisée sur cette voie sera de même limitée entre 70 et 90 km/h, et aucun accès direct, en dehors des carrefours aménagés ne sera permis sur la nouvelle infrastructure. Le risque de collision frontale sera nettement réduit sur la RD6110 sur la section en mise à 2x2 voies, car le projet prévoit la réalisation d'un terre-plein central de 2 m matérialisé par des bordures hautes.
- Coupure avec le centre-ville : Le projet de déviation intercepte 4 routes départementales et près d'une dizaine de voies communales. Afin de rétablir ces voies interceptées, 7 carrefours giratoires permettront d'assurer les échanges entre le réseau viaire actuel et la déviation (giratoire de la Luquette ; giratoire de la Croix de Beauzon ; giratoire du lycée ; giratoire de la route de Fontvieille ; giratoire de la route d'Anduze ; giratoire de la route de Lézan ; giratoire de la route de Lédignan). Les deux carrefours les plus

éloignés (carrefours du lycée et de la route de Fontvieille), sont distants d'environ 2 km. Le nombre, et l'espacement entre carrefours constituent un bon compromis entre les objectifs d'une route à grande circulation et les contraintes de desserte d'un territoire à caractère périurbain. Aucun accès direct ne sera autorisé sur la nouvelle infrastructure, en dehors de ceux présents au sein des giratoires. En contrepartie, le projet prévoit de rétablir tous les accès existants sur la section aménagée à 2x2 voies et de créer des raccordements spécifiques sur les giratoires pour désenclaver ou faciliter les déplacements aux abords de la nouvelle infrastructure. La mise en place de ces rétablissements d'accès permettra à l'ensemble des parcelles présentes dans la zone du projet de rester accessibles par les chemins communaux présents actuellement.

Voies douces : la circulation des cycles, qui est actuellement difficile sur la commune en raison de l'absence de pistes cyclables ou de trottoirs larges et accessibles sera facilitée du fait de la réalisation d'une piste cyclable en crête de talus de la déviation entre le giratoire de la Luquette et celui de la Croix de Beauzon qui sera totalement déconnectée de la chaussée. Sur la section suivante entre le giratoire de Beauzon et celui du lycée, la contre allée fréquentée uniquement pour le trafic de desserte fera office de voie pour cycles, alors que les profils en travers sur les sections en voie nouvelle intègrent des accotements revêtus de 2 m de largeur pouvant servir de pistes pour les cycles souhaitant emprunter la déviation.

- Economie : la nouvelle voie ne sera pas à l'origine d'impacts directs positifs (création) comme négatifs (destructions) sur l'activité économique locale. Les entreprises présentes le long de la RD6110 seront toujours accessibles le long de cette voie, de même que les entreprises présentes au Sud de la RD6110 ou de la RD910A, et ne connaîtront pas d'impact économique. Les entreprises et commerces présents en centre-ville devraient connaître, selon l'étude d'impact, une évolution de la situation. L'accès aux commerces présents dans le centre-ville est rendu chaque jour plus compliqué en raison de problèmes d'engorgements aux heures de pointes, et d'un manque de stationnement. La réalisation de la déviation permettra de réduire de façon très importante le trafic au centre-ville. La cohabitation du trafic résiduel de passage et de la circulation locale sera facilitée et rendue moins accidentogène. La déviation aura donc un impact positif sur le fonctionnement global du centre-ville. L'enjeu pour la commune sera ensuite de requalifier son centre-ville. L'impact sur les activités économiques sera ainsi à terme positif avec une réorganisation du centre-ville qui le rendra plus attractif et surtout plus pratique d'accès.

2) Réponse pertinente du maître d'ouvrage.

G) Mr Xavier ERRERO

Adresse : 75 impasse de la Vieille Font – 30380 St Christol lez Alès.

Parcelle : CN 76 (réf : cadastre.gouv.fr ; Géoportail-urbanisme).

Référence : registre dématérialisé ; observation n°4RD, lettre (10 feuillets) , en date du 25/11/2021.

Formulation

Opposé au projet actuel pour les raisons suivantes.

- 1) Certaines solutions ne sont pas prises en compte dans l'étude et méritent d'être étudiées.**
- 2) Contesté l'utilité publique du projet.**

- Il n'est pas tenu compte de l'urgence climatique ; le coût CO2 de la construction et les impacts de la déviation ne sont pas calculés.
- La déviation va entraîner un déplacement de la pollution et une destruction des arbres ce qui n'est pas d'intérêt public.
- Le projet ne prend pas en compte les autres moyens de transports.
 - Voies douces : piste cyclable uniquement sur les sections 1 et 2 sans liaison avec Alès ; les cyclistes et les piétons devront obligatoirement traverser cet axe fréquenté au niveau des giratoires, avec une vitesse des véhicules de 90 km/h, ce qui est susceptible de créer des ralentissements et des accidents graves. Pas de cheminement piéton et cyclable sur tout le long du trajet.
 - Arrêts de bus : ne figurent pas sur le tracé ; moyens TC non indiqués.
 - Il n'est pas prévu d'aire de covoiturage.

3) Cohérence du dossier.

- Section à 2x1 voies avec limitation de vitesse de à 90km/h et sans séparateur central : vitesse inadaptée au vu du nombre de ronds-points (accélération, décélération) qui génèrent des nuisances (sonores, pollution etc...). Aligner la limitation de vitesse sur celle de la rocade d'Alès (50km/h) pour réduire les impacts écologiques et sonores.
- Le contournement va aggraver la circulation sur la rocade d'Alès déjà surchargée aux heures de pointes.
- Certains documents prévoient une date de mise en service en 2024 et d'autres en 2027.
- Le comptage des voitures ne prend pas en compte l'ancienne route d'Anduze et la D367 qui sont des alternatives au projet. Le dossier devrait comporter des schémas indiquant pour chaque rond-point le sens et le trafic en véh/h correspondant.
- Pas de carte sonore prévisionnelle détaillée, aucune donnée quantitative et aucune explication ; pas de carte de l'évolution sonore avant-après en dB ; mesure du son à 2m du sol ; la déviation va augmenter les nuisances sonores.
- Plan cadastral choisi pour les études non à jour.
- Etude environnementale trop ancienne (actualisation en 2016) ; l'étude ne tient pas compte des connaissances récentes dans le domaine climatique ; les impacts sur la santé des habitants (qualité de l'air) ne sont pas pris en compte.
- Transports en commun : pièce E pages 22 et 91) l'assertion « Aucune ligne n'emprunte le secteur Ouest à proximité des chemins de Béret et de Respéchas » est fautive.

4) Impacts personnels directs

- Impact visuel car maison sur 2 étages.
- Impact sonore : demande s'il faut prévoir des systèmes de climatisation pour dormir les fenêtres fermées en été et s'il y aura des compensations pour l'installation d'une climatisation ou isolation extérieure.
- Pollution : il est anormal sous prétexte de dépolluer le centre-ville de polluer une autre partie d'un territoire et ses habitants. Demande s'il y aura des aides pour l'installation du VMC avec filtres.
- Bassin de rétention à proximité : problèmes de moustiques, mouches, etc...
- Perte financière du bien situé à proximité de la route. Compensations ?

- Aggravation du ruissellement pluvial en raison notamment du cheminement des eaux de pluie autour de l'axe de circulation et de l'artificialisation des sols. Qu'est-il prévu pour les écoulements le long des talus ?
- Demande s'il est prévu le tout à l'égout dans les zones situées de part et d'autre du tracé.
- S'interroge sur l'évolution du PLU à l'intérieur de cette zone entourée par la voie de contournement.
- Demande si les voiries aux abords de la rocade seront réactualisées.

5) Propose un projet plus global consistant à relier les zones d'activités existantes : St-hilaire-Vézénobres, pôle Bastide et Ribauts/st Christol les Alès.

Ce projet pourrait résoudre les encombrements de circulation et aurait les avantages suivants .

- Contournement de St Christol dans le sens Ales-Montpellier sans impacter une zone rurale/agricole/d'habitation.
- Déviation du trafic Nîmes - zone de St-Christol.
- Utilisation et implantation depuis la 2x2 voies qui est un axe principal.
- Réduction du trafic à la sortie de cette 2x2 voies.
- Desserte des zones d'activités par des voies plus directes, permettant de rajuster les voies secondaires en créant des liaisons de TC, vélo, des mobilités plus douces.

6) Propose également de relier les variantes Est avec l'ancienne route d'Anduze ce qui aurait pour avantages :

- de répartir le trafic sur les 2 axes ce qui réduit le dimensionnement des infrastructures et leurs coûts ;
- de sécuriser le centre-ville de Saint Christol les Alès ;
- d'offrir une solution de délestage en cas de problème sur les 2 variantes ;
- de réduire l'impact sur l'environnement : utilisation et amélioration des voies existantes, sans créer de nouvelles voies impactant l'environnement.

Réponse MO

Les solutions et variantes de tracé présentées dans le dossier découlent de la phase de concertation engagée auprès de la population en 2007. La solution de tracé retenue ressort des avis recueillis à l'issue de la concertation.

L'utilité publique est justifiée au regard de la problématique de sécurité et de congestion de trafic dans le centre-ville de Saint Christol Lez Alès. Une réflexion plus globale est en cours à l'échelle de l'agglomération d'Alès pour la mise en place d'aires de covoiturage, de transport en commun et de cheminements doux. A noter que sur l'axe Saint Jean du Gard / Alès, un dispositif de co-voiturage public organisé et géré par la collectivité est mis en place depuis septembre 2021. Des aires de co-voiturage sont réalisées et en projet sur l'ensemble du territoire d'Alès Agglomération. Un schéma cyclable est également en cours d'étude sur la ville d'Alès et les communes périphériques.

Le projet sera compatible avec ces différents projets complémentaires visant à réduire le trafic entrant dans l'agglomération d'Alès.

La vitesse des véhicules est compatible avec la géométrie (conception géométrique selon les règles de l'ARPE et autres guides). L'abaissement de la vitesse rendrait la déviation moins attractive pour les automobilistes et déchargerait moins le trafic dans le centre-ville. Un abaissement de la vitesse de 90 km/h (et 70 km/h pour la section en élargissement) à 50 km/h ne va pas forcément dans le sens d'une réduction de la pollution sonore (proportion du bruit moteur et pneu/chaussée). Sur le plan des émissions atmosphériques, cela est variable selon les polluants émis.

La répercussion du projet de la déviation sur la voirie à l'échelle de l'agglomération d'Alès a été étudié dans le cadre du Dossier de Voirie d'Agglomération de 2002. Il n'y a pas de surcharge car l'objectif de la déviation n'est pas d'augmenter le flux de trafic mais de décharger le centre-ville.

La mise en service est prévue en 2027 et non 2024.

Avis CE

La partie sud-ouest de la parcelle interfère légèrement avec la zone DUP (réf : Géoportail-urbanisme).

- 1) Les solutions évoquées sont précisées aux para 5 et 6.
- 2) Utilité publique du projet : l'évaluation de l'utilité publique d'un projet repose sur les critères suivants.
 - Intérêt public du projet : apprécier le bien-fondé du projet.
 - Nécessité de l'atteinte à la propriété privée.
 - Apprécier la proportionnalité de l'emprise DUP au regard du projet.
 - Apprécier l'existence de solutions alternatives permettant la réalisation du projet dans des conditions équivalentes.
 - Bilan coût-avantages.
 - Apprécier le coût financier.
 - Apprécier les inconvénients ou les atteintes d'ordre économique et social.
 - Apprécier les atteintes d'ordre environnemental.
 - Apprécier les autres inconvénients ou atteintes à d'autres intérêts.

Concernant les critiques.

- Coût CO2 : fait l'objet du para J.IV de l'étude d'impact intitulé « Coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ».
- Déplacement de la pollution : voir réponse para D supra.
- Destruction des arbres : voir étude d'impact chapitre F.V « Effets sur le milieu naturel et mesures de réduction ». L'impact sur les habitats concerne principalement les ripisylves de l'Alzon et du Respéchas. Il est qualifié de moyen. Après mise en place des mesures d'atténuation d'impact en phase travaux, des impacts résiduels significatifs persistent sur les insectes et les zones humides. Des mesures compensatoires sont donc nécessaires pour ces groupes. La destruction de zones humides en Languedoc-Roussillon nécessite une compensation à hauteur de 200%, comme prévue par le SDAGE Rhône Méditerranée 2016-2021. Ici, 0,3 ha de zones humides sera impacté par le projet routier. Une compensation est donc à prévoir sur 0,6 ha au minimum. Cette compensation commune aux habitats, aux chiroptères et aux oiseaux (destruction de boisements) se fera par la préservation, la gestion conservatoire et la restauration de ripisylve.

- Prise en compte des autres moyens de transport : voir étude d'impact, para C.IV.4.4 qui recense les lignes NTecC. Le plan du réseau fait l'objet de l'illustration 28.
- Voies douces : voir réponses MO et CE para F supra.

3) Cohérence dossier :

- Limitations de vitesse : la détermination de la vitesse sera du ressort du Département dès lors que la déviation aura été classée en route départementale.
- Aggravation de la circulation sur la rocade d'Alès : en 2024 la densité de trafic sans aménagement est estimée à environ 21060 véh/j au rond-point de la Luquette ; avec aménagement il est estimé à environ 23200 véh/j soit une augmentation d'environ 10% par rapport à la situation ex ante. La situation sera effectivement plus tendue notamment aux heures de pointe correspondant aux mouvements pendulaires.
- Comptage des véhicules : voir Annexes, études techniques, pièce J, chapitre C. La méthode n'est pas archaïque comme montrée ci-après. Trois postes de comptages ont été installés sur la zone du projet : un sur la RD910 A, sur la commune de Bagard, au niveau du croisement avec le chemin du transformateur ; un sur la RD6110 au Sud de Saint-Christol-les-Alès en direction de Lédignan, en amont du croisement avec le chemin du Rocher ; un sur la RD6110 au Nord de Saint-Christol-les-Alès, entre le pont sur l'Alzon et le carrefour giratoire avec la RD367A en direction du lycée. Les comptages automatiques se sont déroulés pour ces trois postes sur 14 jours complets, du vendredi 6 mars 2015 au jeudi 19 mars 2015, soit au total 10 jours ouvrés et 4 jours de week-end. Chaque poste était équipé d'un compteur radar de type Viking + permettant la discrimination VL/PL, l'analyse des vitesses, et de faire une distinction entre les deux sens de circulation. Ces relevés exhaustifs ont fait l'objet de tableaux de synthèse.

Le comptage est lié à l'objectif recherché : décongestionner le trafic au cœur du centre-ville. La vieille route d'Anduze et la D367 sont utilisées notamment pour éviter le centre-ville. Leur impact a été pris en compte dans la modélisation des situations futures avec aménagement puisqu'une partie de ce trafic détourné, en particulier celui empruntant la D910A empruntera la déviation d'accès plus aisé.

- Etude acoustique : voir Annexes, études techniques, pièce J, chapitre C. L'ensemble des mesures acoustiques a été réalisé en 2015 conformément à la norme NF S 31-085, relative à la caractérisation et au mesurage du bruit dû au trafic routier. Ces mesures visent à déterminer l'ambiance sonore actuelle et la qualifier conformément à l'arrêté du 5 mai 95 relatif au bruit des infrastructures routières. Les points de mesure sont indiqués sur une cartographie. La méthodologie est explicitée en détail ; les emplacements de mesurage étaient conforme à la norme NF S 31-010 (à 2 m en avant des parties les plus avancées des façades et en leur centre) à une hauteur moyenne de 1,5 m pour les habitations de plain-pied ou en rez-de-chaussée ou à la hauteur de l'étage considéré (en moyenne 4 m pour un 1er étage). La présentation des résultats et leur interprétation font l'objet du para B.IV.

La lecture de ces résultats montre que le secteur Nord, où les mesures ont été réalisées pour partie en bordure immédiate de l'infrastructure, est soumis de manière importante au bruit issu de la circulation sur la RD6110 (résultat > 65dB(A) de jour ce qui la situe en ambiance sonore non modérée. En ce qui concerne les secteurs Ouest et Sud du tracé neuf, les résultats montrent des ambiances sonores modérées (inférieures à 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit).

La cartographie des niveaux de bruit prévisionnels (déviation réalisée) a fait l'objet de simulations acoustiques réalisées à partir du logiciel CadnaA permettant la simulation

numérique de la propagation acoustique en milieu extérieur. Ce logiciel permet de prévoir l'impact sonore sur des axes de circulation (routes, voies ferrées, ...) selon les normes des réglementations nationale et internationale. Les hypothèses de trafic reposent notamment sur la campagne de comptage réalisée en avril 2015. Le trafic PL considéré homogène sur l'ensemble des sections est estimé à 3% du trafic global. La vitesse des véhicules est fixée à 90 km/h sur la section en 2x2 voies et à 70 Km/h sur la section 2x1 voie. La circulation est considérée fluide excepté à l'approche des giratoires (trafic pulsé). Les résultats (impacts acoustiques) sont présentés sur des cartes au 1/2500, en fonction des paramètres suivants : trafic 2044, périodes jour et nuit, avec et sans protection acoustique.

- Plan cadastral non à jour : d'où l'intérêt de l'enquête parcellaire qui suivra si la Préfète du Gard prend l'arrêté de DUP. L'enquête parcellaire permettra en effet de déterminer les biens situés dans l'emprise du projet, de vérifier l'adéquation entre les besoins du projet et l'emprise proposée, enfin d'identifier les propriétaires et les ayants droits.
- Eude environnementale : voir para F supra.

4) – Impact sonore :

- remboursement climatisation : hors périmètre de l'enquête DUP.
- isolation : sur la section en voie nouvelle les niveaux règlementaires de jour sont dépassés en façade des habitations situées à proximité. Des mesures de protection à la source (merlons ou écrans) seront mis en œuvre pour les protéger. Les mesures de protection par secteur font l'objet du paragraphe F.VIII.2.2.5 de l'étude d'impact. Selon la carte la zone où se situe la parcelle CN 76 est concernée par des merlons phoniques.
- Pollution : voir réponse para D supra.
- Bassin de rétention : bassin BR4 avec volume mort ; la conception et le temps de vidange permettront de ne pas favoriser la prolifération de moustiques (vidange en moins de 6 jours, pas d'eau stagnante...)
- Perte financière, compensation : hors périmètre de l'enquête DUP. L'enquête parcellaire devra déterminer précisément la partie de parcelle à exproprier. Sur le plan parcellaire l'emprise du projet devra apparaître clairement et être en concordance avec le périmètre figurant sur le plan général des travaux. L'évaluation de la partie expropriée est faite par France Domaine (Direction départementale des finances publiques). L'indemnisation est faite à hauteur du préjudice direct, matériel et certain subi par le propriétaire. Pour le calcul de l'indemnité principale correspondant à la valeur vénale, il est fait application de la méthode d'évaluation par comparaison avec les prix relevés sur le marché immobilier local, pour des cessions récentes de biens présentant des caractéristiques similaires. Des indemnités accessoires peuvent être également versées. Il peut s'agir de frais de déménagement, d'indemnité de licenciement, de remplacement de clôture, de manière générale de tout bien matériel ou financier dont la perte est en lien directe avec l'expropriation.
- Ruissellement pluvial : les principes d'assainissement pluvial font l'objet du chapitre D.IV de l'étude Loi sur l'eau (procédure IOTA, pièce D).

Les ruisseaux intermittents (ruisseau de la Luquette, ruisseau de Fontvieille) ainsi que les fossés pluviaux interceptés par la déviation seront rétablis par une douzaine d'ouvrages classiques. Tous les ouvrages ont été calculés pour le débit centennal. Les deux petits ruisseaux seront rétablis par des cadres de section 3.5 m² pour la Luquette

et 1,3 m² pour le Rau de Fontvieille. Tous les fossés le seront par des buses de diamètre maximal 1000.

Les eaux pluviales périphériques seront collectées et conduites vers des ouvrages de franchissement dimensionnés au minimum pour l'occurrence centennale. Les eaux ruisselant sur la nouvelle infrastructure, donc potentiellement polluées, seront drainées par des cunettes enherbées réalisées de part et d'autre de la chaussée puis acheminées par un réseau étanche vers des bassins de compensation des surfaces imperméabilisées qui répondront aux exigences fixées par la DDTM du Gard.. Neuf bassins de rétention réalisés en dehors des zones inondables du Respéchas et de l'Alzon, sont dimensionnés pour compenser intégralement l'accroissement des surfaces imperméabilisée (volume de rétention minimum de 200 l/m² ; débit de fuite maximal de 7 l/s et par ha aménagé ; non aggravation des débits de pointe en état projet et ce jusqu'à l'occurrence centennale).

- Tout à l'égout, évolution PLU, aménagement voiries : hors périmètre enquête DUP ; du ressort de la Commune dans le cadre du PLU dont la révision est en cours d'élaboration.

5) Le projet global présenté par Mr Errero dans son mémoire dépasse largement le périmètre de l'enquête en cours puisqu'il consiste à relier le giratoire sud de la déviation (rte de Lédignan) avec l'échangeur de Vézenobres. Cette proposition ambitieuse inclus plusieurs communes et ne figure pas dans le Dossier d'Orientation et d'Objectifs du SCoT du Pays de Cévennes.

6) Le couplage des variantes Est et Vieille Rte d'Anduze rejoint la proposition de Mr Pierre-Gilles Coulet (échappatoire est-ouest). A cet égard la réponse négative du MO (para E supra) est sans ambiguïté. Elle indique que cette hypothèse a précédemment été étudiée dans le cadre du Dossier de Voirie d'Agglomération de 2002 et qu'elle montre que le basculement d'une partie du trafic sur la RN106 ne réduira que très faiblement la charge de trafic généré par le flux sur les axes D6110 et D910a. C'est sans doute pourquoi elle ne fait pas partie des variantes présentées dans la phase de concertation préalable à l'enquête en 2007. D'autre part elle n'est pas évoquée dans le SCoT du Pays de Cévennes.

G) Mr Yznick ANTON

Adresse : 195 impasse des oliviers – 30380 St Christol lez Alès.

Parcelle : CH 3176 (réf : cadastre.gouv.fr ; Géoportail-urbanisme).

Référence : registre d'enquête papier de St Christol lez Alès : observation n°28M, manuscrite, non datée.

Formulation

Souhaite rencontrer le chef de projet pour diverses problématiques : accès, eau potable, bruit et nuisances, terrain à céder, dévaluation maison.

Réponse MO : sans objet.

Avis CE

La partie nord-ouest de la parcelle interfère avec la zone DUP (réf : Géoportail-urbanisme).

Evaluation Domaine : Superficie parcelle : 3934,32 m² ; superficie d'acquisition : 423,5 m².

L'ensemble des problématiques évoquées sont traitées dans les paragraphes précédents.

H) Mme et Mr DELLA ROSA

Adresse : 854 avenue de Campello – 30380 St Christol lez Alès.

Parcelles indiquées par les propriétaires : 868, 306.

Parcelles : CL 58, 59, 60, 61a et b (réf : cadastre.gouv.fr ; Géoportail-urbanisme).

Parcelles 58, 59 situées en zone IVAU du PLU. Parcelles 60, 61 a et 61b en zone IIAU du PLU.

Références : registre dématérialisé.

- Observation n°20RD, en date du 13/11/21.

- Observation n° 24RD en date du 14/12/21.

Formulation

Opposé au projet actuel pour les raisons suivantes.

1) Avis défavorable

- Projet obsolète datant du siècle dernier ne prenant pas en compte les problématiques actuelles : dérèglement climatique, pollution, bruit, qualité de vie.
- Saturation du trafic et migration pendulaire dues au fait que les habitants des communes périphériques sont obligés d'aller travailler à Alès (manque d'emplois et d'activités sur leur territoire de résidence).
- Le projet ne propose pas de solutions alternatives au transport individuel : développement des TC, des pistes cyclables (notamment le projet ne propose pas de piste cyclable sécurisée ininterrompue entre Alès et Saint Christol).
- La présentation des solutions alternatives semble orientée pour arriver à la conclusion que la solution POS est la meilleure.

2) Proposent que l'itinéraire Alès-Montpellier soit relié à la 2x2 voies Nîmes-Alès puis l'A9 ; que les zones d'activité situées au sud (St Hilaire, Vézénobres) soient reliées avec les zones situées au sud de St Christol, ce qui éviterait que le trafic venant de Nîmes et Montpellier traverse St Christol.

3) Remarques sur le dossier

- Dossier ancien (2012). Aucune campagne d'inventaire floristique et faunistique réalisée depuis 2012.
- Mise à jour 2016 contestable car ne prend pas en compte l'évolution de l'environnement humain (nouvelles constructions) et les attentes des habitants en matière de préservation du climat.
- Accroissement du phénomène d'imperméabilisation des sols compensée par la création de « bassins de rétention étanches » ; la capacité d'infiltration naturelle des terrains n'est donc pas préservée. Cette imperméabilisation contribue à assécher les nappes phréatiques et les cours d'eau.
- Projet de gestion à court terme des problèmes de circulation ; pas de réflexion globale sur l'aménagement du territoire et les causes de ces problèmes de congestion de la circulation.
- La limitation de vitesse à 90 km/h sur une voie à double sens sans séparateur central en zone péri-urbaine n'est pas cohérente avec la limitation à 50 km/h sur la rocade d'Alès.
- Surfaces agricoles impactées : morcellement des parcelles et multiplication des petites parcelles qui deviendront inexploitable. L'augmentation du phénomène de déprise des

terres agricoles ne doit pas servir de justification et reste une supposition car l'agriculture attire des jeunes actifs désirant changer de profession.

- Contestent l'argumentation relative à l'accidentologie dans St Christol, car la majorité des accidents arrivent hors du centre.
- Le dossier montre que la déviation génèrera une augmentation des gaz à effet de serre, ce qui n'est pas conforme aux engagements nationaux de réduction des gaz à effet de serre. Augmentation du coût de l'effet de serre de 7% (page 212) alors qu'en page 123 il est écrit que le projet sera sans effet sur le climat.
- Etude des nuisances sonores sommaire ; pas de simulation cartographiée ; les annexes mentionnées au para FVIII224 ne figurent pas dans le document.
- Contestent la conclusion sur le risque sanitaire car en déplaçant le phénomène de pollution atmosphérique du centre-ville vers la périphérie on augmente le risque sanitaire pour les riverains du projet.
- S'étonnent que le projet soit compatible avec le SCOT concernant « La non dégradation des territoires » et le SRADDT concernant « le maintien de l'impact environnemental des mobilités ». Pas de démonstration de la part modale de 25% des TC du total des transports interurbains.

4) Demandes

- Parcelle 868 (CL 58) : incidences du projet en termes de recul des habitations par rapport à la route ?
- Parcelle 306 (CL 59) : possibilité d'inclure la partie de cette parcelle située hors zone DUP, en zone IIAU du PLU, pour compenser la perte de zone constructible en parcelle 868.
- Mise en place de l'assainissement pour l'ensemble des habitations situées à l'ouest du projet.
- Maintien de la végétation sur les séquences 6,7,8 et 9.
- Les conditions d'indemnisation des propriétaires ne figurent pas dans le dossier. Quelle sera la compensation au regard de la perte de valeur financière des deux maisons situées à côté de cette route (CL 60 et 61).

Réponse MO

Le raccordement de la RD6110 à la RN106 ne répond pas aux objectifs de décongestion du centre-ville de Saint Christol Lez Alès.

Les remarques relatives à la biodiversité, l'environnement humain et autres points ont fait l'objet de réponses précédemment.

S'agissant des demandes, la géométrie du projet ne pourra être modifiée de façon significative compte tenu du tracé contraint par les limites de l'emplacement réservé. Les évolutions du zonage de la commune (PLU) et du zonage d'assainissement ne relèvent pas du projet (pas de mise en compatibilité nécessaire, PLU en cours de révision sur la commune). La proposition de maintien de la végétation sur les différentes séquences paysagères pourra être étudiée en phase Projet.

Les conditions d'indemnisations seront fixées lors de l'enquête publique parcellaire.

Avis CE

Parcelle CL61a impactée par le projet. Evaluation Domaine :

Superficie globale : 5168,94 m² ; superficie d'acquisition : 932,5 m².

1) Voir ensemble des réponses précédentes.

2) Voir réponses para E, G.

3) – Obsolescence données : le volet naturel d'étude d'impact (VNEI) a été élaboré par le Cabinet Barbenson Environnement (CBE) en décembre 2012 et complété en avril 2016 pour ce qui concerne les zones humides.

La demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées a été réalisée fin 2013 et l'arrêté préfectoral subséquent signé en janvier 2015.

Le plan de gestion relatif aux mesures compensatoires lequel a été finalisé en 2017.

5 prospections complémentaires ont été conduites en 2016, 1 en 2017 et 3 en 2020.

- Compensation à l'imperméabilisation : voir para E, F, G.

- Projet de gestion à court terme des problèmes de circulation : projet inscrit au SCoT du Pays de Cévennes. Approuvé le 16 janvier 2014, le Document d'Orientations et d'Objectifs précise dans son orientation 3.1.5.1 intitulée « Rendre performants les réseaux routiers », les actions à entreprendre concernant les infrastructures routières : *« Les contournements de Saint-Christol, Lédignan et Saint Ambroix sont également à réaliser afin d'améliorer la desserte de ces pôles et dissocier les trafics locaux et de transit ».*

- Limitation de vitesse : comme indiqué précédemment la limitation de vitesse sera du ressort du Département dès lors que la déviation aura été classée en route départementale.

- Surfaces agricoles impactées : l'impact est important dans la traversée de la plaine de l'Alzon ; il est moins prégnant sur le reste du tracé neuf en raison de la vocation non agricole des terres (traversée de zones classées AU au PLU). Une trentaine de parcelles cultivées verront leur superficie réduite du fait de la déviation. Les parcelles interceptées sont généralement de petite taille et appartiennent à des unités d'exploitation ayant une surface agricole utile limitée. Les accès aux parcelles seront tous rétablis soit par des chemins existants, soit par des voies parallèles créées avec la déviation. Les délaissés enclavés ou de superficie trop petite pour permettre une pratique culturale seront acquis dans le cadre du projet en accord avec leur propriétaire. L'emprise du projet impactera un total de 14 ha de SAU (cultures annuelles : 7,76 ha ; prairies : 1,07 ha ; vergers : 0,2 ha ; viticulture : 5,22 ha ; friches : 6,55 ha). La surface de la plupart de ces délaissés semble trop petite pour envisager une mise en valeur agricole via une installation de Jeune Agriculteur. Néanmoins, la mise en valeur de ces parcelles grâce au maraîchage apparaît envisageable sur la plupart de ces délaissés.

- Accidentologie contestée : le CE prend acte mais la contestation n'est pas suffisamment argumentée. Voir para F.

- Effet de serre : l'argument n'est pas contestable. L'étude des coûts collectifs dus notamment à l'effet de serre (Chapitre J.IV de l'étude d'impact) montre que la réalisation de la déviation conduira en 2027 à une augmentation de l'effet de serre d'environ 7 % « sur la bande d'étude » mais non sur l'ensemble de la commune. L'augmentation est due à l'augmentation continue et générale du trafic routier qui aurait lieu de toute façon sans aménagement mais également au surplus de trafic engendré par l'attrait que représentera la déviation par rapport à la situation sans

aménagement (+ 2100 véh/j). Toutefois cette augmentation localisée autour de la zone du tracé ne peut pas avoir d'effet induit significatif sur le climat local.

- Nuisances sonores : voir para F et G supra.
 - Risque sanitaire : déplacement de la pollution atmosphérique, voir para D supra.
 - Compatibilité avec le SCoT : comme indiqué précédemment le projet inscrit au SCoT du Pays de Cévennes.
 - Prise en compte du SRADDT : le document préconise des politiques routières régionales limitées aux questions les plus urgentes, considérées d'intérêt régional, et conduites de façon à ne pas générer de nouveaux trafics routiers, sauf cas exceptionnels concernant les avant-pays. Dans ce cas elles auront pour but essentiel d'opérer des délestages, d'offrir des alternatives à des itinéraires saturés, ou de « dévier » certains flux dans l'intérêt du développement de certains territoires. Elles seront conduites dans une logique de route durable, tant pour les matériaux et le chantier que pour l'exploitation. Le projet de déviation de Saint-Christol-Lez-Alès répond à cet objectif de décongestionnement mis en avant par le SRADDT.
- 4) - Parcelle 868 (CL58) : située en zones IAU et IV AU du PLU. Les constructions nouvelles et les extensions devront s'implanter en principe à une distance minimale de 35m de part et d'autre de l'axe de la future déviation.
- Parcelle 306 (CL 59) : la possibilité d'inclure la partie de cette parcelle située hors zone DUP, en zone IIAU du PLU, pour compenser la perte de zone constructible en parcelle 868 est pertinente mais relève de la municipalité, dont la révision du PLU est en cours.
 - Assainissement : relève de la responsabilité de la Commune ; en principe la révision d'un PLU s'accompagne d'un nouveau zonage d'assainissement par souci de cohérence.
 - Maintien de la végétation sur les séquences 6,7 8 et 9 : le traitement paysager fait l'objet du Para F.VII.2.2 de l'étude d'impact.
 - Séquence 6 : sur les merlons assurant l'isolation phonique et visuelle pour les habitations riveraines seront plantées des haies denses composées d'une strate arbustive et d'une strate arborée sur deux rangées (Chênes Pubescents, Ormes Champêtres, Frênes à feuilles étroites, Buis, Viorne-tin, Cornouillers).
 - Séquence 7 : haie dense composée d'une strate arbustive et d'une strate arborée plantée de part et d'autre de la voie (essences locales identiques à celles listées dans la séquence 6). En limite Sud, la haie dense s'interrompt et des bosquets de pins viennent ponctuer le paysage de la voie.
 - Séquence 8 : voie limitée par des merlons plantés assurant l'isolation phonique et visuelle pour les habitations riveraines. Des bandes boisées de chênes verts et de chênes pubescents assureront un écran végétal entre la voie de contournement et les habitations riveraines tout en s'intégrant avec la végétation existante (forte présence de chênes blancs le long de la ripisylve du Favérol).
 - Séquence n°9 : motif de haie dense composée d'une strate arbustive et d'une strate arborée.

I) Mr Adrien PIALOT

Adresse : 761 a et b avenue de Campello.

Parcelles CH34 et 35 ; parcelle CH33 (bien indivis).

Référence : registre papier d'Alès ; observation n° 3AM, manuscrite, en date du 14/12/21.

Formulation

Demande confirmation que ces parcelles seront expropriées et comment va se passer la procédure d'expropriation.

Réponse MO

Il y a aura bien une procédure d'enquête publique parcellaire qui aboutira à des expropriations si des ventes à l'amiable ne peuvent être conclues en amont.

Avis CE

1) Parcelles expropriées

Parcelle CH34 et 35 impactées par le projet à 100%. Evaluation Domaine :

Superficie CH34 : 1002,50 m² ; superficie d'acquisition : 1002,50 m².

Superficie CH35 : 1944,35 m² ; superficie d'acquisition : 1944,35 m².

Superficie CH33 : 3544,38 m² ; superficie d'acquisition : 1009,60 m².

2) Procédure d'expropriation

L'expropriation est une procédure qui permet à une personne publique de contraindre un particulier ou une personne morale à céder son bien immobilier, moyennant le paiement d'une indemnité.

L'expropriation ne peut intervenir que si elle présente une utilité publique. Pour pouvoir recourir à l'expropriation, la personne publique doit respecter une procédure qui se déroule en 2 temps : une phase administrative et une phase judiciaire.

- Phase administrative : comprend 2 enquêtes.

- Une **enquête publique préalable à la DUP** destinée à informer le public.
- Une **enquête parcellaire** permettant d'identifier le(s) propriétaire(s) concerné(s) et de savoir avec exactitude dans quelle mesure le bien sera concerné par l'expropriation.

A l'issue de l'enquête publique préalable à la DUP, si l'utilité publique du projet est avérée, **le préfet prononce une déclaration d'utilité publique (DUP)**. Cet acte doit être affiché dans la mairie concernée par le projet. Le jour de l'affichage sert de point de départ aux intéressés pour contester la DUP et engager un recours devant le tribunal administratif .

L'enquête parcellaire est fondée sur un dossier transmis par la personne publique au préfet. Ce dossier comprend notamment un plan précis des parcelles à exproprier. Au vu de ce dossier, le préfet prend un arrêté qui ouvre l'enquête parcellaire et désigne un commissaire-enquêteur.

La personne publique doit informer personnellement le propriétaire du bien de l'ouverture de cette enquête par lettre recommandée avec accusé de réception.

Au vu des résultats de l'enquête, le préfet peut déclarer cessible les parcelles en prenant un **arrêté de cessibilité**. **Cet arrêté est publié au recueil départemental des actes administratifs**

et notifié au propriétaire du bien par lettre recommandée avec accusé de réception. Le recueil est notamment consultable en mairie ou sur son site internet.

- Phase judiciaire :

- Transfert de propriété.

Une fois que le projet d'expropriation a été déclaré d'utilité publique et que l'arrêté de cessibilité a été notifié au propriétaire du bien, le transfert de propriété peut avoir lieu.

Ce transfert de propriété peut se faire par accord amiable entre la personne publique et la personne expropriée. En l'absence d'accord, la personne publique peut saisir le juge de l'expropriation qui prononce une ordonnance d'expropriation. Cette ordonnance est **notifiée à l'exproprié par lettre recommandée avec avis de réception.**

L'ordonnance d'expropriation a pour effet de transférer juridiquement la propriété du bien et les droits réels immobiliers de l'exproprié à la personne publique. À ce stade, l'exproprié ne peut donc plus vendre, ni faire de donation, ni constituer d'hypothèque sur le bien. Le bail signé par un locataire occupant prend également fin.

En revanche, **tant qu'il n'a pas été indemnisé par la personne publique, l'exproprié conserve la jouissance du bien.**

- Offre d'indemnisation.

La personne publique doit proposer une offre d'indemnisation à l'exproprié. Cette offre doit être faite par **lettre recommandée avec accusé de réception ou par acte d'huissier.**

À partir de la réception de ce courrier, l'exproprié a 1 mois pour faire connaître à la personne publique, par lettre recommandée avec avis de réception son acceptation ou le montant détaillé de sa demande.

Dès l'arrêté de cessibilité, l'exproprié peut également mettre en demeure l'expropriant de lui adresser une offre d'indemnisation. Sans réponse dans le délai d'un mois, il peut saisir le juge de l'expropriation.

En l'absence d'accord amiable, le juge de l'expropriation doit être saisi par l'une ou l'autre des parties pour qu'il fixe une indemnité.

- Nature de l'indemnisation.

L'indemnité doit couvrir l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé par l'expropriation. Elle comprend une **indemnité principale qui correspond à la valeur du bien exproprié** à la date de la décision de 1^{re} instance. L'indemnité principale permet à l'ancien propriétaire d'acquérir un bien équivalent à celui qu'il possédait.

Les éléments matériels du bien sont en revanche arrêtés à la date de l'ordonnance d'expropriation, ce qui exclut la prise en compte d'améliorations de toutes sortes depuis l'ordonnance (par exemple installation d'une clôture, d'un garage, de plantations).

D'autres indemnités accessoires peuvent être versées, par exemple en cas d'expropriation partielle du bien si la partie restante n'est pas utilisable dans des conditions normales pour son propriétaire.

La personne publique a 1 mois après le paiement des indemnités dues à l'exproprié pour prendre possession du bien. Passé ce délai, l'expulsion des occupants peut avoir lieu.

J) Mr Thierry LOPEZ

Adresse : 110 chemin de Féverol – Saint Christol lez Alès.

Parcelles CA 12 et 13.

Référence : registre papier d'Alès ; observation n° 3AM, manuscrite, en date du 14/12/21.

Formulation

Son activité (entreprise « Matériaux anciens du Sud ») est impactée par le projet car la déviation empiète sur son terrain où sont stockés 500 tonnes de matériaux.

Nécessité dans ce cas de trouver un autre terrain pour y entreposer les matériaux..

Réponse MO

La surface de stockage représente actuellement 5000m² en zone IAU. L'activité ne nécessite pas une localisation ou des raccordements à des réseaux spécifiques (gaz, eau...). Seul l'accès doit permettre le passage de camions. Par conséquent, **le déplacement de cette activité pourra être étudié dans le cadre de l'enquête publique parcellaires**. A noter qu'Alès Agglomération a déjà échangé avec le propriétaire du site au sujet du projet de déviation. **La temporalité des travaux de la déviation sera également évoquée avec le propriétaire car cette section de voie n'est pas prioritaire dans la réalisation de la déviation.**

Avis CE

Les parcelles CA 12 et 13 sont sévèrement impactées par le projet.

Evaluation Domaine.

- Superficie parcelle CA12 : 1297,20 m² ; superficie d'acquisition : 630 m².
- Superficie parcelle CA13 : 2690,77 m² ; superficie d'acquisition : 1224,30 m².
- Surface globale : 3987,97 m² ; superficie globale d'acquisition : 1854,30 m² soit 46,5%.

Compte tenu des volumes de stockage, la pérennité de l'entreprise ne semble pas assurée. **La proposition du MO évoquée ci-avant permettra à tout le moins de faire perdurer l'entreprise jusqu'au début des travaux concernant cette section et de profiter de ce délai pour la recherche d'un nouveau terrain.**

K) Mme Dominique RABETTE

Adresses :

- 1702 av. Jean Moulin – 30380 St Christol lez Alès.

- 562 chemin des Vignes - 30380 St Christol lez Alès.

Parcelles : CA20, CE51

Référence : registre papier d'Alès ; observation n° 8AM, manuscrite, en date du 14/12/21.

Formulation

Avis défavorable.

1) Parcelle CA20 : expropriation de 392 m² . Maison d'habitation proche du rond-point, du bassin de rétention, encerclée de routes, ce qui va générer des nuisances.

- Un mur anti-bruit est-il prévu ?

- Reconstruction des murs de clôture : qui en supporte la charge financière ?
- 2) **Parcelle CE51** : expropriation de 556 m². Parcelle scindée en deux par la voie.
- Un mur anti-bruit est-il prévu ?
 - Comment se fera l'accès au mas ?
- 3) **Comment se passe l'expropriation ?**

Réponse MO

L'habitation sur la parcelle CA20 ne fera pas l'objet d'une protection phonique par écran antibruit compte tenu de l'éloignement du projet. La source de bruit principale sur cette habitation est constituée par le trafic actuel sur la RD6110, voie ne faisant pas l'objet de travaux. La déviation ne générera pas de trafic supplémentaire sur RD 6110. Tout mur de clôture détruit par les travaux sera construit.

Avis CE

- 1) Parcelle CA20 : située en zone IAU.
- Evaluation Domaine. Superficie parcelle : 5070,20 m² ; superficie d'acquisition : 392 m².
- La carte n'indique pas la présence d'écran phonique.
- 2) CE51 : située en zone Ub du PLU.
- Evaluation Domaine : superficie parcelle : 1282,81 m² ; superficie d'acquisition : 556,4 m².
- La carte indique la présence d'une zone de merlons phoniques.
- Une voie de rétablissement parallèle à la déviation mène au giratoire 6.
- 3) Voir réponse para I ci-avant.

6.3.2.3.- Parcelles proches de la zone DUP – Avis défavorables ou réservés

A) Mr TASCH Julien

Adresse : 471C route de Fontvieille – 30380 St Christol lez Alès

Parcelle : CM 113 (cadastre.gouv.fr et Géoportail).

Référence : registre d'enquête papier de St Christol lez Alès : observation n°7M, manuscrite, en date du 8/11/2021.

Formulation

- 1) **Opposé au projet** pour les raisons suivantes.
- La propriété sera située très près du futur rond-point et donc soumise aux nuisances (vue, sonore, acoustique).
 - Perte de valeur du bien immobilier.
 - L'arrivée des véhicules électriques dans l'évaluation de la pollution atmosphérique ne semble pas avoir été prise en compte (diminution des particules fines notamment).
- 2) **Il est demandé :**
- a) De préciser les critères sur la base desquels est retenue la notion d'utilité publique.

- b) D'indiquer si le bien immobilier situé à proximité de la déviation subira une dévaluation et quelle sera l'ampleur de celle-ci.
- c) De préciser les moyens de protection acoustiques mis en œuvre à proximité du terrain.

Réponse MO

L'utilité publique est basée sur des critères de sécurisation de la voirie aussi bien pour les usagers que pour les riverains, de garantir une fonctionnalité de desserte aujourd'hui trop dégradée par une saturation de la voie mais aussi pour améliorer le cadre de vie dans le centre-ville (secteur de densité très forte).

En phase d'expropriation, Alès Agglomération s'appuiera sur le service des Domaines pour faire établir la valeur des biens (bâti et non bâti). Le calcul d'une éventuelle dévaluation des biens n'est pas réalisable et sort du cadre de la mission.

Des dispositifs de protection phonique (protection à la source) sont présents pour protéger les habitations exposées. En l'absence d'habitation, aucune protection n'est envisagée.

Avis CE

- 1) Le CE prend acte.
- 2) a) Critères d'évaluation de l'utilité publique d'un projet.
 - Intérêt public du projet : il faut apprécier le bien -fondé du projet.
 - Nécessité de l'atteinte à la propriété privée.
 - Apprécier la proportionnalité de l'emprise DUP au regard du projet.
 - Apprécier l'existence de solutions alternatives permettant la réalisation du projet dans des conditions équivalentes.
 - Bilan coût-avantages.
 - Apprécier le coût financier.
 - Apprécier les inconvénients ou les atteintes d'ordre économique et social.
 - Apprécier les atteintes d'ordre environnemental.
 - Apprécier les autres inconvénients ou atteintes à d'autres intérêts.
- b) Impossible à préciser : cela dépend notamment de l'évolution du contexte immobilier local (pression foncière, évolution du PLU).°
- c) Le plan synoptique indique la présence de merlons phoniques dans ce secteur.

B) Mr Jean Claude TETON

Adresse : 364 E impasse des peupliers – 30380 St Christol lez Alès

Parcelle : CM 31 (Géoportail).

Référence : registre d'enquête papier de St Christol lez Alès : observation n°8M, manuscrite, en date du 8/11/2021.

Formulation

Opposé au projet

- 1) **Propose** une alternative au projet de déviation.
 - Aménagement de l'ancienne route d'Anduze : solution à moindre frais (moins d'expropriations) et favorable à la sécurité des personnes. Cette route très fréquentée est

déjà la sortie principale d'Alès au rond-point de la Luquette car elle dessert 3 communes (Alès, St Christol, Bagard) et permet un accès direct vers Saint Jean du Gard.

- Relier l'ancienne route d'Anduze avec la RD 6110 vers Vermeillet au niveau du futur giratoire route de Lédignan.

2) Fait remarquer que la route départementale contournant St Christol par l'est (route de Montèze) est très fréquentée et constitue également un délestage de la RD 6110.

Réponse MO

L'ancienne route d'Anduze et la route de Montèze sont des axes utilisés actuellement par les automobilistes du fait de la saturation de la RD6110 dans Saint Christol. La géométrie de ces axes et la configuration ne sont adaptées au trafic observé actuellement et des aménagements visant à faire transiter un trafic de véhicules légers et de poids lourds ne sont pas possibles. Rappelons la phase de concertation préalable menée au printemps 2007 a conduit à retenir la variante POS à l'étude..

Avis CE

1) La variante ancienne route d'Anduze avait été soumise à la concertation préalable pour les raisons suivantes.

- Elle répondait aux objectifs : déviation du trafic principal entre Alès et Anduze ; amélioration de la circulation dans le centre-ville de Saint-Christol Lez Alès
- Déviation la moins consommatrice de foncier : reprise partielle de la voirie actuelle,
- Contraintes hydrauliques réduites.
- Voirie ayant fait l'objet de travaux localisés d'élargissement par le Département du Gard.

Toutefois, ce tracé présentait l'inconvénient par rapport à la variante retenue de n'apporter aucune solution pour la déviation du trafic de la RD 6110 en provenance de Montpellier et la desserte du lycée Jacques Prévert.

En outre l'aménagement de cette route pose de réelles difficultés techniques.

- Emprise foncière disponible très insuffisante par endroit impliquant des destructions importantes de bâti.
- Nombreux accès directs : voies secondaires et accès particuliers et peu de solutions de rétablissement.
- Difficultés de mise en œuvre de dispositifs de protection environnementale.

Pour toutes ces raisons, la variante ancienne route d'Anduze a été écartée.

2) Le CE prend acte de cette information.

C) Mr Jean Paul GIRAUDET

Adresse : 31 chemin Vermeillet - St Christol lez Alès

Parcelle : CC 118 (réf : Géoportail-urbanisme).

Référence : registre d'enquête papier de St Christol ; obs n° 11M, manuscrite, en date du 25/11/21.

Formulation

1) Favorable à la réalisation du tronçon compris entre le giratoire du Lycée et la route d'Anduze, mais plus réservé quant à l'utilité du tronçon compris entre la RD 24 et la

RD 6110 (trafic moindre) ; l'abandon de ce tronçon rendrait le coût des travaux moins onéreux.

2) S'interroge sur :

- l'indemnisation des propriétaires ;
- la libération des terrains gelés (emplacements réservés).

Réponse MO

Le tronçon entre la RD24 et la RD6110 vise à capter le trafic dès l'entrée sur Saint Christol Lez Alès. Un phasage dans la réalisation des travaux sera étudié toutefois l'objectif d'une mise en service globale permettra d'assurer un délestage complet du trafic de transit dans le centre-ville.

L'indemnisation des propriétaires sera présentée en phase d'enquête publique parcellaire. L'emplacement réservé sera levé sur les terrains non utilisés pour la réalisation du projet et n'ayant pas fait l'objet d'acquisition.

Avis CE

1) Le CE prend acte.

2) - Indemnisation des propriétaires : voir para 6.3.2.2 sous para I.

- La libération des terrains gelés fera suite à l'enquête parcellaire. Les terrains rendus à leur(s) propriétaire(s) seront soumis à la réglementation de la zone PLU dans laquelle ils se situent.

D) Mme Isabelle LEBEAU - Mme Anne PHILIPPE

Adresses : 22 et 23 chemin des Vignes – St Christol lez Alès

Parcelles : adresses invalides sur cadastre.gouv.fr et Géoportail-urbanisme.

Référence : registre d'enquête papier de St Christol lez Alès : observation n°17M, manuscrite, en date du 25/11/2021.

Formulation

Sont impactées par la voie rapide alors qu'elles ont acheté un bien notamment pour la tranquillité des lieux et l'absence de vis-à-vis.

Considèrent comme non avéré l'utilité publique du projet pour les raisons suivantes.

- 1) Le centre-ville de St Christol n'est pas engorgé en permanence, mais uniquement aux heures de pointe (20000 véh/j mais surtout entre 6h00 et 8h00 puis entre 16h00 et 17h00) ; il y a effectivement un léger ralentissement de la circulation au rond-point de la Pyramide, mais avec des temps d'attente n'excédant pas 2 minutes (5 véhicules à la queue leu leu) ; en dehors de ces créneaux horaires la circulation reste fluide.
- Existe d'autres solutions : route de Montèze ; réalisation d'un pont entre Saint Hilaire et Ribaute les Tavernes (pas d'expropriation, coût moindre).
 - Coût du projet (23 M€ avec les acquisitions foncières) disproportionné au regard des 5 véhicules roulant au ralenti aux heures de pointe . 23 M€ en l'absence d'intérêt général mais au détriment de nombreux propriétaires concernés par le tracé.

Réponse MO

La congestion du trafic dans le centre-ville est constatée au-delà des heures de pointe avec une aggravation en période estivale. Les nuisances occasionnées par ce trafic dans le centre-ville sont très importantes. De plus, cette congestion induit des reports de trafic sur des voiries annexes inadaptées (cf. avis de Monsieur Teton).

Comme évoqué précédemment les autres solutions de tracé ne sont pas satisfaisantes.

L'investissement financier pour réaliser un tel projet va au-delà du gain de trafic (l'amélioration des conditions de déplacement favorise le développement économique).

Avis CE

Parcelles non directement impactées mais proches du projet..

- 1) Le CE prend acte. Toutefois l'étude relative à la synthèse des trafics journaliers permet d'établir la part du trafic pendulaire du matin et du soir (trafics HPM/HPS) par rapport au trafic global journalier (TMJA jours ouvrés). Il apparaît que la part du trafic pendulaire ne représente que 17% du trafic global, ce qui signifie que les engorgements du matin et du soir ne sont pas les seuls responsables de la saturation du trafic au centre-ville. L'analyse du trafic sur la RD910 par exemple montre que celui reste très tendu entre 07h00 et 18h00.
- 2) Autres solutions : voir réponses aux propositions allant en ce sens au para 6.3.2.2 supra.
- 3) Coût du projet : le coût du projet doit être mis en perspective avec l'objectif recherché.

Le montant global de l'opération, hors acquisitions foncières, est estimé à **16 millions d'Euros**, (valeur août 2019), soit environ **3,2 millions €/km pour un trafic estimé à 23200 véhicules/j entre le giratoire du Lycée et celui de la Luquette**.

Les coûts d'achats foncières ont été estimés à environ 5 273 205 € en mars 2018 par le service du Domaine (Direction Générale des Finances Publiques).

Les coûts d'entretien de l'aménagement seront assurés par le Conseil Départemental du Gard, gestionnaire de la nouvelle infrastructure.

Selon l'USIRF- Routes de France (Union des syndicats de l'industrie routière française) le coût moyen de construction en 2006 pour une route à 2x2 voies était de l'ordre de 5,4 M€/km et la construction d'une route neuve entre 2 à 5 M €/km. Sur ces bases le coût de la déviation (1,2 km en 2x2 voies ; 3,7 km en tracé neuf) serait donc compris entre 14 M€ et 18,5 M€ HT (hors acquisitions foncières). Toutes choses égales par ailleurs, la facture estimée de 16 M€ HT est donc dans la moyenne des coûts relatifs à ce genre d'infrastructures (hors acquisitions foncières celles-ci étant extrêmement variables selon le contexte).

Par ailleurs ce coût est à relativiser eu égard aux avantages de la déviation en termes de coût collectif puisque la réalisation du projet aura des effets induits bénéfiques dans la zone densément peuplée concernant la pollution atmosphérique (diminution de 20% du coût collectif pour la section comprise entre la Pyramide et le Lycée). Selon une étude publiée par le Sénat en 2015, les coûts sanitaires, sociaux et économiques liés aux effets de la pollution atmosphérique sont compris entre 1150 et 1630 €/an/français. Le projet participe de la politique de lutte contre la pollution de l'air, laquelle entre dans le cadre des politiques dites de mitigation qui visent notamment une amélioration significative de l'état de santé de la population et, in fine, à réduire les coûts tangibles et intangibles associés à la pollution.

E) Mme Françoise CANEPA

Adresse : 652 chemin des vignes - St Christol lez Alès

Parcelle : AN 1289 (CE 47 sur cadastre.gouv.fr)

Références : registre d'enquête papier de St Christol ; obs n° 19M, manuscrite, en date du 25/11/21.

Formulation.

Ne se prononce pas formellement, mais demande :

- si un mur anti bruit est prévu au droit de son jardin.
- quel sera le montant de l'indemnité ?

Réponse MO

Un merlon antibruit est prévu pour protéger les habitations du bruit. L'indemnité d'expropriation sera calculée ultérieurement en phase d'acquisition foncière.

Avis CE

- Présence d'une zone merlon acoustique sur le plan synoptique.
- L'indemnisation ne concerne que les propriétaires expropriés et formellement identifiés dans le cadre de l'enquête parcellaire.

F) Mr Thierry LUTZ

Adresse : 11 impasse du grand Parc – Chemin des vignes - St Christol lez Alès.

Parcelle : CB 46 (réf : cadastre.gouv.fr ; Géoporail-urbanisme).

Référence : registre papier Saint Christol lez Alès : observation 22M, manuscrite, déposée le 25/11/2021.

Formulation

Défavorable au projet pour les raisons suivantes :

- générateur de nuisances sonores et de pollution atmosphérique ;
- dévaluation financière certaine du bien immobilier alors que celui-ci allait être mis en vente ; cette perte sera elle compensée ?

Réponse MO

Les différents points mentionnés ont fait l'objet de réponses précédemment.

Avis CE

Parcelle non directement impactée mais proche du projet.

- Voir réponses aux observations similaires para 6.3.2.2 supra.
- L'indemnisation ne concerne que les propriétaires expropriés et formellement identifiés dans le cadre de l'enquête parcellaire.

G) Mr Jean Marie CASTANET

Adresse : 17 impasse du Grand Parc- Lotissement le Grand Parc – Chemin des vignes - Saint Christol lez Alès.

Parcelle : CB 55 (réf : cadastre.gouv.fr. Géoportail-urbanisme).

Référence : registre papier Saint Christol lez Alès : observation 23 M, manuscrite, déposée le 25/11/2021.

Formulation

1) Défavorable au projet pour les raisons suivantes :

- générateur de nuisances : visuelles, acoustiques ; pollution ;
- dévaluation financière du bien immobilier.

2) Proposition : faire passer la voie le long du Gardon car zone moins construite.

Réponse MO

Voir réponses apportées précédemment.

Avis CE

1) La voie passera en effet tout près de son terrain. Celui-ci ne figure pas sur l'estimation du Domaine et n'est donc pas concerné par la procédure d'expropriation.

Voir réponses aux observations similaires para 6.3.2.2 supra.

2) La déviation par la plaine du Gardon d'Alès a été envisagée car elle présentait les avantages suivants :

- Déviation du trafic de la RD 6110 en provenance d'Alès au nord, Lédignan, Sommières et Montpellier au sud.
- Amélioration de la sécurité des riverains en centre-ville de Saint-Christol-lez-Alès.
- Desserte aisée du lycée de Saint-Christol-Lez-Alès.
- Eloignement des zones de bâti.
- Reprise partielle de chemins ruraux existants.

Cependant les objectifs de la déviation de Saint-Christol-Lez-Alès sont d'assurer non seulement la déviation du trafic de la RD 6110 mais également la déviation du trafic drainé par la RD 910a entre Alès et Anduze. D'autre part, le territoire est affecté par des contraintes d'inondation très fortes qui rendent presque impossible la conciliation des objectifs de transparence hydraulique et de mise hors d'eau d'une infrastructure de première importance dans le réseau départemental.

Pour ces deux principales raisons, la solution « plaine du Gardon » a été écartée.

H) Mr Serge MERLUZZO

Adresse : 5 impasse du Grand Parc – Chemin des vignes – Saint Christol lez Alès

Parcelle : CB 37

Référence : registre dématérialisé ; obs n°12RD, en date du 2/12/21.

Formulation

Défavorable au projet pour les raisons suivantes.

- Le projet est ancien et ne tient pas compte des habitations qui ont été créées depuis.
- Il ne fait que déplacer les nuisances de la ville vers ailleurs.
- Augmentation du risque d'inondation.
- Coût du projet.
- Si le projet est réalisé prévoir des protections contre le bruit et la pollution.

Réponse MO

Alès Agglomération a souhaité protéger du bruit toutes les habitations y compris celle construites après l'inscription en emplacement réservé.

Avis CE

Voir réponses aux observations similaires para 6.3.2.2 supra.

I) Mr Jean Claude DOYA

Adresse : 2 impasse du Grand Parc – Chemin des vignes – Saint Christol lez Alès

Parcelle : CB 28

Référence : registre dématérialisé ; obs n°15RD, en date du 8/12/21.

Formulation

1) Défavorable au projet pour les raisons suivantes.

- Pollution atmosphérique.
- Capacité des bassins de rétention et aptitude à protéger des épisodes cévenols dans une zone d'aléa inondation classé faible à modéré.
- Prolifération des moustiques liée à la présence de ces bassins.
- Augmentation du phénomène de gonflement-retrait d'argile à cause de la réduction des espaces non urbanisés et agricoles qui absorbent les excès de précipitation.
- Dévaluation financière du bien immobilier qui sera cerné par la route de Lézan, la déviation et le giratoire.
- Impact sur la biodiversité et les espaces naturels.
- Coût du projet (16 M€) non justifié au regard de l'objectif du projet (gain de circulation pour 1000 personnes mais impactant 700 autres).

2) Demande s'il sera possible après la mise en service de la déviation d'emprunter à pied ou en vélo le Chemin des Vignes pour se rendre centre-ville.

3) Demande s'il est prévu un mur anti-bruit pour protéger le lotissement du Grand Parc (25 maisons) des nuisances acoustiques

Réponse MO

Les arguments défavorables au projet ont déjà été abordés précédemment.

Le chemin des vignes sera accessible depuis le giratoire de la route de Lézan.

Un merlon antibruit viendra protéger le lotissement du Grand Parc.

Avis CE

1) Voir réponses aux observations similaires para 6.3.2.2 supra et para 6.3.2.3 sous para D supra.

2) Le chemin des Vignes sera traversé par la déviation. Pour se rendre en ville il faudra emprunter le giratoire de la route de Lézan qui permettra de desservir l'impasse des Oliviers à l'ouest et le chemin des Vignes à l'est.

3) Le plan synoptique indique la présence d'une zone merlon dans ce secteur du chemin des Vignes.

J) Mme HEBRARD – Mr GANNACHE

Adresse : 656 chemin des Vignes – Saint Christol lez Alès

Parcelle : CE 45.

Références

- Registre d'enquête papier de St Christol ; obs n°29M, manuscrite en date du 7/12/21.
- Registre d'enquête papier d'Alès ; obs n°12AM, manuscrite en date du 14/12/21.

Formulation

La voie va longer leur propriété. **Demandent** les mesures prévues pour ce qui suit.

- 1) Une partie du terrain est-elle impactée par le projet ? Si oui qui va faire la clôture ?
- 2) Le chemin d'accès qui nous appartient est frappé d'une servitude (droit de passage). Celui-ci va-t-il perdurer ?
- 3) Ou vont se déverser les eaux de ruissellement pluvial ?
- 4) Le haut de notre terrain est-il en zone inondable ou était-il réservé pour la déviation ?
- 5) Un mur anti-bruit est-il prévu ?
- 6) Y aura-t-il un passage de prévu pour aller voir les habitants du lotissement situé de l'autre côté ?
- 7) Comment sera protégé le terrain en terme de sécurité par rapport à la route ?
- 8) Notre parcelle n'apparaît pas près de la route alors que les parcelles 39 et 46 y apparaissent ?
- 9) Les travaux d'aménagement vont-ils provoquer des fissures sur la maison ?

Réponse MO

Les clôtures détruites dans le cadre du projet seront reconstruites à minima à l'identique. Hors acquisition foncière, les règles d'urbanisme seront inchangées. Les exutoires du réseau pluvial de la voirie (après rétention et traitement) seront les exutoires naturels (Alzon, Respéchas,..). L'étude hydraulique présente l'ensemble des éléments.

L'inondabilité du terrain est difficilement appréciable sans document de localisation de la zone concernée. Les acquisitions foncières seront limitées au besoin de l'opération.

La déviation sera franchissable depuis les points d'échanges (giratoires) et les ouvrages de continuité de chemins communaux.

Aucune clôture ne sera posée le long de la chaussée. Le traitement des abords par des merlons paysagers limiteront les accès à la voirie.

Les parcelles concernées par le projet seront précisées en phase d'enquête publique parcellaire (analyse des évolutions des numéros parcellaires).

Les travaux ne sont pas de nature à générer des vibrations susceptibles de dégrader une construction.

Avis CE

- 1) La parcelle ne figure pas sur l'avis du Domaine. La carte montre qu'elle est contiguë à la voie.
- 2) Chemin d'accès : en principe la servitude perdure. La servitude est attachée à la propriété; elle suit le fonds, en quelque main qu'il passe. La servitude peut s'éteindre de

quatre façons : par l'impossibilité de l'utiliser ; par la confusion des fonds ; par le non usage pendant 30 ans ; par modification conventionnelle ou renonciation du propriétaire du fonds dominant.

- 3) Les eaux pluviales périphériques seront collectées et conduites vers les ouvrages de franchissement dimensionnés au minimum pour l'occurrence centennale. Les eaux ruisselant sur l'infrastructure seront récupérées par des cunettes enherbées disposées de part et d'autre de la chaussée puis acheminées par un réseau étanche vers des bassins de compensation des surfaces imperméabilisées qui répondront aux exigences fixées par la DDTM du Gard. Neuf bassins de rétention réalisés en dehors des zones inondables du Respéchas et de l'Alzon, sont dimensionnés pour compenser intégralement l'accroissement des surfaces imperméabilisée (volume de rétention minimum de 200 l/m² ; débit de fuite maximal de 7 l/s par ha aménagé ; non aggravation des débits de pointe en état projet et ce jusqu'à l'occurrence centennale).
- 4) La carte géoportail-urbanisme qui s'appuie sur le PLU approuvé en 2009 montre qu'initialement l'emplacement réservé interférait avec la parcelle CE45. Elle montre également que la parcelle n'est pas concernée par le PPRI (plan de prévention du risque inondation).
- 5) La carte indique la présence d'une zone merlon dans ce secteur du chemin des Vignes.
- 6) Le chemin des Vignes sera traversé par la déviation. La carte montre que pour se rendre de l'autre côté il faudra emprunter le giratoire de la route de Lézan.
- 7) Cela sera défini plus précisément lors de la phase projet. Toutefois on peut considérer que la présence des merlons acoustiques constituera une barrière de sécurité vis-à-vis des habitations.
- 8) Sur le plan synoptique fourni par le MO la parcelle CE45 est contiguë à la déviation.
- 9) Selon l'étude d'impact (para F.VII.4.1) : les vibrations produites par les engins de chantier et les camions de transport pourront être perçues ponctuellement par les habitants riverains des itinéraires empruntés par ces camions et engins. Le projet respecte au maximum la topographie du site et ne nécessite pas de travaux de minage. Ces nuisances seront faibles, très ponctuelles et fortement limitées dans le temps.

6.3.2.4 – Autres avis défavorables

A) Personnes identifiées ou anonymes. Ne se disent pas impactées par le projet.

Références :

Obs 3RD (Mme Fabienne Liautard), 6RD (Mme Lisa Paret), 5RD, 7RD, 8RD, 10RD, 13RD, 16RD, 17RD (anonymes), 30L (Mme Fabienne Guérin).

Formulation

1) Caducité d'un projet considéré comme obsolète et non indispensable dans le contexte actuel. Utilité publique non avérée.

Obs 3RD (Mme Fabienne Liautard), 6RD (Mme Lisa Paret), 5RD, 7RD, 8RD, 10RD, 13RD, 16RD, 17RD, 19RD (anonymes), 22 RD (Mr Luc Merluzzo), 31L (Mme Fabienne Guérin), 32L (Mme Bernadette Guérin), 23RD (Mme Joelle Galizzi), 10AM (Mr Jean Michel Locecere)

- La 2x2 voies Nîmes-Alès est suffisante.

- Le trafic dans Saint Christol ne souffre des bouchons qu'aux heures de pointe. Le changement du plan de circulation peut résoudre une partie du problème.
- Coût des travaux disproportionné par rapport au problème du ralentissement entre la Pyramide et le rond-point du lycée ; pas de bouchons au-delà.
- Possibilité d'aménager des routes existantes (vieille route d'Anduze notamment) ou d'adapter la route actuelle. Pour les usagers venant de Lédignan-Montpellier, réalisation d'un axe routier les amenant à la 2x2 voies Nîmes-Alès à hauteur de Massanes ou des Tavernes.
- Toutes les nouvelles constructions ne figurent pas sur les plans ce qui fausse l'étude.
- Phénomène de coupure : la déviation va isoler les habitants situés du côté de la vieille route d'Anduze des habitants du centre-ville et compliquer les déplacements à pied et en vélo.
- Il est proposé d'aménager un rond-point au niveau du feu de la D6110 et du croisement de l'avenue de la République et de la route de Montmoirac, pour fluidifier le trafic. Cela nécessitera de raser l'ancienne pharmacie et d'adapter ce croisement.
- Projections d'augmentations du trafic contestée car ne prenant pas en compte les changements de comportement : moins de mouvements pendulaires car augmentation du télétravail et du covoiturage dus notamment à l'augmentation du coût des carburants.

2) Nuisances (sonores, visuelles, pollution atmosphérique)

Obs 3RD (Mme Fabienne Liautard), 6RD (Mme Lisa Paret), 8RD, 11RD, 16RD, 17RD, 19RD (anonymes), 22RD (Mr Luc Merluzzo), 23RD (Mme Joelle Galizzi)

- Le problème des nuisances est déplacé du centre-ville vers sa périphérie ;
- Les bassins de rétention vont attirer les moustiques.
- Altération du paysage.

3) Risque inondation

Obs 17RD, 19RD (anonymes), 22RD (Mr Luc Merluzzo).

- Face à la lutte contre l'artificialisation des sols comment sera compensé l'artificialisation de la route ?
- Augmentation du risque inondation car augmentation de l'imperméabilisation des sols par le bitume, notamment dans le secteur de la route de Lézan.

4) Environnement

Obs 3RD (Mme Fabienne Liautard), 6RD (Mme Lisa Paret), 7RD, 8RD, 10RD, 16RD, 17RD, 6AL (anonymes), 31L(Mme Fabienne Guérin), 23RD (Mme Joelle Galizzi).

- Etude d'impact : non prise en compte de l'évolution des technologies concernant les moteurs.
- Impact sur les espèces et les habitats : 40 espèces impactées par le projet ;
- Impact paysager.
- Création d'un îlot de chaleur urbain supplémentaire en raison de la surface goudronnée.
- Matériaux polluants utilisés pour construire la route (déchets inertes issus des carrières, mâchefers).

- Atteinte sévère à l'environnement.

5) Economie

Obs 3RD (Mme Fabienne Liautard), 6RD (Mme Lisa Paret), 9RD (Mme Emilie Emilie), 8RD, 13RD, 17RD, 19RD (anonymes), 31L(Mme Fabienne Guérin), 23RD (Mme Joelle Galizzi)

- L'argent dépensé pour le projet doit être investi ailleurs : réfection des routes existantes, en particulier de la vieille route d'Anduze, réfection des fossés, création de pistes cyclables, améliorer la sécurité sur les routes existantes et autour des écoles, ...
- Coût d'entretien supplémentaire en plus des équipements existants.
- Impact négatif sur le commerce local en raison du détournement du trafic. Avenir des petits commerces du centre-ville non pérenne.
- Risque de transformer St Christol en cité dortoir.
- Mise en danger des petits commerces du centre-ville.
- Dévaluation financière des propriétés impactées ou situées à proximité de la déviation.

6) Agriculture

Obs 17RD (anonyme), 32L (Mme Bernadette Guérin)

- Perte de 20,8 Ha de surface potentiellement agricole. Il faut une volonté politique pour installer de jeunes agriculteurs en lien avec le projet alimentaire territorial et organiser des circuits courts.

7) Aménités

Obs 3RD (Mme Fabienne Liautard), 6RD (Mme Lisa Paret), 17RD (anonyme)

- Il est demandé la création de voies de circulation pour modes doux (pistes cyclables et piétonnières) pour faciliter les déplacements notamment entre les habitants excentrés et voulant se rendre au centre-ville.
- Des zones ombragées pour les habitants, les touristes.

Réponse MO

L'ensemble des points abordés par les différents riverains est traité précédemment.

Avis CE

1 à 6) Voir réponses aux observations similaires para 6.3.2.2 et 6.3.2.3 supra.

7) Les demandes relatives aux aménités relèvent du PLU dont la révision est en cours d'élaboration.

B) Mr laurent HAON

Référence : registre dématérialisé ; obs 18RD en date du 12/11/21.

Formulation

Avis défavorable.

1) Projet inutile

- Les différents giratoires de la déviation risquent d'être saturés aux heures de pointe comme le sont actuellement le carrefour de la Pyramide, mais aussi ceux du Lycée et de la Luquette. Au mieux le projet ne fera que déplacer le problème du carrefour de la Pyramide vers les nouveaux giratoires, au pire ils ne résoudront pas le problème de saturation du trafic à la Pyramide.
- Le trafic sud risque de continuer à passer par la Pyramide, pour s'économiser 2km de trajet (distance déviation de 5,1 km entre le giratoire route de Lédignan et celui du Lycée, mais seulement 3,1 km par la RD6110). Même chose pour le trafic venant du sud de Bagard, de la route de Lézan (moins de 3km depuis le chemin de Féverol contre 4 km par la déviation).
- **Demande** si une étude de fréquentation a été faite, et la population consultée.
- Contesté que la déviation favorisera le désenclavement de l'agglomération alésienne (aucune étude chiffrée ne permet de l'affirmer).

2) Manque de vision du projet

- Projet suranné pensé avec un logiciel des années 60 basé sur une augmentation continue du trafic automobile.
- Le projet ne tient pas compte des impératifs écologiques actuels : moins d'impact, plus de bien être, réduction des nuisances, du trafic routier, plus de sécurité, etc ...
- Les principales victimes des nuisances seront les personnes qui ont fait construire au sud de St Christol pour être au calme, ceux-là même qui effectuent quotidiennement le mouvement pendulaire auquel le projet souhaite apporter une solution.

3) Occasion manquée

Pour résoudre le problème du trafic pendulaire aux heures de pointe, propose :

- de développer les conditions favorisant le covoiturage, les moyens TC.
- de privilégier l'axe existant Nîmes-Alès en facilitant les accès à cet axe.
- Coût de l'aménagement (25 M€) prohibitif pour un projet ponctuel, sans envergure et dont le bénéfice réel n'est pas évalué ; cet argent pourrait être investi différemment (penser l'Agglo différemment, gestion des mobilités, notamment des mouvements pendulaires péri-urbains).

Réponse MO

Les études techniques (géométrie, trafic) sont réalisées selon les règles et normes en vigueur actuelle. Les « occasions manquées » ont fait l'objet d'études pour certaines et mises en œuvre pour d'autres (TC, covoiturage). Ces points sont développés précédemment.

Avis CE

Voir réponses aux observations similaires para 6.3.2.2 et 6.3.2.3 supra.

6.3.2.5 – Questions particulières

A) Mr David BERKEMOUN

Référence : registre d'enquête papier de St Christol ; obs n° 4M, manuscrite, en date du 8/11/21.

Formulation

- 1) **Interrogations** concernant les possibilités d'accès aux commerces au niveau de la Croix de Beauzon en raison de la section en 2x2 voies.
- 2) **Section en 2x2 voies non nécessaire** car il n'y a jamais eu de bouchons sur cette partie du tronçon. La réalisation d'un éventuel projet sur les terrains de l'INRA ou de l'Espervette, ne créera pas de bouchons ou des impacts forts sur le trafic routier sur cette partie de la RD 6110. Propose que cette section reste en 2x1 voie ce qui ne rendra pas nécessaire l'ensemble des allées ou la contre-allée (chemin Joseph Portal).
- 3) **Favorable à la création du giratoire au-dessus du Lidl** pour des raisons de sécurité routière, notamment pour les usagers arrivant par la route de Montèze.

Réponse MO

- 1) L'accès aux commerces situés dans le secteur de la Croix de Beauzon pourra se faire depuis le giratoire créé à cet effet.
- 2) La mise à 2x2 voies de cette section est justifiée par une charge de trafic à terme trop importante pour une infrastructure en 2x1 voies.

Avis CE

- 1) En principe la contre allée située côté ouest entre le giratoire de la Croix de Beauzon et celui du Lycée, ainsi que le chemin de l'Alzon doivent permettre d'y accéder. Pour ceux venant du côté est de la 2x2 voies il faudra nécessairement emprunter l'un des deux giratoires.
- 2) Le CE prend acte.
- 3) Le CE prend acte.

B) Anonyme

Référence : registre dématérialisé ; observation 2 RD, déposée le 15/11/2021.

Formulation

Demande si le projet a fait l'objet d'une étude d'impact.

Réponse MO

Oui, voir pièce E du dossier DUP.

Avis CE

Le dossier d'enquête comporte notamment deux ouvrages qui répondent à l'interrogation de cette personne :

- Etude d'impact environnemental réalisée par le bureau d'études cereg (Pièce E, 226 pages), qui évalue notamment les effets du projet sur le milieu naturel, le milieu humain, le patrimoine culturel et le paysage, la santé et la salubrité publique, détaille les mesures d'évitement et de réduction mises en œuvre pour limiter les impacts, ainsi que les mesures de compensation et de suivi pour pallier les impacts résiduels qui perdurent après application des mesures d'évitement et de réduction.

- Etude d'impact volet « Habitats, faune, flore » réalisée par le « Cabinet Barbanson Environnement » qui étudie les impacts du projet sur l'environnement local, propose des mesures de suppressions et d'atténuations de ces impacts, ainsi que des mesures de compensation.

C) Mr AGNIEL

Adresse : St Christol lez Alès

Parcelles : 134, 135, 117 ; indice non précisé (a priori CK sur le site cadastre.gouv.fr).

Référence : registre d'enquête papier de St Christol ; obs n° 18M, manuscrite, en date du 25/11/21.

Formulation

Demande qu'elle est la superficie du bassin de rétention sur les parcelles 134 et 135.

Réponse MO

Le BR 5 couvre une surface de 9450m².

Avis CE

Le CE prend acte.

D) Mme Marie SARREAUD – Mr Yohan BOREL

Adresse : 103B impasse Vieille Font – St Christol lez Alès.

Parcelles : CN 79 et 80.

Référence : registre d'enquête papier de St Christol ; obs n°21M, manuscrite en date du 25/11/21.

Formulation

1) Demandant le remplacement des merlons qui empiètent sur leur propriété par un mur phonique (Habitation située à 5 m de l'ouvrage futur avec les accotements).

2) Demandant quand vont commencer les modalités foncières (négociations amiables) ?

Réponse MO

1) Le remplacement d'un merlon par un mur phonique pourra être étudié en phase Projet. Ce type de modification induit un changement de l'équilibre déblai / remblai recherché sur cette opération. De plus les données géotechniques du sol doivent permettre de supporter le poids d'un mur.

2) Les négociations foncières seront engagées en phase d'enquête publique parcellaire.

Avis CE

Parcelle CN79 en friche très impactée.

Evaluation Domaine : surface parcelle : 5229,25 m² ; surface impactée : 4029,5 m²(77%)

1) Dont acte.

2) Négociations amiables : du ressort du MO mais devront commencer après l'arrêté de DUP pris par la Préfète du Gard et avant le début de l'enquête parcellaire.

E) Mr Armand PIALOT

Adresse : 134 rue de la résistance – St Christol lez Alès.

Parcelle : CH 33 (Av de Campello).

Référence : registre d'enquête papier de St Christol : obs n°24M, manuscrite en date du 25/11/21.

Formulation

Demande quelle est la superficie de son terrain impactée par le projet car cela peut lui interdire l'accès à la déviation et supprimer le droit de passage sur le terrain attenant..

Réponse MO

L'emprise définitive de la déviation sur chacune des parcelles sera validée en phase Projet. Les modalités d'accès aux parcelles seront conservées ou bien rétablies si nécessaire.

Avis CE

- Estimation du Domaine : superficie parcelle CH 33: 3544,38 m² ; surface d'acquisition (surf retranchée) : 1009,6 m².
- Le plan synoptique indique un accès au giratoire.

F) Anonyme

Adresse : impasse des oliviers – St Christol lez Alès.

Parcelle : CH 30.

Référence : registre d'enquête papier de St Christol ; obs n°25M, manuscrite en date du 25/11/21.

Formulation

Demande :

- 1) Ce qui est prévu concernant le chemin d'accès à sa parcelle.
- 2) S'il est possible de ne pas faire cette portion mais de rejoindre le giratoire de la cave coopérative puis celui sur la route de Lézan.
- 3) S'il est prévu des dispositifs anti bruit à proximité de la parcelle.

Réponse MO

- 1) Tous les accès aux différentes parcelles seront rétablis.
- 2) L'observation de ne pas réaliser l'intégralité du tracé est traitée précédemment.
- 3) Des dispositifs antibruit (merlon de 1,5 m de hauteur) sont positionnés dans ce secteur.

Avis CE

- 1) Présence d'un chemin de rétablissement donnant accès au giratoire de la route de Lézan.
- 2) Cette proposition n'est pas dénuée de fondement mais la DUP porte sur l'ensemble du tracé présenté à l'enquête publique.
- 3) Le plan synoptique indique que la parcelle est concernée par une zone de merlons phoniques.

G) Mr Philippe PEREZ

Référence : courriel en date du 16/11 adressé à Mr Boffy, représentant le MO et retransmis au CE ; observation n°37C.

Formulation

Considère que les limitations de vitesse (70 km/h sur la 2x2 voies, et 90 km/h sur la 2X1 voie) sont excessives et compare avec les rocade d'Alès qui sont limitées à 50 km/h.

Réponse MO

L'attractivité de la déviation passe par une vitesse supérieure à la vitesse de 50 km/h en zone urbaine.

Avis CE

- 2x1 voie : la limitation de vitesse à 90 km/h est une proposition du maître d'ouvrage ; le classement de la déviation en route départementale pourrait changer la donne. En effet depuis le 1^{er} juillet 2018, la vitesse maximale autorisée sur les routes à 2 voies bidirectionnelles sans séparateur est fixée à 80 km/h hors agglomération sur les routes nationales, départementales et communales. Toutefois la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 ouvre, au travers des dispositions de son article 36, la possibilité pour les Présidents de Conseils Départementaux de remonter de 10 km/h la vitesse maximale autorisée sur les routes départementales à 2 voies hors agglomération. La décision correspondante doit prendre la forme d'un arrêté motivé, après avis de la Commission Départementale de Sécurité Routière (CDSR) et sur la base d'une étude d'accidentalité sur chacune des sections de routes concernées.
- 2x2 voies : la voie est courte (1,2 km) et vise à fluidifier le trafic à l'entrée d'Alès, d'où la limitation à 70 km/h avant de rejoindre le tronçon à 50 km/h. Là encore le classement en route départementale pourrait entraîner une modification de la limitation de vitesse.

H) Mr Patrice PECH - Mme Muriel DUJARDIN - Mr Pierre VOUTE - Mme Gislaïne MAUREL

Adresses : impasse des Cyprès – Alès.

Référence : registre d'enquête papier d'Alès ; obs n°1AM, manuscrite en date du 12/11/21 et 7AM en date du 14/12.

Formulation

Demandant quels seront les aménagements anti-bruit qui seront installés pour limiter les nuisances sonores dans le quartier de la Luquette.

Réponse MO

Dans le quartier de la Luquette, il n'est pas prévu de protection phonique, les niveaux sonores futurs ne dépasseront pas les seuils réglementaires.

Avis CE

Le CE prend acte.

I) Mme Florence REBOUL

Adresse des parents : impasse près du chemin de la Luquette – Alès.

Référence : obs n°2AC ; courriel en date du 11/12 adressé à Mr Boffy, représentant le MO et retransmis au CE .

Formulation

- 1) A quoi correspond le BR.2 sur le plan?
- 2) Le chemin de la Luquette sera -t'il impacté ? (des voitures l'empruntent en guise de raccourci pour aller à Bagard).
- 3) La rocade sud-est commence à être saturée. Pour alléger le trafic, **propose de mettre la déviation du côté du Galeizon** et de réaliser un pont. En attendant, il y a assez de rond-point pour récupérer une entrée/sortie existante. Cela éviterait d'exproprier des propriétés et d'occuper une zone qui n'est pas constructible.
- 4) La zone le long du Galeizon est inondable, mais n'y a-t'il pas moyen de faire une plateforme amphibie ou légère au-dessus du sol, et en limiter l'accès aux voitures (pas les poids lourds)?
- 5) Toutes les routes entre Alès et St Christol n'ont pas vraiment de trottoir (problématique sécuritaire pour les piétons). Demande la création de voies piétonnières sécurisées. Même dans le chemin de la Luquette, la sécurité des piétons n'est pas assurée alors qu'il y a des boutiques où l'on peut se rendre à pied.

Réponse MO

- Le BR 2 est un ouvrage d'assainissement pluvial.
- A terme, il y aura un trafic moins important sur le chemin de la Luquette du fait de la fluidité du trafic sur la déviation.
- Le choix du tracé de la déviation a été traité lors d'observations précédentes.
- L'inondabilité des terrains constitue une contrainte dans la réalisation technique d'une voirie.
- Les aménagements de la voirie annexe (chemin de la Luquette et autres axes) ne font pas partie du projet et donc de la présente enquête.

Avis CE

- 1) Les bassins de rétentions sont référencés de BR1 à BR9.
- 2) Cf réponse MO.
- 3) Cette variante n'a pas été étudiée car elle ne correspond pas à l'objectif recherché par CA agglomération.
- 4) Cette proposition n'entre pas dans le périmètre de la présente enquête.
- 5) Cf réponse MO. Par ailleurs cette problématique est du ressort des communes concernées et s'inscrit dans le cadre de la révision des PLU.

J) Mr Jean Luc MORET

Adresse : 350 route de Vermeil – St Christol lez Alès.

Parcelle : BW22.

Référence : registre d'enquête papier d'Alès ; obs n°4AM, manuscrite en date du 14/12/21

Formulation

Demande si sa parcelle sera impactée par la déviation au regard des nuisances sonores et de la pollution.

Réponse MO

La parcelle très en retrait vis-à-vis du projet ne subira aucune nuisance.

Avis CE

Parcelle située à un peu plus d'1 km du giratoire route de Lédignan.

Pas d'étude acoustique au point de la RD 6110 le plus proche de cette parcelle (env 900 m).

La synthèse des trafics sur la D6110 dans le secteur de Vermeillet est actuellement d'env 6500 véh/j (réf : pièce J, annexes études techniques, chap C) . Sans aménagement il est estimé à 6700 véh/j en 2024 et 7400 véh/j en 2044 ; avec aménagement il est estimé à 5500 véh/j en 2024 et 6100 en 2044.

L'impact de l'aménagement sur la parcelle ne devrait pas évoluer par rapport à la situation actuelle.

K) Mr René CHERPAS

Adresse : 1191 montée des Cyprès – Route de Montpellier – Saint Christol lez Alès.

Parcelle : indéterminée ; entre giratoire du lycée et giratoire croix de Beauzon.

Formulation

Demande si une sortie est prévue sur cette portion de route.

Réponse MO

Les accès directs sur cette section seront supprimés et rétablis par des contre allées afin de limiter le risque d'accident.

Avis CE

Dont acte.

L) Mr André BENOIT

Adresse : lotissement Le grand parc – Chemin des Vignes – Saint Christol les Alès.

Formulation

Demande si des murs anti bruit seront mis en place à hauteur du lotissement.

Réponse MO

Un merlon phonique est prévu le long de la voie pour limiter la propagation du bruit vers le lotissement.

Avis CE

Dont acte.

M) COPROPRIETAIRES zone commerciale

Adresse : zone commerciale de la Croix de Beauzon

Parcelles : BD 178, 181, 182.

Formulation

Demandent la possibilité de réaliser une voie d'accès au centre commercial ; proposent les solutions suivantes :

- soit accès direct depuis la RD6110 ;

- soit par la parcelle BD113 contiguë ;
- soit prolonger la voie qui partira du rond-point du lycée, remontera le long du terrain prévu pour Bricomarché, passerait le chemin de l'Espervette par la BD 113.

Réponse MO

L'accès à la zone commerciale est prévu par la création d'un giratoire afin de sécuriser la desserte des différents commerces. Il est envisagé de réutiliser les chaussées existantes pour limiter les impacts du projet. Le cheminement proposé présente un avantage pour la desserte de seulement quelques activités.

Avis CE

Le CE prend acte. La phase projet permettra probablement de finaliser une solution.

6.4.- OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

6.4.1.- Impact sur les exploitations agricoles

Il est écrit dans l'étude d'impact au para F.VI.2.2. page 161, qu'il n'existe aucun siège d'exploitation agricole dans le secteur du tracé neuf. Cette assertion semble erronée au vu des observations formulées par Mme Sonia Ravel qui estime que son siège d'exploitation agricole est directement et sévèrement impacté par le projet (voir traitement des observations du public, para 6.3.2.1).

Qu'elle est la position du maître d'ouvrage ?

Réponse MO

Le siège de l'exploitation d'élevage est situé au niveau des bâtiments d'exploitation qui ne seront pas impactés par le tracé. En effet, le bâtiment d'exploitation et l'habitation sont à l'écart du tracé. Toutefois le maintien de cette activité d'élevage nécessite une recherche de foncier pour délocaliser les animaux, le siège de l'exploitation pouvant parfaitement rester en lieu et place. Comme indiqué précédemment, la création de cette activité est postérieure à l'inscription en emplacement réservé du projet ainsi que lors des phases de concertation du public. Toutefois, en phase d'enquête publique parcellaire (post enquête d'utilité publique), Alès Agglomération pourra étudier les opportunités d'échange parcellaire permettant de pérenniser cette activité d'élevage.

Avis CE

Le CE prend acte qu'Alès agglomération s'efforcera de palier le morcellement de l'exploitation en proposant des solutions d'échange parcellaire qui permettront de pérenniser l'exploitation, étant sous-entendu que ces échanges ne permettront peut être pas de recouvrer une emprise foncière d'un seul tenant.

6.4.2.- Impact sur les entreprises

Page 161 de l'étude d'impact (para F.VI.3.2), il est écrit : « Cette voie ne sera pas à l'origine d'impacts directs positifs (création) **comme négatifs (destructions)** sur l'activité économique locale ».

Or l'observation 5AM de Mr Thierry Lopez, met en évidence le fait que le terrain sur lequel il entrepose des matériaux dans le cadre de son activité (entreprise « Matériaux anciens du Sud ») sera impacté de près de moitié. La viabilité de son entreprise ne semble donc pas assurée, sauf à trouver un terrain de substitution.

Qu'elle est la position du maître d'ouvrage ?

Réponse MO

L'activité de Monsieur Lopez couvre une superficie limitée, d'environ 5000m². Il s'agit d'une activité de stockage de matériaux qui peut facilement être réalisée sur une parcelle voisine sous réserve d'un accès adapté aux poids lourds. Alès Agglomération entrera en relation avec l'entrepreneur afin d'étudier des solutions de relocalisation et de préciser les échéances de réalisation de l'infrastructure dans ce secteur (cette portion de voie entre la route de Bagard et la RD6110 n'étant pas prioritaire) afin d'organiser la relocalisation dans l'entreprise dans des délais satisfaisant.

Avis CE

Le CE prend acte de la volonté du MO de faire perdurer l'entreprise l'entreprise jusqu'au début des travaux concernant cette section et de profiter de ce délai pour lui apporter son soutien dans la recherche d'un nouveau terrain.

Titre II

CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

1.- PREAMBULE

1.1.- RAPPEL DU PROJET

1.1.1.- Caractéristiques

1.1.1.1.- Objectifs

Le projet de déviation vise à **réduire le trafic routier intense qui traverse le centre-ville de Saint-Christol-lez-Alès et le sature aux heures de pointe en raison de la concentration de véhicules en provenance de Lédignan, d'Anduze et de Lézan.**

Pratiquement les objectifs de l'aménagement de la déviation sont les suivants :

- **assurer la fluidité et la sécurité du trafic** circulant sur la RD 6110 (liaison Alès-Montpellier) et sur la RD 910A ;
- **traiter les problèmes de saturation observés aux heures de pointe sur le carrefour de la Pyramide**, en entrée sud de la ville ;
- **assurer la continuité des échanges entre l'agglomération d'Alès et les communes situées au sud** (Anduze, Lédignan, Sommières, ...) ;
- **veiller au respect de l'environnement** : moindre consommation d'espace, limitation des nuisances (bruit, qualité de l'air, impact paysager).

1.1.1.2.- Caractéristiques techniques

Le tracé, d'un linéaire d'environ 4,9 km comprend deux parties distinctes.

- **Une partie aménagée en 2x2 voies sur la RD 6110** existante, entre les giratoires de la Luquette et du lycée (environ 1,2 km) ; sur ce tronçon la **vitesse sera limitée à 70 km/h**.
- **Le contournement proprement dit**, (environ 3,7 km) part du giratoire du lycée, contourne le centre de Saint-Christol-lez-Alès par l'ouest, franchit les cours d'eau de l'Alzon et du Respéchas en direction du sud-ouest puis s'infléchit vers le sud-est pour croiser successivement la route de Fontvieille, la RD 910A, la RD 24 et rejoindre finalement la RD 6110 au niveau du giratoire de la route de Lédignan. Sur ce tronçon la **vitesse sera limitée à 90 km/h**.

7 giratoires permettront les échanges avec le réseau existant. Certaines voies interceptées feront l'objet de rétablissements.

Deux ouvrages d'art seront nécessaires pour le franchissement de l'Alzon et du Respéchas. Ils seront dimensionnés de telle sorte à ne pas modifier la morphologie et le fonctionnement de ces cours d'eau, assurer la transparence hydraulique et préserver la ripisylve.

1.1.2.- Contraintes

1.1.2.1. Contexte foncier

La zone DUP englobe un ensemble de parcelles majoritairement non bâties et totalise une superficie de 26,3 ha (262 964 m²).

L'emprise DUP porte nécessairement atteinte à la propriété privée ; l'enquête doit montrer que cette atteinte reste proportionnée à la juste et nécessaire réalisation du projet de déviation.

1.1.2.2. Contexte environnemental

L'analyse de l'état initial de la zone de projet montre que les contraintes sont limitées et usuelles pour un aménagement routier.

Les contraintes majeures concernent la prise en compte de l'environnement naturel et du réseau hydrographique dans l'aménagement de la voie.

La présence d'habitations à proximité immédiate ou rapprochée du futur tracé est également une contrainte forte.

Les enjeux concernant le milieu naturel (faune, flore, continuités écologiques) et le milieu physique (risque inondation, qualité et quantité des eaux superficielles et souterraines) se concentrent autour des cours d'eau (Alzon et Respéchas) franchis par la déviation.

1.2.- PROCEDURE

1.2.1. – Enquête publique unique

Par arrêté préfectoral n° 30-2021-10-15-00005 en date du 15 octobre 2021, Madame la Préfète du Gard a officialisé les modalités de la procédure ayant pour objet **d'assurer l'information et la participation du public** ainsi que **la prise en compte des intérêts des tiers**, concernant le **projet d'aménagement de la déviation de Saint Christol lez Alès** sur les communes d'Alès et de Saint Christol lez Alès.

Prescrite pour une durée de 37 jours consécutifs, **du lundi 8 novembre au mardi 14 décembre 2021 inclus**, cette **enquête publique unique** était préalable :

- à la **déclaration d'utilité publique (DUP)** des travaux d'aménagement de la déviation ;
- à l'**autorisation environnementale** requise pour les installations, ouvrages, travaux et activités relevant de la loi sur l'eau ;
- à la **déclaration de classement de voirie en route départementale** à grande circulation.

1.2.2. – Information et participation du public

L'information et la participation du public ont été réalisées conformément aux dispositions indiquées dans l'arrêté préfectoral précité.

1.2.2.1.- Information du public.

A) Publicité de l'enquête

- **Annonces légales** : l'avis d'enquête publique a été publié le **23 octobre** puis le **13 novembre 2021** dans le **Midi Libre** et le **Magazine des Cévennes**.

- **Affichages règlementaires :**

- effectués dans les mairies d'Alès et de Saint Christol lez Alès dès le 22 octobre 2021.
- positionnés à 5 emplacements autour du site du projet le 22 octobre 2021.

- **Sites internet.**

L'avis et l'arrêté préfectoral ont été publiés sur les sites suivants :

- Préfecture du Gard : www.gard.gouv.fr, le 18 octobre 2021.
- Site de Saint Christol lez Alès : www.saintchristollezales.fr, le 22 octobre 2021.
- Portail Alès: www.ales.fr, le 5 novembre 2021.
- Ministère de la transition écologique et solidaire (plateforme environnement) : documents.projets-environnement.gouv.fr, le 18 octobre 2021 ;
- Registre dématérialisé : www.registre-dematerialise.fr/2731, le 18 octobre 2021.

B) Consultation du dossier

- **Dossier papier**

Consultable dans les mairies d'Alès (mairie Prim'Alès) et de Saint Christol lez Alès aux jours et heures habituels d'ouverture au public (adresses, jours et heures d'ouverture précisés dans l'arrêté).

- **Dossier numérique**

Consultable sur les médias suivants.

- **Poste informatique** prévu à cet effet, au siège de l'enquête, aux jours et heures habituels d'ouverture au public.
- 24h /24, sur le site internet : [registre-dematerialise.fr /2731](http://registre-dematerialise.fr/2731).
- 24h /24, sur le site internet de la Préfecture du Gard : www.gard.gouv.fr.
- 24h /24, sur le site internet du Ministère de la transition écologique et solidaire : projets-environnement.gouv.fr.

- **Toute demande d'informations relatives au projet** pouvait être adressée, à Mr BOFFY, représentant de la CA Alès aggro : bâtiment ATOME, 2 rue Michelet, BP 60249, 30105 ALES Cedex.

1.2.2.2.- Observations du public.

A) Consignation

Les observations pouvaient être transmises au commissaire enquêteur sous les formes suivantes :

- de façon **manuscrite**, sur les registres papier déposés dans les mairies d'Alès (mairie PRIM') et de Saint Christol lez Alès , aux jours et heures habituels d'ouverture au public ou lors des permanences du commissaire enquêteur ;
- **par courrier postal**, à l'intention du commissaire enquêteur : CA Alès agglomération – Bât Atome, 2 rue Michelet – BP 60249 – 30105 ALES Cedex ;
- **par courriel**, à l'adresse suivante : enquete-publique-2731@registre-dematerialise.fr;
- **en entretien oral avec le commissaire enquêteur** lors des permanences.

Les observations et propositions parvenues pendant l'enquête ont été prises en considération par le maître d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations rédigé par le Commissaire enquêteur.

B) *Consultation*

Les observations et propositions du public étaient consultables :

- sur le registre dématérialisé : **www.registre-dematerialise.fr/2731**;
- sur le registre papier de la mairie dans laquelle elles ont été consignées.

2.- CONCLUSIONS RELATIVES A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

2.1.- DEMARCHE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

- **Concernant l'utilité publique du projet**, le Commissaire enquêteur a voulu s'assurer :
 - du bien-fondé du projet, autrement dit qu'il présente un intérêt public ;
 - que l'atteinte à la propriété privée est nécessaire à la réalisation du projet et cohérente avec son assiette ;
 - que le bilan coûts-avantages penche en faveur de l'utilité publique du projet.
- **Concernant les observations du public**, le CE s'est attaché :
 - à prendre en compte toutes les observations et propositions exprimées par le public ;
 - à compléter son information en visitant le site.
 - à répondre aux observations avec objectivité et impartialité, en s'appuyant sur le bon sens et l'expérience.

2.2.- PERTINENCE

2.2.1.- Au regard des objectifs affichés par le maître d'ouvrage

Le projet de contournement routier de Saint Christol lez Alès vise un double objectif.

- Améliorer la qualité de vie des habitants fortement dégradée par la densité importante du trafic routier sur la RD 6110 qui traverse la ville et induit un engorgement récurrent du centre-ville notamment aux heures de pointe ; la saturation du centre urbain génère des nuisances fortes en termes de pollution atmosphérique et sonore et fait régner une insécurité prégnante.
- Faciliter les conditions de circulation en termes de fluidité et de sécurité pour assurer une meilleure desserte entre l'agglomération d'Alès, capitale économique des Cévennes, et les communes situées au sud de celle-ci.

L'analyse coût/bénéfice (Cf Titre I, para 2.3.3 infra) montre que **le projet répond aux objectifs fixés, visant, à moyen terme, une meilleure qualité de vie de la population autour du tracé actuel de la RD 6110, sans altérer significativement celle des riverains de la section en tracé neuf.**

Les effets du projet à long terme consisteront en une **diminution des coûts sanitaires, sociaux et économiques en raison de la diminution de la pollution atmosphérique** dans un secteur densément habité.

Par ailleurs l'étude d'impact montre que la mise en service de ce nouvel axe se traduira par **une desserte efficace des agglomérations situées au sud d'Alès**. Il permettra également de **dévier la circulation de transit traversant Saint-Christol-Lez-Alès tout en assurant la continuité des itinéraires ouest/est importants et des itinéraires locaux.**

2.2.2.- Du point de vue juridique

S'agissant d'un projet qui va nécessiter une procédure d'expropriation la déclaration préalable d'utilité publique s'avère impérative. **En effet seule la DUP permet l'expropriation.**

La procédure se déroule en 2 temps : une phase administrative et une phase judiciaire.

La phase administrative comprend 2 enquêtes.

- Une **enquête publique préalable à la DUP** destinée à informer le public.
- Une **enquête parcellaire** permettant d'identifier le(s) propriétaire(s) concerné(s) et de savoir avec exactitude dans quelle mesure le bien sera concerné par l'expropriation.

La présente enquête constitue donc la première étape de la phase administrative de la procédure d'expropriation. Elle a pour objet de montrer ou d'infirmer l'utilité publique du projet de déviation de Saint Christol lez Alès.

2.2.3.- Utilité publique du projet

La jurisprudence montre **qu'une opération d'expropriation ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.**

2.2.3.1.- Intérêt général

A) Bien fondé du projet

a) Respect des engagements du SCoT et du PLU

- Le projet de contournement de Saint Christol lez Alès **est indiqué dans le Dossier d'orientation et d'objectif du SCoT du Pays de Cévennes**, arrêté en 2013.
- Le projet de contournement remonte aux années 90. Pour conserver la maîtrise foncière de l'assiette du projet, **les Communes d'Alès et de Saint Christol lez Alès ont inclus dans leur PLU respectif, l'emprise de la déviation ainsi que les emplacements de certains ouvrages afférents** (ouvrages d'art et bassins notamment) **dans des emplacements réservés.**

b) Souci de l'intérêt général

Le projet a pour **objectifs** affichés :

- **d'épargner à la population du centre-ville de Saint Christol lez Alès** (environ 1000 habitants) **les effets délétères des nuisances engendrées par la circulation routière en centre-ville ;**
- **de fluidifier le trafic de transit pour améliorer les dessertes** dans l'ensemble de la communauté d'agglomération.

Pour autant la population située alentour (environ 700 personnes) ne sera pas « sacrifiée » puisque l'augmentation de l'IPP ($\approx 1,7\%$) dans la bande des 300 m autour de ce tracé reste faible et **l'augmentation du coût collectif dû à la pollution atmosphérique et l'effet de serre engendrés par le nouveau trafic routier contenu à environ 9%.**

S'agissant de l'aménagement d'installations et d'équipements visant à satisfaire un besoin collectif de la population, le projet, selon la jurisprudence, entre dans la catégorie des installations assurant un service d'intérêt général.

Avis CE

Le projet permettra :

- **d'une part de satisfaire un besoin collectif d'aménité, à savoir l'aménagement d'une infrastructure qui améliorera la qualité de vie des habitants du centre urbain de Saint Christol lez Alès ;**
- **d'autre part d'améliorer la circulation de transit sans impacter de façon significative la qualité de l'air alentour du nouveau tracé, en termes de pollution atmosphérique.**

2.2.3.2.- Atteinte à la propriété privée

A) Emprise DUP - Occupation des sols au droit de la zone DUP.

a) Emplacements réservés

Comme indiqué précédemment, les Communes d'Alès et de Saint Christol lez Alès ont **inclus l'emprise de la déviation dans des emplacements réservés**. Par ce moyen ils ont pu anticiper l'acquisition des terrains nécessaires à la réalisation du projet et, dans l'attente de celle-ci, y interdire toute autre projet de construction ou toute construction incompatible avec la réalisation à venir de la déviation.

b) Emprise DUP

Le taux d'emprise de la zone DUP (36% sur la commune de Saint Christol lez Alès et 15,6% sur celle d'Alès) est cohérent avec le plan de masse du projet et le plan de localisation du tracé comportant la zone DUP. **L'emprise ne semble pas excessive au regard du projet.**

c) Occupation des sols

- **L'acquisition des parcelles recensées dans l'avis du Domaine en date du 12 mai 2021 paraît nécessaire à la réalisation du projet tel que présenté au paragraphe B IV de l'étude d'impact intitulé « Descriptif d'aménagement ».**
- Le tracé est implanté à 80% en zone urbaine et périurbaine et à 20% en zone agricole et naturelle.
- **180 parcelles en majorité non bâties seront impactées par le projet sur la commune de Saint Christol lez Alès, et 6 parcelles sur la commune d'Alès.**
- Sont directement impactées par le projet : **6 parcelles bâties comportant des maisons d'habitation ou des locaux ; une trentaine de parcelles cultivées** totalisant 14 ha de SAU.
- **Une exploitation agricole** comportant les parcelles CN67, 69, 70, 71 et CM 72, 74, située en zones I AU et II AU du PLU de Saint Christol lez Alès, **est directement et sévèrement impactée** par le projet (% d'impact \approx 38,6%).
- **Une entreprise de stockage de matériaux** (« Matériaux anciens du Sud ») implantée sur les parcelles CA 12 et 13 et située en zone IAU du PLU de Saint Christol lez Alès est également fortement impactée par le projet (% d'impact \approx 46,5%).

Avis CE

- **Du point de vue de la destination : la configuration de l'assiette DUP épouse la géométrie de l'aménagement et est cohérente avec la description du projet tel que**

présenté dans l'étude d'impact et les vues en plan : elle est donc bien destinée à l'opération d'aménagement de la déviation.

- Du point de vue de la superficie : l'emprise DUP sur les terrains privés montre que les atteintes à la propriété privée sont proportionnées à la juste mais nécessaire réalisation du projet d'aménagement de la déviation tel que retenu par la CA Alès agglo après la phase de concertation avec le public.
- Toutefois, certaines observations du public (voir Titre I, para 6.3.2.2, Observations de Mme Sonia Ravel et de Mr Thierry Lopez) inclinent à penser que la pérennité d'une exploitation agricole et celle d'une entreprise de stockage de matériaux sont compromises. Or cette potentialité n'apparaît pas dans l'étude d'impact.

2.2.3.3.- Solutions alternatives

Quatre variantes d'aménagement ont été soumises à la concertation publique en juin 2007.

- Variante « Aménagement sur place de la voirie existante ».
- Variante « Est, plaine du Gardon ».
- Variante « Ancienne route d'Anduze ».
- Variante « POS ».

Ces 4 variantes ont fait l'objet d'une analyse multicritères (fonctionnels, environnementaux et socioéconomiques) qui a mis en évidence la variante POS, dont le tracé présente les avantages suivants par rapport aux autres variantes :

- répond pleinement aux objectifs définis pour l'opération ;
- présente des incidences moindres sur l'environnement et sur le milieu humain ;
- techniquement et financièrement réalisable.

Avis CE

La variante retenue est celle qui présente l'incidence la plus faible au regard des critères d'analyse. Aucune des 3 autres variantes ne répond pleinement à l'objectif premier du projet qui vise à désengorger le nœud routier que constitue le centre-ville de Saint Christol lez Alès.

Il n'y a donc pas d'autre solution alternative permettant de réaliser le projet dans des conditions équivalentes au regard du projet présenté à l'enquête.

2.2.3.4.- Bilan coût – avantages

A) Analyse ACB

L'analyse ACB objet du para 2.2.2.2 du titre I de ce rapport, a montré que le projet de contournement est en adéquation avec le but recherché : améliorer la qualité de vie de la population du centre urbain de Saint Christol lez Alès.

Il répond à l'objectif premier visant, à moyen terme, une diminution drastique de la pollution atmosphérique dans le centre-ville, sans pour autant altérer de façon significative la qualité de l'air autour de la section en tracé neuf.

Les effets du projet à long terme consisteront en une diminution des coûts sanitaires, sociaux et économiques liés aux effets de la pollution atmosphérique sur la population.

B) Coût financier

Le montant global de l'aménagement, **hors acquisitions foncières**, est estimé à **16 M€** (valeur 2019), soit environ **3,2 M€/km**, ce qui place le coût de l'aménagement, toutes choses égales par ailleurs, dans la moyenne des coûts relatifs à ce genre d'infrastructures (Cf para 2.3.3.1 du titre I).

Les acquisitions foncières ont été estimés à environ 5,3 M€ en mars 2018 par le service du Domaine (DGFP).

Le coût de l'opération est à relativiser en considération des avantages en termes de **coût collectif** puisque la déviation aura des effets induits bénéfiques dans la zone densément peuplée en termes de pollution atmosphérique (diminution de 20% du coût collectif pour la section comprise entre la Pyramide et le Lycée).

La communauté Alès Agglomération, le Conseil départemental du Gard et le Conseil régional d'Occitanie participeront chacun à hauteur de 33,33 % du financement global de l'opération.

Avis CE

Le coût financier de l'opération est en adéquation avec le but sociétal recherché : fluidifier le trafic au centre-ville et améliorer ainsi la qualité de vie de la population concernée.

Le CE observe que le coût financier et le coût sociétal de l'opération pourraient être considérablement allégés avec un projet certes moins ambitieux mais néanmoins bénéfique au regard de l'objectif recherché, en ne conservant de la partie en tracé neuf que la section allant du giratoire du lycée à celui de la route d'Anduze.

En effet l'analyse du trafic routier en situation future sans aménagement (page 166 de l'étude d'impact) montre que plus de la moitié du trafic routier estimé au niveau de la Pyramide en 2024 empruntera la RD910a (12210 véh/j à hauteur de Bagard pour 21060 véh/j à la Croix de Beauzon). Une simulation des flux routiers permettrait d'évaluer le gain de fluidité entre la Pyramide et le giratoire du lycée. Certes il ne pourra être aussi conséquent que celui estimé en 2024 dans le cadre de l'aménagement prévu (9240 véh/j entre la pyramide et le giratoire du lycée) néanmoins cette option d'aménagement pourrait être étudiée en termes d'analyse coût-bénéfice pour les raisons suivantes.

- Gain financier : moins de kilométrage donc moins de travaux et moins d'expropriés à indemniser.**
- Gain sociétal : moins de gens opposés au projet en raison de l'expropriation ou du syndrome NIMBY.**
- Une entreprise pérennisée : le terrain de stockage des matériaux de l'entreprise « Matériaux anciens du sud » de Mr Thierry Lopez garderait son intégrité.**
- Atteinte à l'environnement atténuée : une zone de reproduction de la Diane (espèce protégée) et une zone arbustive favorable aux chiroptères en chasse et à la nidification d'oiseaux patrimoniaux épargnées.**
- Moins de zones inondables à traverser.**

2.2.3.5.- Inconvénients d'ordre économiques et social

A) Bilan de la concertation

Ce bilan montre que, globalement, **les habitants adhèrent à l'objectif du projet mais que ce dernier suscite néanmoins des inquiétudes** concernant :

- les emplacements réservés (largeur de bande) et les expropriations ;
- les nuisances (pollution atmosphérique, bruit) ;
- les dispositifs d'échanges ;
- l'étalement urbain futur entre la RD 6110 et la voie de contournement.

B) Expropriations – Syndrome NIMBY

Le **projet présente un coût sociétal non négligeable** puisque **sa réalisation nécessite l'expropriation de propriétaires privés**. Les observations du public mettent en évidence des interrogations légitimes et de lourdes inquiétudes quant au devenir des parcelles directement impactées par le projet ou situées à proximité.

L'enquête parcellaire devrait répondre à ces interrogations puisqu'elle vise notamment à déterminer précisément les biens situés dans l'emprise du projet et à vérifier l'adéquation entre les besoins du projet et l'emprise proposée.

Le syndrome NIMBY (Not In My Backyard) évoque l'attitude des personnes qui refusent l'implantation d'une infrastructure dans leur environnement proche en raison des désagréments avérés ou supposés qu'elle va engendrer : environnementaux, sociaux, esthétiques, ... Ce syndrome est particulièrement prégnant chez les propriétaires Saint-Christolens installés depuis quelques années dans le secteur de la déviation en tracé neuf. **Ce facteur sociétal ne doit pas être sous-estimé** car il n'est pas une simple émanation d'égoïsmes locaux mais traduit l'émergence d'un nouveau modèle d'appréciation de l'intérêt général et reflète une tendance marquée des citoyens à remettre en cause l'autorité administrative dont ils considèrent qu'elle les met devant le fait accompli.

c) Impact sur l'activité des entreprises

Comme indiqué précédemment **la viabilité d'une exploitation agricole et d'une entreprise de stockage de matériaux semble compromise** en raison de l'impact conséquent du projet sur les terrains traversés.

2.2.3.6.- Atteintes d'ordre environnemental

Les effets directs et indirects, permanents ou temporaires du projet induisent des impacts résiduels significatifs malgré l'application de mesures d'évitement et de réduction, nécessitant de ce fait la mise en œuvre de mesures compensatoires listées dans l'étude d'impact et que le maître d'ouvrage s'engage à faire appliquer.

En raison notamment de son impact sur la biodiversité le projet a nécessité une « Demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces de faune sauvage protégées » en application des art. L.411-1 et L.411-2 du Code de l'environnement.

Selon l'étude d'impact, **l'application effective des mesures compensatoires** via un plan de gestion établi sur 30 ans, **permettra le maintien dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.**

Avis CE

Globalement la population est favorable aux objectifs du projet de déviation mais reste divisée sur le choix du tracé dès lors que celui-ci pourrait avoir des conséquences sur leurs biens immobiliers .

De fait le coût sociétal est conséquent et génère une opposition marquée des propriétaires impactés directement (expropriations) ou indirectement (syndrome NIMBY).

La mise en œuvre des mesures compensatoires devrait permettre de pallier les effets résiduels significatifs sur certaines espèces d'insectes (Diane), d'avifaune (Chevêche d'Athéna) et de chiroptères.

2.3.- COHERENCE

2.3.1.- Cohérence avec la documentation règlementaire

2.3.1.1.- Cohérence avec les documents d'urbanisme

Il été montré au para 1.4.2.4 du titre I, que le projet est compatible avec les documents suivants qui peuvent lui être opposables

A) Schéma de cohérence territoriale du Pays de Cévennes

Le projet de déviation est identifié formellement dans SCoT du Pays de Cévennes dont le Document d'Orientations et d'Objectifs précise dans son orientation 3.1.5.1 les actions à entreprendre concernant les infrastructures routières : « *Les contournements de Saint-Christol, Lédignan et Saint Ambroix sont également à réaliser afin d'améliorer la desserte de ces pôles et dissocier les trafics locaux et de transit* ».

En outre l'étude d'impact montre que **la réalisation de la déviation est en adéquation avec les principes du DOO qui le concernent, grâce à la mise en œuvre des mesures ERC** : aménager dans le respect du territoire ; préserver en quantité et en qualité la ressource en eau ; préserver et développer la biodiversité ; préserver et valoriser les patrimoines paysagers ; maîtriser les impacts de l'exploitation des ressources naturelles locales ; réduire l'empreinte des déchets.

B) Plans locaux d'urbanisme

- **PLU de Saint Christol lez Alès**

La déviation traversera des zones N, U4b, IAU, IVAU, Ub, et A, dont **le règlement autorise les équipements d'intérêt général y compris dans les secteurs où leur implantation est techniquement irréalisable hors du champ d'inondation mais sous réserve d'une étude hydraulique** identifiant leur impact et définissant des mesures compensatoires.

- **PLU d'Alès**

La déviation traversera des zones U2 et AU2 dont **le règlement autorise la réalisation de voies de circulation et les affouillements** subséquents.

- **Emplacements réservés.**

L'emprise du projet est incluse dans les emplacements réservés définis dans chacun des deux PLU.

Avis CE

Le projet est compatible avec le SCOT du Pays de Cévennes et les PLU d'Alès et de Saint Christol lez Alès.

2.3.1.2.- Cohérence avec les plans et schémas régionaux

A) Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire du Languedoc-Roussillon

L'objectif du projet est conforme aux recommandations du SRADDT qui demande notamment que **les politiques routières régionales** soient conduites de telle sorte à ne pas générer de nouveaux trafics routiers et qu'elles aient pour but essentiel **d'opérer des délestages, d'offrir des alternatives à des itinéraires saturés, ou de « dévier » certains flux dans l'intérêt du développement de certains territoires.**

Avis CE

Le projet est compatible avec les recommandations du SRADDT Languedoc Roussillon .

B) Schéma régional de cohérence écologique

L'étude d'impact évalue l'ensemble des effets du projet sur les continuités écologiques en cohérence avec les enjeux concernés de la trame verte et bleue :

- transparence des infrastructures pour le maintien et la restauration des continuités écologiques ;
- continuités écologiques des cours d'eau et des milieux humides.

L'étude naturaliste réalisée par le bureau d'études BARBANSON qualifie **les impacts du projet de faibles à non significatifs, et précise les mesures d'évitement et de réduction à mettre en place.**

Avis CE

Le projet est en adéquation avec les objectifs définis dans le plan d'action stratégique du SRCE pour la préservation et la remise en état des continuités écologiques.

C) Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie

Le SRCAE a notamment défini comme grands objectifs la réduction drastique des émissions de gaz à effet de serre et des émissions de polluants atmosphériques générés par la circulation routière.

L'étude d'impact montre que le projet aura pour effets :

- **d'entraîner une diminution sensible des émissions et des concentrations polluantes dans la traversée de Saint-Christol-Lez-Alès, liée au délestage de trafic** (Cf para 1.4.2.3 du titre I, sous para E). Ainsi le contournement induira une diminution d'environ 8% de l'indice pollution-population (IPP) au centre-ville par rapport à la situation tendancielle (sans aménagement) et concernera environ 1000 personnes et des établissements sensibles ;
- **de générer une légère hausse des émissions de polluants particuliers et de CO2 sur le nouveau tracé** lequel traversera une zone très peu urbanisée (environ 700 habitants dans un habitat dispersé) ; sur cette section l'IPP subira une légère augmentation d'environ 1,7% par rapport à la situation tendancielle.

Avis CE

Le projet respecte les objectifs du SRCAE LR.

L'augmentation de l'IPP autour de la section en tracé neuf est largement compensée par la diminution de l'IPP au centre-ville zone densément habitée.

En outre la localisation du tracé neuf dans un milieu très ouvert et moins urbanisé (zone agricole et périurbaine) favorisera la dispersion des polluants.

Les mesures de réduction de la pollution dans les zones du projet les plus impactées sont brièvement citées et restent optionnelles ; en particulier la notion de zone tampon, dans un milieu périurbain, mériterait d'être plus amplement développée.

D) Plans d'élimination et de gestion des déchets

a) Plan régional d'élimination des déchets dangereux

Pour pallier les risques liés à d'éventuelles pollutions accidentelles lors des travaux il est prévu la **mise en œuvre des mesures préventives et palliatives en adéquation avec les grands objectifs fixés dans le PREDD** (Cf para 1.4.2.4 du titre I, sous para I) : minimiser la production des déchets dangereux (DD) ; privilégier leur valorisation ; optimiser leur collecte et leur prise en charge; optimiser leur transport.

b) Plan départemental d'élimination des déchets du BTP

Les dispositions prises par le Maître d'Ouvrage pour gérer les volumes et la nature des déchets BTP générés par le chantier (Cf para 1.4.2.4 du titre I, sous para I) respectent les objectifs du plan départemental.

Avis CE

Le projet est compatible avec le PREDD et le Plan départemental d'élimination des déchets du BTP.

2.3.1.3.- Cohérence avec les plans relatifs à « l'eau »

A) Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Rhône-Méditerranée

L'analyse exhaustive de la compatibilité du projet avec les orientations fondamentales du SDAGE RM 2016-2021 (Cf para 3.4.1.2 du titre I de ce rapport) montre de façon indubitable que **le projet est en adéquation avec les dispositions** qui le concernent.

B) Schéma d'aménagement et de gestion des eaux - Contrats de milieu

Le projet est compatible avec les orientations B et D du SAGE des Gardons qui le concernent (Cf para 3.4.2.1 du titre I) **et avec le Contrat de milieu des Gardons** qui constitue la traduction opérationnelle du SAGE.

Orientation B : poursuivre l'amélioration de la gestion du risque inondation.

Orientation D : préserver et reconquérir les milieux aquatiques.

C) Plan de gestion des risques d'inondation du bassin Rhône-Méditerranée

Le projet est compatible avec les grands objectifs 1 et 2 du PGRI qui le concernent.

1) Mieux prendre en compte le risque dans l'aménagement et maîtriser le coût des dommages liés à l'inondation.

2) Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques.

Il est montré au para 3.4.3.2 du titre I, que **le projet a pris en compte la problématique de prévention des inondations et respecté les dispositions de la stratégie locale de gestion du risque inondation** en limitant son impact sur les écoulements en crue de l'Alzon et du Respéchas et de leurs fossés pluviaux affluents ainsi que sur leurs champs d'expansion de crue.

Avis CE

Le projet est compatible avec ;

- les dispositions du SDAGE RM 2016-2021 et les orientations du SAGE des Gardons qui le concernent ;**
- les grands objectifs de la stratégie locale de gestion des risques d'inondation déclinés dans le PGRI RM 2016-2021.**

2.3.1.4.- Cohérence avec les plans de prévention des risques

A) Plan de prévention des risques inondation

Le projet a fait l'objet d'une procédure de demande d'autorisation environnementale pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L. 214-3 du Code l'environnement.

Le dossier relatif à cette procédure (pièce D : procédure IOTA, volet Loi sur l'eau et milieux aquatiques) montre que **le règlement du PPRI a été respecté et que le projet a été conduit en étroite concertation avec la DDTM** en charge de cette problématique.

L'étude portant sur la compatibilité du projet avec le PPRI conclut que les mesures définies pour compenser les incidences du projet sur les écoulements en crue et les zones d'expansion des crues permettent de rendre l'impact du projet négligeable sur le risque inondation et sur le fonctionnement des milieux aquatiques.

B) Plan de prévention des risques incendies de forêt

Le projet n'interfère avec aucune zone de PPRIF et n'est pas situé en zone forestière.

Avis CE

Le projet est compatible avec le PPRI portant sur le bassin versant du Gardon d'Alès approuvé en 2010.

2.3.2. Adéquation du projet d'aménagement avec l'assiette DUP

La description de l'assiette DUP (Cf para 2.2.1 du titre I supra) sur la base de l'évaluation effectuée par le service du Domaine et la cartographie afférente (documents graphiques des PLU d'Alès et de Saint Christol lez Alès), montre :

- que le taux d'emprise de la zone DUP (36% sur la commune de Saint Christol lez Alès et 15,6% sur celle d'Alès) est cohérent avec le plan de masse du projet et le plan de localisation du tracé comportant la zone DUP.**
- que la zone DUP est cohérente avec les emplacements réservés au PLU des 2 communes.**

Toutefois l'enquête publique a révélé **quelques points durs concernant l'impact du projet sur certaines propriétés.**

- **Le tracé de la déviation traverse les terres de la famille Ravel – Luffroy dont il scinde l'exploitation agricole en deux. Par l'effet d'emprise et de morcellement qui en résulte, les exploitants considèrent que leur entreprise est mise en péril.**
- **Le projet empiète sur environ 46,5% des terrains sur lesquels l'entreprise « Matériaux anciens du Sud » stocke 500 tonnes de matériel, ce qui compromet selon le chef de l'entreprise l'activité de celle-ci et l'oblige à déménager.**

Avis CE

La cohérence du tracé de la déviation avec l'assiette DUP est avérée mais soulève des difficultés concernant l'exploitation agricole de Mme Ravel et l'entreprise de Mr Thierry Lopez. .

Les réponses du maître d'ouvrage à leurs demandes (Cf para 6.3.2.2, sous para A et J) sont des amorces de solutions qui devront être concrétisées lors des négociations amiables qui précéderont l'enquête parcellaire.

2.4.- CONCLUSIONS ET AVIS

2.4.1.- Conclusions

2.4.1.1.- Effectivité de la procédure

1) Complétude dossier

- **Le contenu du dossier est conforme aux dispositions de l'art. R. 123-8 du Code de l'environnement.**
- **Le dossier d'enquête préalable à la DUP comporte les pièces prévues par l'art. R. 112-4 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.**

2) Concertation préalable

En application des articles L.103-2 et R.103-1 du Code de l'urbanisme, **le maître d'ouvrage a organisé une concertation préalable avec le public en 2007.**

Cette concertation avait notamment pour objectifs de présenter les différentes variantes du projet et de faire ressortir la solution la plus adaptée. **Le choix de la variante « POS » a ainsi été retenu à l'issue de cette concertation** dont le bilan a fait l'objet d'un compte rendu en juin 2007.

3) Information et expression du public

Les moyens d'information et d'expression du public ont été conformes aux dispositions prévues dans l'arrêté préfectoral 30-2021-10-15-00005 portant ouverture de l'enquête publique unique.

2.4.1.2.- Pertinence de la demande de DUP

Les questions soulevées relativement à la pertinence de la demande de DUP (Cf paragraphe 2.2 précédent) conduisent aux conclusions suivantes.

1) Le projet présente par lui-même un intérêt public.

- S'agissant de l'aménagement d'installations et d'équipements visant à satisfaire un besoin collectif de la population, **le projet, selon la jurisprudence, entre dans la catégorie des installations assurant un service d'intérêt général.**

- **Le projet permettra :**

- **de satisfaire un besoin collectif d'aménité**, à savoir une meilleure qualité de vie des habitants du centre urbain de Saint Christol lez Alès ;
- **d'améliorer la circulation de transit sans impacter de façon significative la qualité de l'air alentour du nouveau tracé.**

2) L'atteinte à la propriété privée est nécessaire pour atteindre les objectifs du projet.

- **Du point de vue de la destination** : la configuration de l'assiette DUP épouse la géométrie de l'aménagement et est cohérente avec la description du projet tel que présenté dans l'étude d'impact et les vues en plan : **la zone DUP est donc bien destinée à l'opération d'aménagement de la déviation.**

- **Du point de vue de la superficie** : l'emprise DUP sur les terrains privés montre que **les atteintes à la propriété privée sont proportionnées à la juste mais nécessaire réalisation du projet d'aménagement** de la déviation tel que retenu par la CA Alès aggro après la phase de concertation avec le public.

- Toutefois, au vu des observations du public, il apparaît **que la pérennité d'une exploitation agricole et d'une entreprise de stockage de matériaux soit compromise par la réalisation du projet.**

- **La variante retenue est celle qui présente l'incidence la plus faible au regard des critères d'analyse.** Aucune des 3 autres variantes ne répond pleinement à l'objectif premier du projet qui vise à fluidifier et désengorger le nœud routier que constitue le centre-ville de Saint Christol lez Alès. **Il n'y a donc pas d'autre solution alternative permettant de réaliser le projet dans des conditions équivalentes au regard du projet présenté à l'enquête.**

3) Le bilan coûts-avantages penche en faveur de l'utilité publique du projet.

- **Atteintes d'ordre économique et social**

- **Le coût financier de l'opération est en adéquation avec le but sociétal recherché** : désengorger le centre-ville et améliorer ainsi la qualité de vie de la population.
- **Le projet présente néanmoins un coût sociétal conséquent en raison de la procédure d'expropriation subséquente et de son impact sur la viabilité d'une exploitation agricole et d'une entreprise de stockage de matériaux.** Toutefois les réponses du maître d'ouvrage ouvrent des perspectives quant à sa **volonté de résoudre au mieux des intérêts de chacun cette problématique.**

- **Atteintes d'ordre environnemental**

La mise en œuvre des mesures compensatoires devrait permettre de pallier les effets résiduels significatifs sur certaines espèces d'insectes (Diane), d'avifaune (Chevêche d'Athéna) et de chiroptères.

2.4.1.3.- Cohérence de la demande de DUP

L'analyse de l'adéquation du projet de déviation avec la demande de DUP (Cf paragraphe 2.3 précédent) conduisent aux conclusions suivantes.

1) Cohérence avec les documents d'urbanisme

- **Le projet est formellement identifié dans le Schéma de cohérence territoriale du Pays de Cévennes et en adéquation avec les principes du Document d'orientations et d'objectifs grâce à la mise en œuvre des mesures ERC.**
- **L'emprise du projet est incluse dans les emplacements réservés définis dans les Plans locaux d'urbanisme d'Alès et de Saint Christol lez Alès.**
- **Le projet est compatible avec les règlements respectifs des zones PLU d'Alès et de Saint Christol lez Alès traversées par la déviation.**

2) Cohérence avec la documentation règlementaire

- **Le projet est en adéquation :**
 - **avec les recommandations du Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire Languedoc Roussillon ;**
 - **avec les objectifs définis dans le Plan d'action stratégique du Schéma régional de cohérence écologique pour la préservation et la remise en état des continuités écologiques.**
- **Le projet respecte les objectifs du Schéma régional du climat de l'air et de l'énergie car l'augmentation de la pollution atmosphérique dans la zone de section en tracé neuf, peu densément urbanisée, est largement compensée par la diminution consécutive de la pollution au centre-ville.**
- **Le projet est compatible avec le Plan régional d'élimination des déchets dangereux et le Plan départemental d'élimination des déchets du BTP.**
- **Le projet est compatible avec :**
 - **les dispositions du SDAGE RM 2016-2021 et les orientations du SAGE des Gardons qui le concernent ;**
 - **les grands objectifs de la stratégie locale de gestion des risques d'inondation déclinés dans le PGRI RM 2016-2021 ;**
 - **le PPRI portant sur le bassin versant du Gardon d'Alès approuvé en 2010.**

2) Cohérence avec l'assiette DUP

- **Du point de vue de la destination.**

La configuration de l'assiette DUP épouse la géométrie de l'aménagement et est cohérente avec la description du projet telle que présentée dans l'étude d'impact et les vues en plan : elle est donc bien destinée à l'opération d'aménagement de la déviation.

- **Du point de vue de la superficie.**

L'emprise DUP montre que les atteintes à la propriété privée sont proportionnées à la juste mais nécessaire réalisation du projet d'aménagement de la déviation tel que retenu par la CA Alès agglo après la phase de concertation avec le public.

2.4.1.4.- Prise en compte des observations et propositions du public

- Environ 60% des observations recueillies dans les différents registres sont ouvertement défavorables à la réalisation du contournement. Elles proviennent de personnes impactées par le projet à des degrés divers. Toutefois cet élément est un biais qui doit être mis en perspective avec l'importance de la population concernée, et apprécié au regard des éléments statistiques du registre dématérialisé. Ceux-ci indiquent en effet que pendant la durée de l'enquête 1574 personnes ont visité le site et **703 ont consulté le dossier**. Dès lors la proportion des opposants déclarés au projet par rapport à ceux ayant consulté le dossier devient toute relative (environ 6%).
- **La phase de concertation préalable a montré que globalement, la population est favorable aux objectifs du projet mais reste divisée sur le choix du tracé voire opposée à la réalisation de l'aménagement dès lors que celui-ci aurait pour conséquences, soit une aliénation de tout ou partie de leur bien immobilier situé dans la bande DUP, soit un impact sur la valeur de leur propriété en raison de la proximité de la déviation, soit un impact sur leur qualité de vie en raison des nuisances générées par l'infrastructure.**
- **Les réactions émanant de personnes situées plus ou moins loin du tracé montrent une hostilité marquée envers le projet.** La réflexion ne nie pas mais minimise la problématique de la congestion de la circulation au centre-ville et s'accompagne le plus souvent d'une proposition qui reprend à son compte l'une des variantes présentées dans l'étude d'impact. Ainsi les aménagements de l'ancienne route d'Anduze (contournement Ouest) et des RD 367 et 325 (contournement Est) sont-ils le plus souvent évoqués. Il est également proposé une nouvelle variante d'environ 6,4 km, qui passerait au sud de Saint Christol et relierait la vieille route d'Anduze au sud-ouest de Bagard à la 2x2 voies Nîmes-Alès au niveau de l'échangeur de Vézénobres. **Toutefois les implications de ces variantes aménagées sont survolées et justifiées par l'affirmation que le nombre d'expropriations, le coût des travaux et l'impact sur l'environnement seraient infiniment moindre, ce qui n'est pas démontré.**
- **Concernant l'exploitation agricole de la famille RAVEL-LUFFROY :** l'aménagement de la voie de contournement est susceptible de compromettre la structure de l'exploitation agricole par effet d'emprise et de morcellement. Cette situation devra faire l'objet d'une attention toute particulière de la part du maître d'ouvrage, dans le cadre des négociations amiables préalables à la deuxième phase de la procédure (enquête parcellaire) si la DUP est confirmée par arrêté préfectoral. **La réponse du maître d'ouvrage aux interrogations de cette famille est encourageante puisqu'elle n'écarte pas la possibilité de proposer des échanges parcellaires ; il est sous-entendu toutefois qu'il n'y a pas de garantie quant à l'obtention d'une contiguïté des parcelles aboutissant à une unité foncière d'un seul tenant.** A tout le moins, comme le précise la Chambre d'agriculture du Gard, il sera nécessaire dans le cadre des futures négociations amiables, d'appliquer l'accord cadre interdépartemental du 18 septembre 1995 relatif à l'indemnisation des préjudices subis par les propriétaires fonciers et les exploitants agricoles.
- **Concernant l'entreprise « Matériaux anciens du Sud » de Mr Thierry LOPEZ :** le projet obère près de la moitié de la superficie des terrains consacrés au stockage des matériaux, ce qui compromet selon Mr Lopez, l'activité de son entreprise par ailleurs fort active dans le Gard. Dans sa réponse aux observations du public, le maître d'ouvrage indique que le déplacement de cette activité pourra être étudié dans le cadre de l'enquête publique parcellaire et que le phasage des travaux de la déviation

sera également évoqué avec le propriétaire car cette section de voie n'est pas prioritaire dans la réalisation de la déviation. La proposition du maître d'ouvrage permettra donc de faire perdurer l'entreprise jusqu'au début des travaux concernant cette section et de profiter de ce délai pour la recherche d'un nouveau terrain.

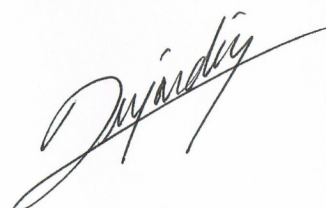
2.4.2.- Avis

Au vu du dossier présenté à l'enquête publique, des observations formulées et des réponses du maître d'ouvrage, après avoir examiné les différents aspects du projet, le Commissaire enquêteur émet un **AVIS FAVORABLE** à la demande de déclaration d'utilité publique pour la réalisation de la déviation de Saint Christol lez Alès.

Vauvert, le 10 janvier 2022

Le Commissaire enquêteur

M. Daniel Dujardin



3.- CONCLUSIONS RELATIVES A L'ENQUETE PORTANT SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

3.1.- DEMARCHE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Concernant l'étude du dossier, le Commissaire enquêteur a cherché à s'assurer :

- que les ouvrages hydrauliques sont situés dans l'emprise DUP et les emplacements réservés dans les PLU ;
- que la demande était conforme au contexte réglementaire la régissant ;
- que les caractéristiques des ouvrages hydrauliques répondent aux règles édictées par la DDTM 30 ;
- que le projet n'aggrave pas la situation ex post par rapport à la situation ex ante en termes de risque d'inondation ainsi qu'en termes de pollution ;
- que le droit des tiers était pris en compte.

Concernant les observations du public, le CE s'est attaché :

- à prendre en compte toutes les observations et propositions exprimées par le public ;
- à compléter son information en visitant le site ;
- à répondre aux observations avec objectivité et impartialité, en s'appuyant sur le bon sens et l'expérience.

3.2.- PERTINENCE

3.2.1.- Du point de vue juridique

Aux termes des articles L.214-1 et suivants du Code de l'Environnement, les installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) réalisés à des fins non domestiques par toute personne physique ou morale, publique ou privée et entraînant des prélèvements sur les eaux superficielles ou souterraines, restitués ou non, une modification du niveau ou du mode d'écoulement des eaux, la destruction de frayères, de zones de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole ou des déversements, écoulements, rejets ou dépôts directs ou indirects, chroniques ou épisodiques même non-polluants, sont soumis à autorisation ou à déclaration préalable suivant les dangers qu'ils présentent et la gravité de leurs effets sur la ressource en eau et les écosystèmes aquatiques.

Selon la nomenclature définie par l'art. R.214-1 du Code de l'environnement **le projet de déviation est soumise à autorisation délivrée par le Préfet après enquête publique.**

3.2.2.- Du point de vue technique

Le tracé de la déviation intercepte des ruisseaux, des fossés pluviaux ainsi que des rivières (Alzon et Respéchas). La réalisation d'ouvrages hydrauliques adaptés à chaque situation **pour assurer la transparence hydraulique de l'aménagement** s'est donc avérée nécessaire. En effet **la déviation ne doit pas constituer une contrainte à l'écoulement des eaux ni aggraver le risque en termes d'inondabilité.**

Au regard de l'assainissement pluvial le projet doit répondre aux deux problématiques suivantes : **compenser la création des surfaces imperméabilisées ; ne pas altérer la qualité des eaux superficielles et souterraines.**

3.3.- COHERENCE

3.3.1.- Au regard de la réglementation

Les caractéristiques des bassins de décantation (volume de rétention, débit de fuite, temps de vidange de l'ouvrage plein, ...) ont été définies selon les règles établies par la DDTM 30 au titre de la rubrique 2.1.5.0 de la nomenclature « eau ».

Les bassins ont été disposés judicieusement de part et d'autre de la voie de telle sorte à recueillir et concentrer au creux de chaque bassin versant routier les eaux de ruissellement issues de l'infrastructure.

3.3.2.- Au regard du principe de transparence hydraulique

3.3.2.1.- Phase travaux

- L'aménagement des ouvrages de franchissement de l'Alzon et du Respéchas sera réalisé sans **aucune intervention dans les lits mineurs, ni aucun reprofilage des berges.**
- Pour permettre le rétablissement des écoulements sous les ouvrages de franchissement, l'apport **de remblais dans les zones inondables de ces rivières sera compensé par des décaissements de volumes équivalents dans d'autres zones inondables.**

3.3.2.2.- Phase exploitation

- Les eaux issues de l'aménagement seront récupérées dans des cunettes enherbées de part et d'autre de la chaussée puis dirigées par un réseau étanche vers 9 bassins de rétention disposés le long de l'infrastructure ; ces bassins totaliseront une capacité de 21500 m³ pour compenser les 215000 m² de surfaces imperméabilisées (volume de rétention minimum : 200 l/m² imperméabilisé ; débit de fuite : 7 l/s/ha imperméabilisé ; non aggravation des débits de pointe jusqu'à l'occurrence centennale).
- **Les ruisseaux** intermittents de la **Luquette** et de **Fontvieille** ainsi que **les fossés pluviaux** impactés par les travaux d'aménagement **seront rétablis par des ouvrages** (buses, cadres) dont **les dimensions ont été calculées pour un débit d'occurrence centennale.**
- **La hauteur des tabliers des deux ouvrages d'art** a été calculée pour que **ceux-ci restent élevés au-dessus de la ligne d'eau maximale** atteinte lors de la **crue exceptionnelle de 2002.**
- **Les eaux pluviales périphériques au projet** seront collectées et conduites vers des **ouvrages de franchissement dimensionnés au minimum pour un évènement d'occurrence centennale.**

3.3.3.- Au regard de la qualité des eaux

3.3.3.1.- Phase travaux

- Un ensemble de mesures préventives ainsi que des dispositifs spécifiques de protection seront mis en œuvre afin de réduire tout risque de pollution des eaux superficielles et souterraines.
- Il est prévu que le maître d'ouvrage (Alès agglomération) établisse, avant le démarrage des travaux, un plan d'intervention en cas de pollution accidentelle.

3.3.3.2.- Phase exploitation

- Les eaux pluviales issues de l'aménagement peuvent être potentiellement polluées ; les 9 bassins de rétention permettront d'intercepter et de stocker une pollution accidentelle ou chronique avec un taux d'abattement de 80% vis-à-vis des matières en suspension et des hydrocarbures.
- Les bassins de rétention 2,3 et 4 seront dotés d'un « volume mort » pour retenir une éventuelle pollution accidentelle et permettre un délai d'intervention suffisant avant que la pollution n'atteigne l'Alzon et le Respéchas situés en aval.
- Pour éviter toute infiltration dans la nappe alluviale souterraine de l'Alzon en raison de la nature des sols au droit des bassins de rétention 2 et 3, ceux-ci seront imperméabilisés (géomembrane ou une couche d'argile recouverte d'une épaisse couche de terre végétale pour favoriser la retenue des polluants). Le réseau de collecte des eaux pluviales sera également imperméabilisé (cunettes bétonnées).
- Les autres bassins seront simplement enherbés car la couche marneuse sous-jacente protège les eaux souterraines, profondes et peu présentes, de toute infiltration des eaux pluviales dans ces bassins.

3.3.4.- **Au regard de la préservation de la zone humide**

3.3.4.1.- Phase travaux

Au total **385 ml de ripisylves seront concernés par les travaux d'aménagement des ouvrages de franchissement de l'Alzon et du Respéchas**. Les mesures de réduction envisagées devraient permettre de maintenir à niveau la fonctionnalité et la continuité écologique de ces zones humides. Toutefois les travaux de déboisages, même réduits au strict nécessaire, devraient impacté légèrement la biodiversité de ces lieux.

3.3.4.2.- Phase exploitation

La déviation aura des effets directs et permanents sur les zones humides, en particulier les ripisylves et les bancs de graviers : **environ 0,3 ha de zones humides seront ainsi détruites**.

La destruction de zones humides nécessitant une **compensation à hauteur de 200%**, conformément aux prescriptions du SDAGE Rhône Méditerranée 2016-2021, **la zone de compensation couvrira donc une superficie globale de 0,6 ha minimum, et sera commune aux habitats, aux chiroptères et aux oiseaux**.

3.3.5.- **Au regard de la documentation règlementaire sur les eaux**

3.3.5.1.- Compatibilité avec le SDAGE RM 2016-2021

Le chapitre I.1 de la pièce D présente une analyse exhaustive visant à mettre en évidence l'adéquation du projet avec les différentes dispositions des orientations fondamentales.

Il apparait que le projet a été mûrement réfléchi en amont, les impacts évalués en phase travaux comme en phase exploitation et les dispositions nécessaires prises pour :

- Pallier les effets du changement climatique.
- Assurer le principe de prévention.
- Mettre en œuvre le principe de non dégradation des milieux aquatiques.

- Prendre en compte les enjeux économiques et sociaux du projet.
- Assurer la cohérence du projet avec la documentation réglementaire.
- Eviter et/ou pallier toute forme de pollution.
- Préserver et restaurer le fonctionnement des milieux aquatiques et des zones humides.
- Préserver la sécurité des populations exposées aux inondations.

Il ressort de cette analyse que **le projet est en adéquation avec les orientations fondamentales du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Rhône Méditerranée 2016 – 2021.**

3.3.5.2.- Compatibilité avec le SAGE des GARDONS

L'analyse de la compatibilité du projet avec les objectifs du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux des Gardons est détaillée au chapitre I.II de la pièce D.

Celle-ci montre que le projet est effectivement compatible avec les deux orientations qui le concernent grâce aux mesures suivantes.

- **Gestion du risque inondation** (orientation B).
 - Prise en compte du risque inondation et du ruissellement pluvial.
 - Préservation des champs d'expansion de crue ; contrôle strict du remblaiement en lit majeur des cours d'eau.
 - Protection des enjeux forts (zones humides notamment).
- **Préservation des milieux aquatiques** (orientation D).
 - Gestion et restauration des espaces de bon fonctionnement des deux cours d'eau.
 - Préservation des zones humides et reconquête des parties impactées (mesures ERC).

3.3.5.3.- Compatibilité avec le PGRI

Les communes de Saint-Christol-lez-Alès et d'Alès sont incluses dans un territoire à risque important d'inondation (TRI d'Alès) couvert par un plan de gestion du risque d'inondation (PGRI). Le projet de déviation est concerné par les grands objectifs suivants du PGRI.

- **Mieux prendre en compte le risque dans l'aménagement et maîtriser le coût des dommages liés à l'inondation.**
- **Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques.**

L'analyse de la compatibilité du projet de déviation (Cf chap I.III pièce D, procédure IOTA) montre que celui-ci est en adéquation avec ces deux objectifs.

Le projet a intégré la problématique de prévention et cherché à limiter son impact, d'une part sur les écoulements en crue de l'Alzon, du Respéchas et de leurs fossés pluviaux affluents et d'autre part sur leurs champs d'expansion de crue.

Le risque d'inondation ne sera aggravé ni à l'amont ni à l'aval de l'opération.

3.3.6.- Au regard de l'intérêt des tiers

3.3.6.1.- Du point de vue du droit de propriété

Il a été montré ce qui suit au chapitre 3.5 du titre I du présent rapport.

- **L'emprise du projet concorde avec les emplacements réservés** à cet effet et définis dans chaque PLU d'Alès et de Saint Christol lez Alès.
- L'emprise DUP montre que **les atteintes à la propriété privée sont proportionnées à la juste mais nécessaire réalisation du projet d'aménagement**. Toutefois l'analyse des observations du public montre que **les habitants impactés par le projet sur la partie en tracé neuf sont fermement opposés à sa réalisation** (Cf para 2.4.1.4 du titre II).
- **Le projet implique la destruction ou la relocalisation de 7 habitations** situées sur le tracé. **Si aucun bâtiment industriel ou commercial ne sera impacté par le projet, en revanche** un lieu de stockage de matériaux du bâtiment, situé au raccordement de la RD6110 sud sera sévèrement impacté.
- Le projet aura une **incidence faible sur l'activité agricole** de la commune de Saint-Christol-lez-Alès. Les parcelles agricoles nécessaires à la réalisation du projet seront achetées par le maître d'ouvrage. Toutefois il apparaît **qu'une exploitation agricole sera sévèrement impactée par effet d'emprise et de morcellement** (Cf para 2414 du titre II).

3.3.6.2.- Du point de vue de la sécurité des personnes et des biens

- **La baisse de trafic engendrée par le projet induit une augmentation de la sécurité routière sur la RD 6110** qui traverse la ville de part en part. De même les **voiries locales** actuellement empruntées par nombre d'usagers pour éviter la traversée du centre-ville aux heures de pointe, **verront également une baisse du trafic** qui s'accompagnera d'une **amélioration de la sécurité**.
- **Le trafic détourné par la déviation va impacter modérément les populations périurbaines** jusque-là épargnées par les nuisances (augmentation de l'IPP d'environ 1,7%, donc pas de risque sanitaire).
- **Le risque d'inondation ne sera aggravé ni à l'amont ni à l'aval de l'opération** en raison des mesures définies pour compenser les incidences de l'aménagement sur les écoulements en crue et les zones d'expansion des crues. Le projet n'affectera pas des espaces sensibles, habités ou urbanisables. Seules des friches ou des terres agricoles bordant le Respéchas pourront être touchées par ces nouvelles emprises inondables.
- Les **mesures préventives** qui seront mises en œuvre pendant la durée des travaux permettront de **réduire a minima le risque de pollution des eaux superficielles et souterraines**. Il n'y aura **aucun impact significatif en phase exploitation sur les eaux souterraines et superficielles** du point de vue quantitatif et qualitatif.
- La **surveillance et l'entretien des aménagements** sont placés sous la responsabilité d'Alès Agglo. Un **plan de gestion** définissant les modalités d'entretien du réseau d'assainissement pluvial, des ouvrages de rétention et des ouvrages annexes sera soumis à la Police de l'Eau et un **carnet de suivi d'entretien des ouvrages hydrauliques** tenu à sa disposition.

3.3.6.3.- Du point de vue de la qualité de vie

- A moyen terme le projet apportera une **meilleure qualité de vie à la population du centre-ville, sans impact sanitaire significatif sur les riverains de la déviation**. En effet l'étude d'impact met en évidence, concernant la variation de la pollution atmosphérique, une diminution marquée de celle-ci en zone urbaine en particulier au centre-ville, et une augmentation faible autour de la future déviation.

- **En période de travaux, une certaine gêne sera apportée aux usagers.** Le risque de pollution accidentelle restera faible et les conséquences limitées.
- **L'environnement paysager va subir un profond changement.** Les mesures visant à permettre une meilleure insertion de l'infrastructure dans l'environnement ne pourront suffire à pallier les altérations du paysage.

3.4.- CONCLUSIONS ET AVIS

3.4.1.- Conclusion

3.4.1.1.- Concernant la transparence hydraulique

- **La réalisation des ouvrages d'art n'aura pas d'incidence significative sur les lits mineurs de l'Alzon et du Respéchas.**
- **Les volumes remblayés dans les zones inondables de ces rivières seront compensés par des décaissement de volumes équivalents dans d'autres zones inondables ; les écoulements seront rétablis au niveau de chaque ouvrage de franchissement.**
- **Les différentes modélisations des débits de pointe montrent que les 9 bassins assurent une régulation des débits conformément aux exigences de la DDTM.**
- **La création des ouvrages d'art sur l'Alzon et le Respéchas entraine un léger rehaussement de la ligne d'eau en cas de crue centennale ou exceptionnelle (2002), mais l'impact sur les zones inondables en amont reste limité à quelques centaines de m².**
- **Le projet n'affecte pas d'espaces sensibles, habités ou urbanisables. Seules des friches ou des terres agricoles bordant le Respéchas pourront être touchées par ces nouvelles emprises inondables.**

3.4.1.2.- Concernant la qualité des eaux

- **L'ensemble des mesures préventives et des dispositifs spécifiques de protection et de compensation qui seront mis en œuvre, permettront de réduire considérablement tout risque de pollution des eaux superficielles et souterraines, en phase travaux comme en phase exploitation.**
- **Le projet aura un impact faible sur l'alimentation des aquifères et le rabattement des nappes. Aucune mesure spécifique n'est à prévoir.**
- **Le volume mort des bassins de rétention 2, 3 et 4 n'est pas chiffré. Selon la réglementation DDTM le volume mort doit être dimensionné pour stocker 30 m³ de pollution.**

3.4.1.3.- Concernant l'impact sur la zone humide

- **Les travaux de réalisation des ouvrages de franchissement de l'Alzon et du Respéchas n'impacteront pas la fonctionnalité et la continuité écologique des zones humides associées. Leur biodiversité sera toutefois légèrement altérée.**
- **Les mesures conservatoires mises en place pour une durée de 30 ans et basées sur la triple action de préservation, restauration et création, faciliteront la capacité de résilience des espaces de bon fonctionnement englobant les zones humides et**

permettront à celles-ci de retrouver à terme un bon état de fonctionnement écologique.

3.4.1.4.- Concernant la documentation réglementaire

Le projet est compatible avec les documents réglementaires de planification relatifs aux eaux. Il a été montré que le projet est en adéquation avec :

- les orientations fondamentales du SDAGE RM 2016 – 2021 ;
- les orientations du SAGE des Gardons qui le concernent : gestion du risque inondation et préservation des milieux aquatiques ;
- les objectifs du PGRI qui le concernent : prise en compte du risque inondation et préservation de la sécurité des populations exposées à ce risque de sorte que celui-ci ne sera aggravé ni en amont ni en aval de la déviation, notamment dans les zones de franchissement de l'Alzon et du Respéchas.

3.4.1.5.- Concernant l'intérêt des tiers

La prise en compte de l'intérêt des tiers est effective.

Elle met en exergue le souci de l'intérêt collectif sans ignorer ou minimiser les dommages collatéraux inhérents à la réalisation d'une telle infrastructure, en particulier les atteintes à la propriété privée.

A cet égard la prise en compte de l'intérêt des tiers est consubstantielle de l'enquête préalable à la DUP au cours de laquelle il est impératif de vérifier notamment si l'atteinte à la propriété privée est nécessaire, proportionnée, et s'il n'y a pas d'autres solutions alternatives présentant des conditions équivalentes.

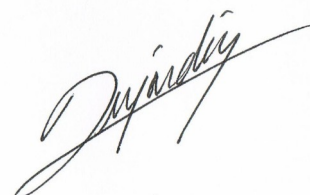
3.4.2.- Avis

Au vu du dossier présenté à l'enquête, des observations formulées et des réponses du maître d'ouvrage, après avoir examiné les différents aspects du projet, le Commissaire enquêteur émet un **AVIS FAVORABLE** à la demande d'autorisation environnementale pour la réalisation de la déviation de Saint Christol lez Alès.

Vauvert, le 10 janvier 2022

Le commissaire enquêteur

M. Daniel Dujardin



4.- CONCLUSIONS RELATIVES A LA DEMANDE DE CLASSEMENT EN ROUTE DEPARTEMENTALE A GRANDE CIRCULATION

4.1.- DEMARCHE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Concernant le dossier relatif à la demande de classement en route départementale à grande circulation, le Commissaire enquêteur a cherché à s'assurer que la demande de classement était justifiée au regard des critères de la réglementation.

4.2.- PERTINENCE

Selon l'article L.110-3 du Code de la route, *les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire.*

Selon l'article 73 du Code voirie départementale du Gard *les routes à grande circulation sont, quelle que soit leur appartenance domaniale, les routes qui assurent la continuité d'un itinéraire à fort trafic.*

La réalisation du contournement des Saint Christol lez Alès vise 3 objectifs :

- Assurer la fluidité et la sécurité du trafic de transit sur la RD 6110 et la RD 910a.
- Traiter les problèmes de saturation aux heures de pointe sur le carrefour de la Pyramide.
- Assurer la continuité du trafic entre l'agglomération d'Alès, capitale économique des Cévennes et les communes situées au Sud de celle-ci (Anduze, Lédignan, Sommières...).

Avec un trafic estimé à environ 20 000 véhicules/jour actuellement mais en augmentation constante (environ 23000 véh/j en 2024) la pertinence de la demande est donc avérée au regard de l'objectif recherché.

4.3.- COHERENCE

4.3.1.- Assurer la continuité du trafic

La mise en service de ce nouvel axe se traduira par **une desserte plus efficace des agglomérations situées au sud d'Alès.**

Le contournement permettra de **dévier la circulation de transit traversant Saint-Christol-lez-Alès tout en assurant la continuité des itinéraires ouest/est importants et des itinéraires locaux.**

4.3.2.- Délestage du trafic

Les projections montrent qu'en l'absence d'aménagement, la densité de la circulation sur la RD 6110 va s'aggraver en raison de l'augmentation continue du trafic de transit lequel vient s'ajouter au trafic local, entraînant des congestions importantes, en particulier aux heures de mobilité pendulaire. Cette saturation du trafic, induit des problèmes de fluidité, de sécurité, de nuisances sonores et atmosphériques.

Les résultats de l'étude relative aux trafics routiers actuels et futurs montrent que les trafics dans la traversée de la ville seront quasiment divisés par 2 après la mise en

service de la déviation, ce qui aura pour effet notable de fluidifier la circulation dans les zones actuellement saturées.

4.3.3.- Desserte économique du territoire

La réalisation de la déviation doit permettre une desserte efficace entre l'agglomération d'Alès, seconde agglomération du Gard et ville principale du Pays de Cévennes, et les agglomérations situées au sud dans les secteurs de Nîmes et Montpellier.

L'étude d'impact montre que les effets sur les activités économiques devraient, à terme, s'avérer positifs, grâce à une plus grande facilité d'accès de Saint Christol et d'Alès qui bénéficieront ainsi d'un meilleur potentiel d'attractivité. Ce critère est d'autant plus fondamental pour la CA Alès agglo, que celle-ci se veut être un « territoire audacieux », désireux d'accueillir de nouvelles entreprises notamment dans les secteurs de la mécanique, des biotechnologies et des éco-industries.

4.4.- CONCLUSION ET AVIS

4.4.1.- Conclusions

En résumé la création du contournement de Saint Christol lez Alès permettra, d'assurer la continuité du trafic entre le nord et le sud du département, de délester le trafic dans la traversée du centre-ville de Saint Christol lez Alès et enfin d'améliorer la desserte économique du territoire couvert par la Communauté d'agglomération.

La demande de classement de la déviation en route départementale à grande circulation est donc justifiée au regard des critères du Code de la route et du règlement de voirie départementale du Gard.

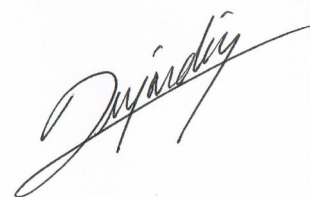
4.4.2.- Avis

Au vu du dossier présenté à l'enquête, des observations formulées et des réponses du maître d'ouvrage, après avoir examiné les différents aspects du projet, le Commissaire enquêteur émet un **AVIS FAVORABLE** à la demande de classement de la future déviation de Saint Christol lez Alès en route départementale à grande circulation.

Nîmes, le 10 janvier 2022

Le commissaire enquêteur

M. Daniel Dujardin



GLOSSAIRE

DEP	: Dérogation au titre des Espèces Protégées.
DUP	: Déclaration d'Utilité Publique.
GBA	: Glissière en Béton Adhérent.
IPP	: Indice Pollution-Population ; basé sur la concentration dans l'air d'un polluant et sur la répartition spatiale de la population, il permet de comparer la situation projet réalisé avec la situation tendancielle (projet non réalisé).
MRAe	: Mission Régionale d'Autorité Environnementale assurant la fonction d'autorité environnementale pour les plans et programmes.
PGRI	: Plan de Gestion des Risques d'Inondation .
PLU	: Plan Local d'Urbanisme.
PPRI	: Plan de Prévention des Risques d'Inondation.
PREDD	: Plan Régional d'Élimination des Déchets Dangereux.
PRPGD	: Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets.
SAGE	: Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux.
SDAGE	: Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SRADDET	: Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'égalité des Territoires.
SRADDT	: Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire.
SRCE	: Schéma Régional de Cohérence Ecologique.
SRCAE	: Schéma Régional Climat Air Energie.
SRI	: Schéma Régional de l'Intermodalité.
VNEI	: Volet Naturel de l'Etude d'Impact

BIBLIOGRAPHIE

CODE DE L'ENVIRONNEMENT.

CODE DE L'EXPROPRIATION POUR CAUSE D'UTILITÉ PUBLIQUE.

CODE DE L'URBANISME.

GUIDE TECHNIQUE POUR L'ÉLABORATION DES DOSSIERS LOI SUR L'EAU – GUIDE 3220 JUIN 2018

DÉCRET 95-22 DU 9 JANVIER 1995 RELATIF A LA LIMITATION DU BRUIT DES AMÉNAGEMENTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES.