

## Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection  
de l'environnement*

*Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat  
compétente en matière d'environnement*

**Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative**

### Cadre réservé à l'administration

Date de réception :  
17/02/2014

Dossier complet le :  
17/02/2014

N° d'enregistrement :  
F-091-14-C-0017

### 1. Intitulé du projet

Aménagement de la RD.907bis du PR.2+700 au PR.5+200  
commune des Vignes

### 2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

#### 2.1 Personne physique

Nom Conseil général de la Lozère

Prénom

#### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Conseil Général de la Lozère

Nom, prénom et qualité de la personne  
habilitée à représenter la personne morale

Pour le Président du Conseil Général, M. Jean TOGUYENI,  
Directeur des routes, des transports et des bâtiment

RCS / SIRET

\_\_\_\_\_

Forme juridique

\_\_\_\_\_

**Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1**

### 3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
Rubrique 6° d) toutes routes de longueur inférieure à 3km	Aménagement de la RD.907bis sur la commune des Vignes du PR.2,700 au PR.5,200 soit sur une longueur de 2,5km
Rubrique 51° a) défrichement et premiers boisements soumis à autorisation	Défrichement de 2 500 m2 en bord de route en haut de talus amont uniquement (page 83 Etude environn.)

### 4. Caractéristiques générales du projet

**Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1**

#### 4.1 Nature du projet

Aménagement de 2,5km de la RD.907bis, sur la commune des Vignes (entre les PR.2+700 et PR.5+200, sud de l'entrée du Bourg des Vignes)

Les principaux travaux d'amélioration ou de restructuration de la voie prévus sont les suivants :

- Elargir la chaussée de quelques mètres presque exclusivement côté amont en veillant à ce que les sur-largeurs ne soient pas utilisées à des fins de stationnement.
- le sommet des talus sera arrondi (paliers, risbernes...) afin de leur conférer un aspect le plus naturel possible en supprimant l'effet "casquette", de limiter l'érosion et de récupérer les chutes de pierres,
- Dans cette optique, un fossé revers sera réalisé pour récolter la majeure partie des pierres tout en permettant une légère sur-largeur qui facilitera le croisement des véhicules lourds,
- Réhabilitation des chasses-roues existants, création sur certaines autres sections.

#### 4.2 Objectifs du projet

Les objectifs du projet visent, au niveau fonctionnel, à améliorer la sécurité des usagers de la route sur la RD.907bis sur la section intéressée par les travaux,

Les aménagements prévus doivent faciliter le croisement des véhicules, notamment des bus dont le nombre est important en période estivale, et limiter donc la formation de bouchons qui interdisaient l'accès des véhicules de secours en cas d'accident sur cette section.

Le parti d'aménagement peut-être qualifié de minimaliste au regard de ceux réalisés antérieurement sur le même axe (Aveyron et Lozère). Le projet a visé en conséquence à améliorer globalement le confort routier tout en respectant les prescriptions des services de l'Etat rappelées dans l'autorisation des travaux obtenus en préalable : Etude architecturale jointe à l'étude environnementale et autorisation ministérielle, toutes deux jointes en annexe.

#### 4.3 Décrivez sommairement le projet

##### 4.3.1 dans sa phase de réalisation

La durée des travaux prévus est estimée à 6 mois au total. Elle sera séquencée en 2 phases principales : la première, de 4 mois environ, se déroulera entièrement en automne et hiver (période la moins dérangeante pour la faune) et consistera dans les dégagements d'emprises (dévégétalisations amont) et les terrassements, les déroctages au BRH devant se dérouler entre le 15 septembre et le 20 décembre, cf : étude environnementale, page 16). Suivra, la réalisation des réfections et prolongements d'ouvrages hydrauliques existants et le début des maçonneries très conséquentes pour ce projet ainsi que la réalisation des "poutres de rives" d'élargissement de plateforme routière. La seconde phase enchaînera la première sur 2 mois environ à partir du mois de Janvier et consistera dans la finalisation des travaux de maçonnerie, la réalisation des chasses-roues qui "borneront" la section sur toute la rive aval et se terminera par les travaux de chaussée (enrobés) et la remise en circulation.

L'ensemble des travaux se fera en grande majorité hors circulation pour des raisons de sécurité comme de commodité et de rapidité d'exécution (emprises trop limitées pour permettre des alternats sécurisés).

Pendant les travaux la circulation sera, de plus, facilement déviée aux deux extrémités de la section : côté Nord, à partir du bourg des Vignes par la RD.995 et, côté Sud, à partir du Rozier (à Montuèjols) par la RD.9 aveyronnaise, les deux axes se rejoignant sur le Causse au Massegros par la RD.32. La déviation sera de 34km pour joindre les Vignes au Rozier au lieu de 10km par la section en travaux.

##### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Une fois les travaux d'amélioration et de restructuration de la route départementale réalisés, le trafic prévu sur la RD.907bis restera similaire au trafic actuel, de l'ordre de 1 000 véhicules / jour de moyenne annuelle (tout type de véhicules, cf. page 7 de l'étude environn.) avec une amplitude de 300 l'hiver à 2 900 l'été.

L'évolution attendue dans le temps est estimée comme devant être faible de l'ordre de + 1,5 % à l'horizon 2020 soit un trafic de 1 126 véhicules / jour (cf. Etude environn. page 93)

#### 4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet a fait l'objet d'une demande d'autorisation ministérielle suite à la saisie de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites de la Lozère. L'autorisation ministérielle en date du 4 janvier 2010 est jointe en annexe (pièce 6).

La DDT a indiqué (mail du 25 juillet joint en pièce 7 à l'annexe) que le projet n'était pas soumis à déclaration ou à autorisation au titre de la loi sur l'eau, article L.214-3 du code de l'environnement.

#### 4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

#### 4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Longueur du tronçon de route concerné par les aménagements :	2,5 km (PR.2,700 à 5,200)
Route actuelle : -largeur (largeur d'enrobés) :	entre 4,30 et 4,90 m
-emprise chaussée (y compris accotements) :	12 506 m <sup>2</sup>
Route future : -largeur (5,50 d'enrobé + accot. + caniveau) :	constante de 7 m
-emprise future de chaussée :	17 500 m <sup>2</sup>
-emprise total (*) :	23 225 m <sup>2</sup>
(*) : y compris route, talus, fossés revers.	(chiffres projet niveau DCE)

#### 4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)  
d'implantation

RD.907bis  
-PR.2,700 à PR.5,200  
-Commune des Vignes  
(sortie sud du bourg)

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. \_\_° \_\_' \_\_" Lat. \_\_° \_\_' \_\_"

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

Point de départ : Long. 03° 13' 54" 8 Lat. 44° 15' 11" 0

Point d'arrivée : Long. 03° 13' 33" 2 Lat. 44° 16' 31" 6

Communes traversées :

Les Vignes 48 (48210), sachant toutefois que le projet s'arrête à l'entrée sud du bourg des Vignes lui-même.

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? Oui  Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ? Oui  Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ? Par délibération du CG48 du 17-10-2011 (voir Nota 1)

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ? Oui  Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

Nota 1 : le projet ne s'inscrit pas désormais dans un programme de travaux parce qu'il ne sera pas suivi de la réalisation d'autres travaux d'aménagement entre le Pas du Soucy et la limite du département. En effet, les autres sections ayant fait l'objet de l'autorisation ministérielle du 4 janvier 2010 ( jointe en pièce annexe 6 et présente en page 123 de l'étude environnementale de l'annexe 8) ont été aménagées en 2012 et 2013 suite à la délibération du conseil général de la Lozère du 17 octobre 2011 sus-citée approuvant le projet correspondant élaboré dans le respect des prescriptions de l'autorisation ministérielle du 14 janvier 2010. Cette délibération était antérieure au décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 relatif aux études d'impact.

<sup>1</sup> Pour l'outre-mer, voir notice explicative

## 5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

### 5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

-Voirie routière

-Emprise des aménagements : route, chemin, aire de croisement, bas-côtés enherbés, murets de pierres, bois de pins sylvestres, bois de chênes pubescents, bois de feuillus (frênes, robiniers faux acacia, buis, ormes, tilleuls, érables...etc.)

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ? Oui  Non

Si oui, intitulé et date d'approbation :  
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

-La commune des Vignes ne dispose pas à l'heure actuelle d'un document d'urbanisme (POS, PLU, Carte communale). Sur son territoire s'appliquent donc les règles du règlement national d'urbanisme, qui définit des grandes lignes directrices en terme d'aménagements. Ces règles concernent la localisation, la desserte, l'implantation et l'architecture des constructions, le mode de clôture, etc. (article R 111-1 à R 111-15 du code de l'urbanisme)

-la commune ne dépend d'aucun schéma de cohérence territoriale (SCoT)

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ? Oui  Non

### 5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	-le bord de la route Ouest (rive droite du Tarn) se trouve en limite d'une ZNIEFF de type I : la ZNIEFF n°910007339 : "versant Est des Gorges du Tarn à St Rome de Dolan"  Le projet n'interfère avec aucun arrêté de protection de biotope.
en zone de montagne ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le Massif Central
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La section de route concernée par les aménagements se trouve dans l'aire d'adhésion (dite zone périphérique) du Parc National des Cévennes
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-Plan de prévention des risques inondation, prescrit le 23 juin 2004 mais non encore approuvé à ce jour.  -Plan de prévention des risques chutes de blocs, prescrit le 28 novembre 2002 mais pas encore approuvé à ce jour
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	-le site classé des Gorges du Tarn et de la Jonte
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
d'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	-Le bord de la route Ouest (rive droite du Tarn) de la RD.907bis se trouve en limite du site Natura 2000, zone de protection spéciale (ZPS) FR 9110105, "Gorges du Tarn et de la Jonte"
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	-la section des travaux est inclus dans le territoire reconnu en 2011 au patrimoine mondial de l'Unesco sous le nom "Causses et Cévennes"

## 6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

### 6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
<b>Ressources</b>	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Compte tenu de la configuration du site, l'équilibre déblais / remblais n'a pu être envisagé. Les travaux de ce fait créeront un excédent de 15 052 m3 de matériaux excédentaires. Ils seront évacués sur le Causse sur une zone de dépôt définitive à 15 km du chantier, zone qui a obtenue la validation du service territorial de l'Architecture et du Patrimoine de Lozère (STAP, cf. étude environn. page 73 et 74)
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Milieu naturel</b>	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'étude environnementale (cf. pages 114 à 116) n'a identifié aucune sensibilité écologique particulière au sein de l'emprise du projet ou à proximité proche. Seuls les oiseaux présentent un enjeu fort mais les mesures de réduction des impacts (cf. étude env. page 98) qui seront mises en oeuvre pendant les travaux, notamment interdiction des tirs de mine et calendrier d'exécution approprié prohibant les déroctages au BRH pendant les périodes de reproduction et de nidification, seront à même d'éviter toute incidence néfaste vis à vis de ceux-ci. Au final, de par la nature des habitats concernés, ainsi que de la faible emprise des travaux prévus, le projet ne créera pas d'incidence spécifique.
	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Etant donné que les zones concernées par les aménagements ne présentent aucune sensibilité écologique particulière, mais aussi que les superficies considérées sont relativement réduites et excentrées par rapport à la ZNIEFF, au Parc National des Cévennes (aire d'adhésion) et à la ZPS dans lesquelles elles se situent, vu les mesures de réduction des impacts sur les oiseaux explicités ci-dessus, le projet n'est pas susceptible de porter atteinte à ces différentes zones sensibles. Par ailleurs, l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 (cf. Etude environnementale page 118) exclut que le projet puisse affecter ces sites.

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les emprises du projet se font longitudinalement à une route existante sur toute la section concernée, au détriment d'espaces naturels à dominante forestière. Ceux-ci sont essentiellement constitués de bois de pins sylvestre, chênes pubescents, frênes, noisetiers ...etc. La surface à défricher sera d'environ 2 500m <sup>2</sup> (cf. étude env. page 83)
<b>Risques et nuisances</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet n'est concerné par aucun zonage réglementaire du PPRI (PPRI Gorges du Tarn). Même s'il est bordé par la rive droite du Tarn, aucune emprise n'est prévue de ce côté aval, les élargissements de la plateforme routière se faisant toujours vers l'amont. La section routière concernée se situe dans le projet-PPR chutes de blocs, mais en zone permettant néanmoins des aménagements routiers. Par ailleurs, comme les terrassements sont très mesurés, le projet n'est pas de nature à accentuer les risques de chutes de blocs.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Commodités de voisinage</b>	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	En phase chantier, le projet va accentuer ponctuellement les nuisances sonores (cf. étude env. page 86 et 87), principalement en phase dévégétalisation et terrassement. De ce fait et compte-tenu du calendrier prévu des travaux, ces désagréments seront temporaires et peu impactants sur le site (cf. étude env. page 87)
	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Des nuisances olfactives sont également attendues en phase chantier. Ces désagréments seront de ce fait temporaires.
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Des vibrations sont attendues en phase chantier suite aux terrassements (à noter toutefois qu'aucun minage n'aura lieu, cf. étude env. pages 15 et 16) et à la réalisation des chaussées lors des compactages (cf. page 94) mais ces désagréments dus aux vibrations seront temporaires.

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Des rejets atmosphériques sont attendus en phase chantier, comme pour tous travaux.</p> <p>Une fois la route réaménagée et remise en circulation le transit des véhicules à moteur reprendra et donc sera à l'origine des rejets de polluants atmosphériques dans l'air mais sans augmentation comme vu au chapitre 4.3.2 du présent formulaire et selon les conclusions de l'étude environnementale sur ce point.</p>
<b>Pollutions</b>	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Comme pour tous travaux, des déchets divers seront issus de ceux-ci : déchets verts, matériaux, enrobés, pierres, etc....</p> <p>Par contre, une fois la route réaménagée et remise en circulation, les aménagements n'engendreront pas d'effluents ou de déchets supplémentaires.</p>
<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Les caractéristiques du projet de restructuration et d'amélioration de la voie ont été définies afin de préserver les composantes essentielles du paysage architectural, culturel et paysager : principes et techniques à mettre en oeuvre pour les terrassements et la construction de murs maçonnés à l'ancienne ("limousinerie"), chasses-roues, végétalisation des remblais et talus, arbres d'alignement aval... etc.</p>
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet conduira à améliorer le confort routier et la sécurité des usagers sur ce tronçon de route en facilitant les croisement des véhicules, mais surtout en limitant la formation de bouchons pendant la période estivale qui empêchaient parfois l'accès des véhicules de secours en cas d'accident. Il n'engendra pas d'effets sur le bâti, l'économie ou tout autre fonction liée à l'activité humaine (cf. étude env. pages 90 à 92)</p>



6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquels :

#### 7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Au regard du présent formulaire renseigné et de l'étude environnementale ci-jointe (pièce 8 de l'annexe) qui montre que le projet a un faible impact sur l'environnement, des mesures de réduction des impacts exposées dans cette étude et que le Département de la Lozère s'engage à mettre en oeuvre lors de la réalisation des travaux, il ne nous semble pas justifié de réaliser une étude d'impact spécifique dans le cadre de ce projet.

## 8. Annexes

### 8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publiée</b> ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	<b>Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42°</b> : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input type="checkbox"/>

### 8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet	
6	Autorisation ministérielle en date du 4 janvier 2010 suite à la saisie de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites de la Lozère.
7	Avis de la DDT du 25 juillet 2013 sur le fait que le projet n'est soumis ni à déclaration ni à autorisation dans le cadre de la loi sur l'eau (au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement)
8	Etude environnementale sur le site concerné et les travaux prévus

## 9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Fait à Mende

le, 13/02/2014

Signature

Pour le Président du Conseil Général de la Lozère,  
le directeur des routes, M. Geoffrey Priolet.



# PIECES ANNEXES

## au formulaire 14734\*02

### Pièces énumérées aux articles 8.1 et 8.2

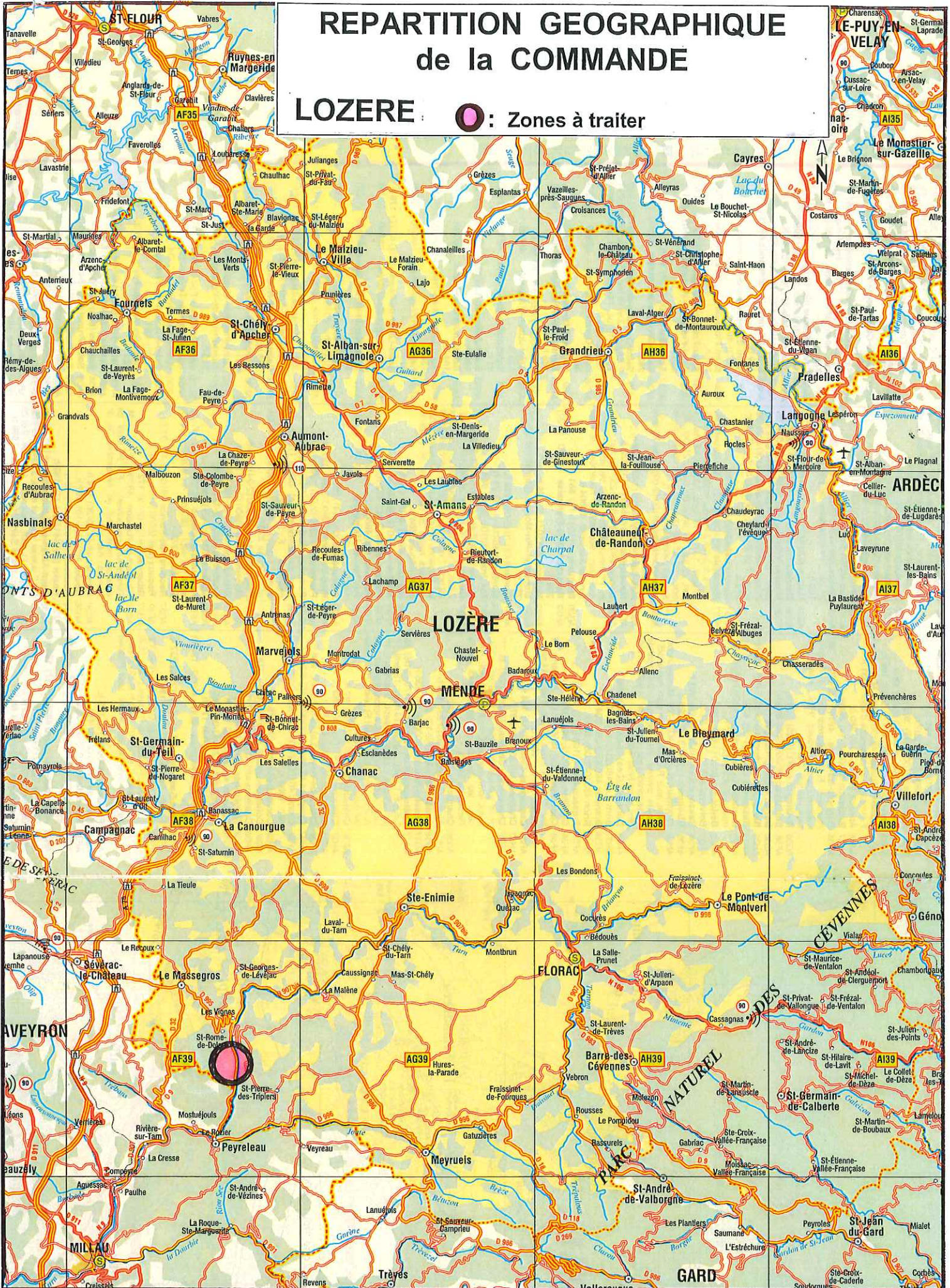
**Demande d'examen au cas par cas préalable  
à la réalisation d'une étude d'impact**

**Article R. 122-3 du code de l'environnement**

- 1 - informations nominatives,
- 2 - Plans de situation,
- 3 - Photographies du site,
- 4 - Plans des travaux,
- 5 - sans objet,
- 6 - Autorisation ministérielle,
- 7 - Avis DDT sur loi sur l'eau,
- 8 - Etude environnementale et architecturale  
sur le site concernés et les travaux.

# REPARTITION GEOGRAPHIQUE de la COMMANDE

LOZERE :  : Zones à traiter



Route Départementale 907 Bis / Gorges du Tarn  
Aménagement au sud des Vignes  
PR. 2,700 à PR. 5,200  
PLAN DE SITUATION

LA MALENE

Saint Georges  
de Lévéjac



PAS DU SOUCY

RD995

RD907 bis

LES VIGNES

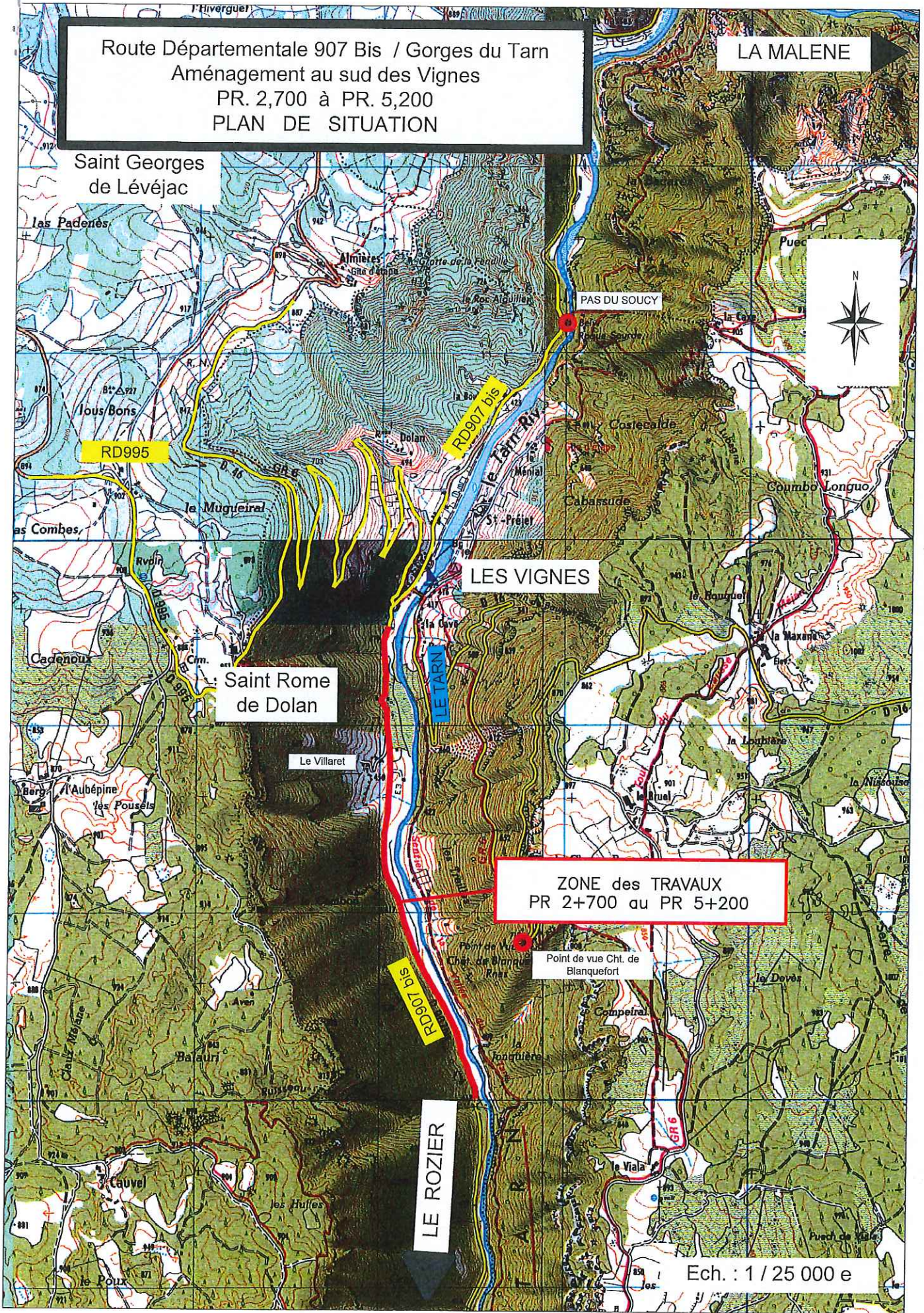
Saint Rome  
de Dolan

ZONE des TRAVAUX  
PR 2+700 au PR 5+200

Point de vue Ch. de  
Blanquefort

LE ROZIER

Ech. : 1 / 25 000 e





**Au niveau du profil 9 (vers le 10)**



**Au niveau du profil 33 (vers le 34)**



**Au niveau du profil 40 (vers le 41)**



**Talus amont des profils 53 à 58**



**Au niveau du profil 65 (vers le 64)**



**Au niveau du profil 72 (vers le 73)**





**Au niveau du profil 92 (vers le 93)**



**Au niveau du profil 104 (vers le 105)**



**Au niveau du profil 125 (vers le 126)**



**Au niveau du profil 137 (vers le 138)**



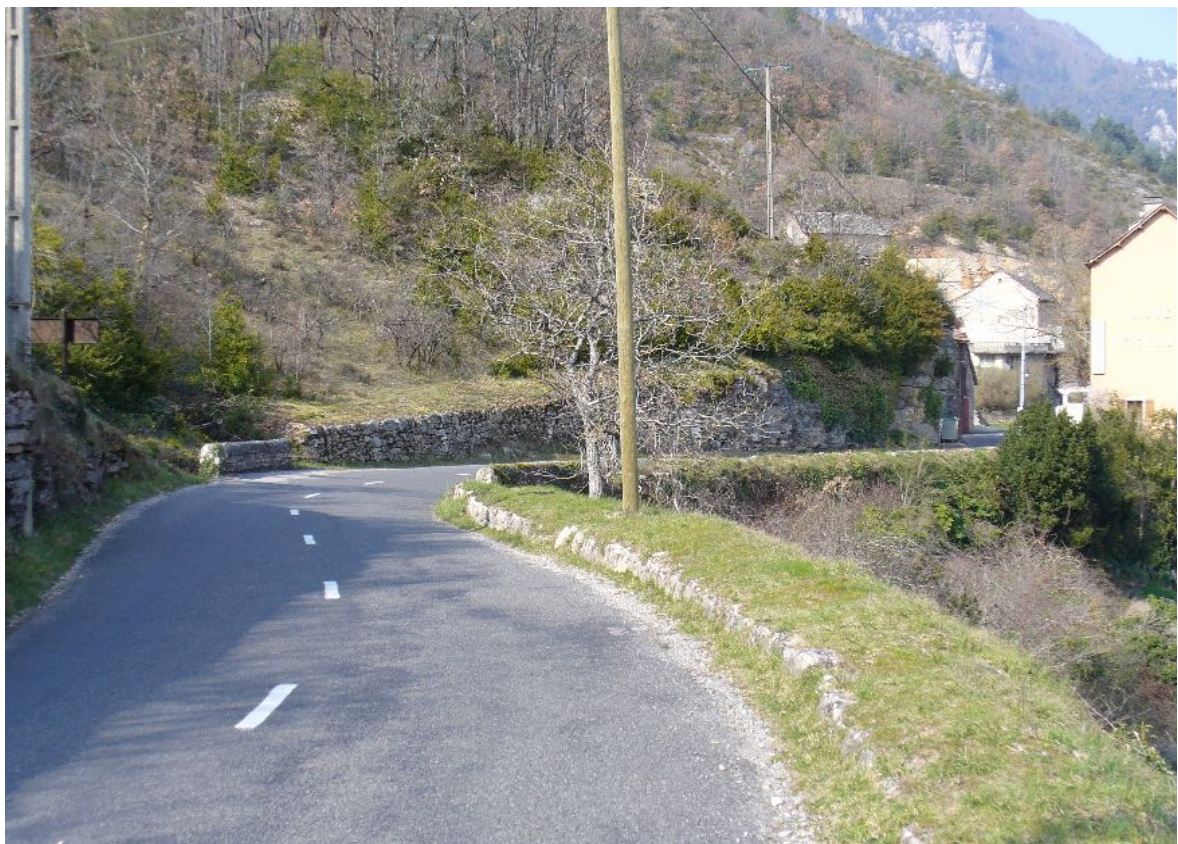
**Au niveau du profil 154 (vers le 155)**



**Au niveau du profil 168 (vers le 169)**



**Au niveau du profil 176 (vers le 177)**



**Au niveau du profil 195 (vers le 196)**



Route Départementale 907 bis  
Gorges du Tarn  
Aménagement au Sud des Vignes

VUE en PLAN - Zone Sud des Vignes / 1-3  
(PR.2+700 à PR. 5+200)

Echelle 1/1000e

Profils 1 à 89

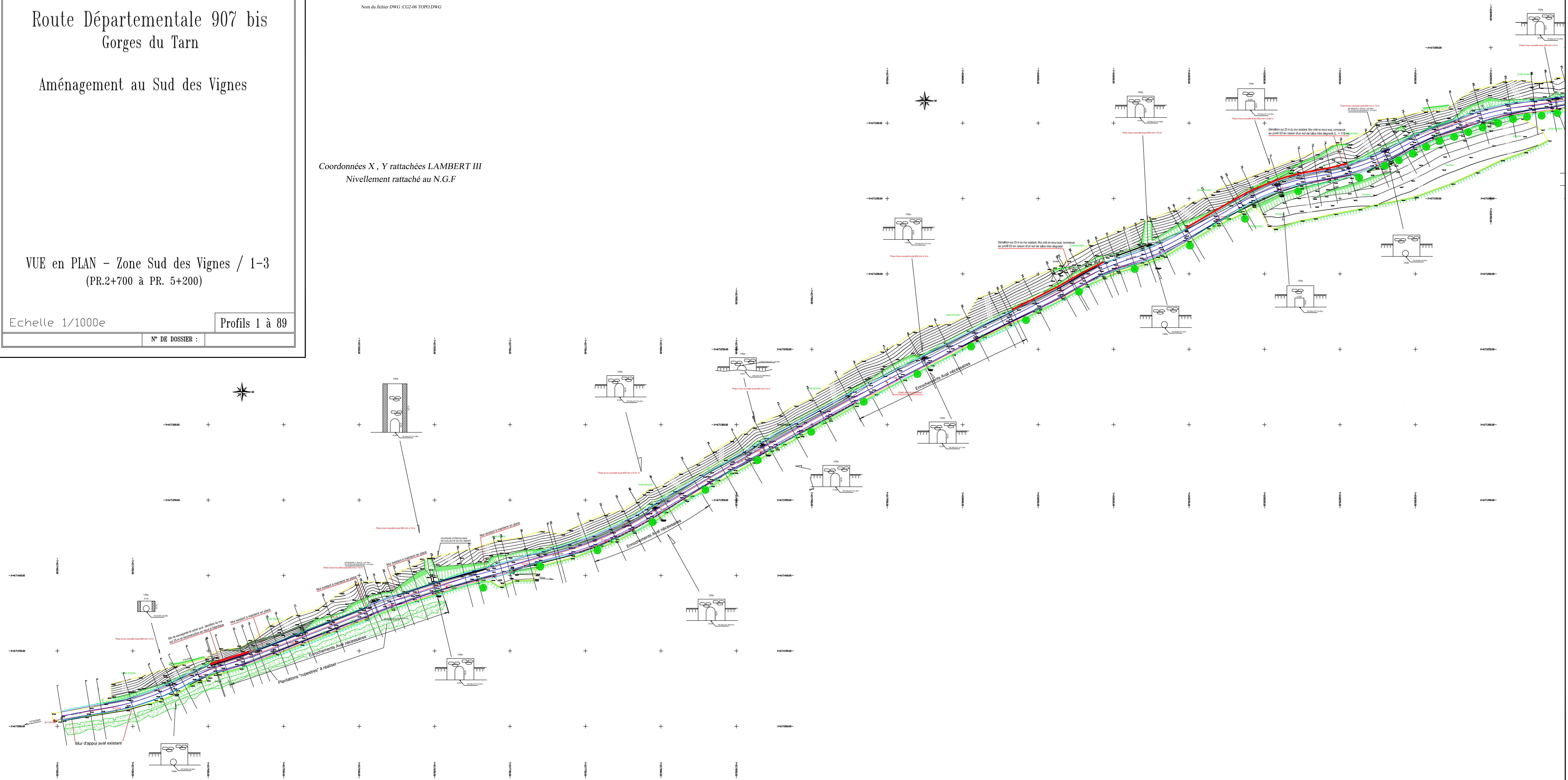
N° DE DOSSIER :



GEO TOPO 48  
résidence les arcades  
48000 MENDE  
Tél : 04.66.47.48.81  
Fax : 04.66.31.02.73  
Mail : geo.topo-48@wanadoo.fr  
Travaux de topographie  
Récèlements  
Suivis travaux publics  
Location de géomètres

Nom de fichier DWG: C02-06 TOPO.DWG

Coordonnées X, Y rattachées LAMBERT III  
Nivellement rattaché au N.G.F





# Route Départementale 907 bis Gorges du Tarn

## Aménagement au Sud des Vignes

VUE en PLAN - Zone Sud des Vignes / 3-3  
(PR.2+700 à PR. 5+200)

Echelle 1/1000e

Profils 160 à 206

N° DE DOSSIER :

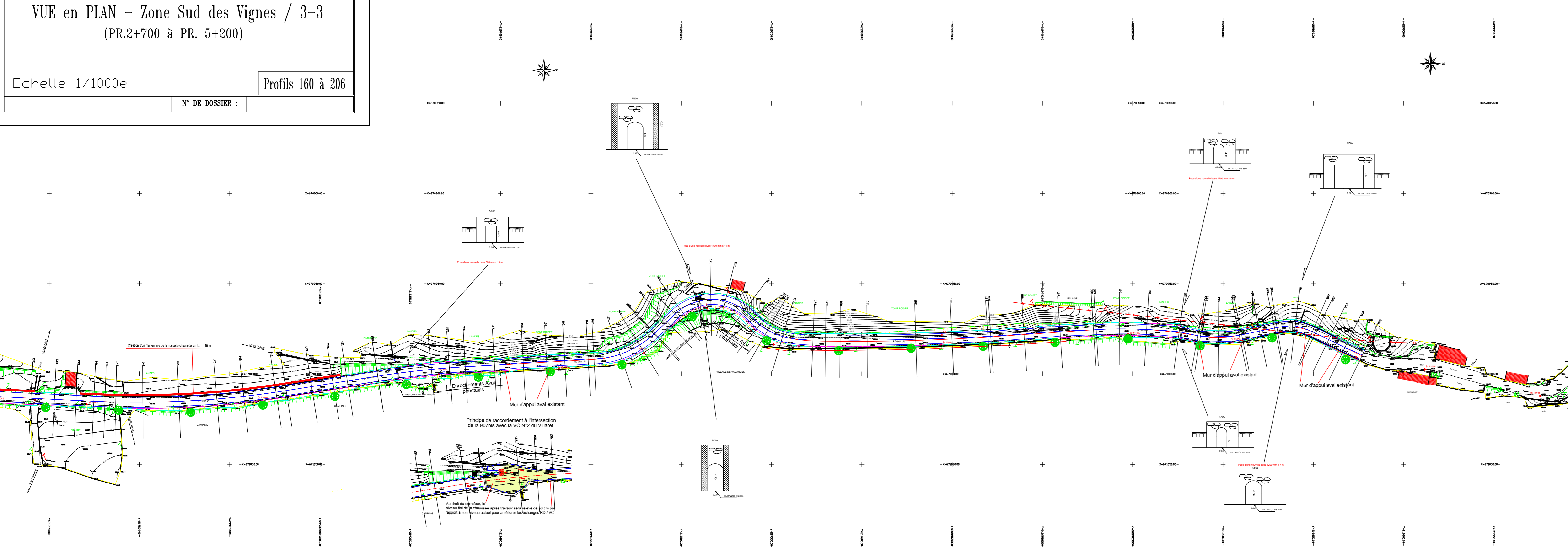


GEO TOPO 48  
résidence les arcades  
48000 MENDE  
Tél : 04.66.47.48.81  
Fax : 04.66.31.02.73  
Mail : geo.topo.48@wanadoo.fr

Travaux de topographie  
Rècolements  
Suivis travaux publics  
Location de géométries

Nom du fichier DWG : CG2-06 TOPO.DWG

Coordonnées X, Y rattachées LAMBERT III  
Nivellement rattaché au N.G.F



Zimbra

ppoulet@cg48.fr

---

**Fwd: [INTERNET] RD 907 bis - Aménagement entre le Pas du Soucy et l'Aveyron du PR 2+700 au PR 5+200**

---

**De :** stephane michel <smichel@cg48.fr>

lun., 10 févr. 2014 17:04

**Objet :** Fwd: [INTERNET] RD 907 bis - Aménagement entre le Pas du Soucy et l'Aveyron du PR 2+700 au PR 5+200**À :** patrick poulet <ppoulet@cg48.fr>Les images externes ne seront pas affichées. [Montre les images ci-dessous](#)

---

---

**De :** "stephane michel" <smichel@cg48.fr>**À :** "LUSSON Pierre - DDT 48/BIEF/EAU" <pierre.lusson@lozere.gouv.fr>**Cc :** "MAURIN Yves - DDT 48/BIEF/EAU" <yves.maurin@lozere.gouv.fr>**Envoyé :** Vendredi 26 Juillet 2013 09:46:29**Objet :** Re: [INTERNET] RD 907 bis - Aménagement entre le Pas du Soucy et l'Aveyron du PR 2+700 au PR 5+200

Bonjour,

Merci pour votre réponse.

Cordialement.

---

**De :** "LUSSON Pierre - DDT 48/BIEF/EAU" <pierre.lusson@lozere.gouv.fr>**À :** "stephane michel" <smichel@cg48.fr>**Cc :** "MAURIN Yves - DDT 48/BIEF/EAU" <yves.maurin@lozere.gouv.fr>**Envoyé :** Jeudi 25 Juillet 2013 17:30:14**Objet :** Re: [INTERNET] RD 907 bis - Aménagement entre le Pas du Soucy et l'Aveyron du PR 2+700 au PR 5+200

Bonjour M. Michel,

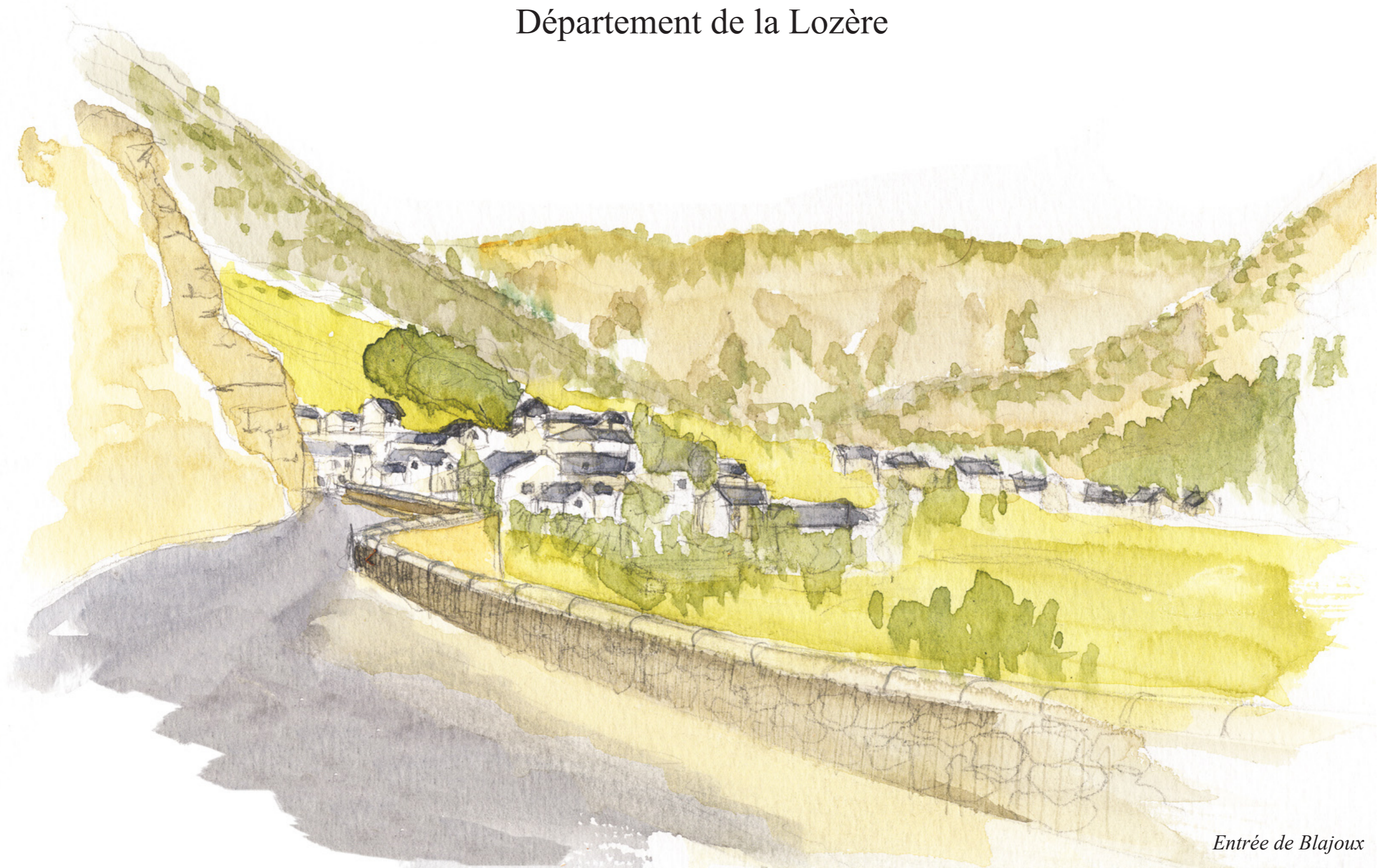
Je vous confirme que les travaux envisagés sur la RD 907 bis entre le Pas de Soucis et le département de l'Aveyron ne sont soumis ni à déclaration ni à autorisation au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement (loi sur l'eau).

Je vous joins la copie du courrier de réponse en date du 24 janvier dernier que vous avait adressé mon collègue.

Cordialement.

- Etude paysagère des routes RD 907bis et RD 986 des Gorges du Tarn et de La Jonte -

Département de la Lozère



*Entrée de Blajoux*

Cyril GINS - Paysagiste DPLG  
4, rue du Palais 30 150 Roquemaure  
04 66 82 79 92  
06 81 52 88 78  
cyril.gins@orange.fr

Philippe LOINTIER - Architecte DPLG  
192, chem. Guillaume Laforêt 30 000 Nîmes  
04 66 23 99 59  
06 87 14 95 08  
philippe.lointier@orange.fr



# Sommaire

## *Chapitre I - Etude paysagère des routes des gorges du Tarn et de la Jonte*

Introduction	4
1.1 - La nécessité de se déplacer...	5
1.2 - Histoire d'une route...	6
2.1 - Les Gorges du Tarn et de la Jonte, un paysage remarquable...	7
2.2 - Site classé depuis 2002	8
3 - Les routes - paysages des Gorges du Tarn et de La Jonte	9
4.1 - Les paysages traversés par les routes des Gorges	10
4.2- <i>Parcours de la route au coeur des paysages agricoles des Gorges du Tarn</i>	11
4.3 - <i>Passage de la route au milieu de pentes couvertes de terrasses</i>	12
4.4 - <i>Le jeux des routes avec le relief escarpé</i>	13
4.5 - <i>Après Le Pas de Soucy, une certaine linéarité du parcours s'impose</i>	15
4.6 - <i>Traversée de paysages boisés par la route des Gorges de la Jonte</i>	16
5.1 - Variation du gabarit et du dessin de la route en fonction des époques...	17
5.2 - Les années 2000, le paysage entre au coeur des démarches d'aménagements des routes du Tarn	18
6 - Les savoirs -faire du Conseil Général de la Lozère	19
6.1 - Parapets et ponceaux	20
6.2 - Soutènements, terrasses et escaliers maçonnés	21
6.3 - Les profils «naturels»	22
6.4 - Belvédères et aires de croisement	23
7.1 - Les aménagements prévus entre le Pas de Soucy et la limite des départements de la Lozère et de L'Aveyron le long de RD 907 bis.	24
7.2 - Des aménagements respectueux du site et des éléments identitaires	25
7.3 - Profils généraux des pentes	26
7.3 - Localisation et description des aménagements à réaliser	27



Les Gorges du Tarn depuis le point sublime (vue vers l'est)

## Chapitre II - Coupes et croquis de principe des aménagements envisagés entre le Pas de Soucy et la limite départementale

1 - Localisation et principes des profils et croquis présentés dans le dossier ——— 29

2 - Les 18 profils développés dans le dossier ——— 30

Le profil 1 ——— 30

Le profil 2 ——— 31

Le profil 3 ——— 32

Le profil 4 ——— 33

Le profil 5 ——— 34

Le profil 6 ——— 35

Le profil 7 ——— 36

Le profil 8 ——— 37

Le profil 9 ——— 38

Le profil 10 ——— 39

Le profil 11 ——— 40

Le profil 12 ——— 41

Le profil 13 ——— 42

Le profil 14 ——— 43

Le profil 15 ——— 44

Le profil 16 ——— 45

Le profil 17 ——— 46

Le profil 18 ——— 47

3- Localisation des différents aménagements prévus sur les six séquences ——— 48

Séquence 1 ——— 48

Séquence 2 ——— 49

Séquence 3a ——— 49

Séquence 3b ——— 50

Séquence 4 ——— 51

Séquence 5 ——— 60

Séquence 6 ——— 61



Vue sur le Tarn et le hameau de Montbrun

# Chapitre I: Analyse paysagère de l'ensemble des routes des gorges du Tarn et de la Jonte



# Introduction

Cette étude paysagère est réalisée à la demande du Conseil Général de la Lozère dans le cadre du projet d'aménagement de la section de la route départementale n° 907 bis sur 8 kilomètres entre la limite du département de l'Aveyron et le Pas de Soucy.

Les objectifs du projet visent au niveau fonctionnel à améliorer la sécurité des usagers entre le Pas de Soucy et la limite du département en facilitant le croisement des véhicules, notamment des autocars et en limitant la formation des bouchons qui interdisent l'accès des véhicules de secours en cas d'accident sur cette section. En outre, il s'agit aussi globalement d'améliorer le confort routier.

les travaux sont situés dans le site classé des Gorges du Tarn et de la Jonte, pour lequel une mesure de protection est intervenue par décret ministériel du 29 mars 2002 au titre de la loi du 2 mai 1930. Le projet a été présenté par les services du Conseil Général à la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites, réunie le 2 octobre 2008 à Mende. À l'issue des débats, la commission, tout en émettant un avis favorable de principe, a souhaité un complément d'étude sur la base des prescriptions émises par le représentant de Direction Régionale de l'Environnement, rapporteur du dossier. Celles-ci portent sur :

- la conception des travaux de telle manière qu'ils préservent les éléments paysagers et singuliers des abords de la route à savoir pour l'essentiel : les rochers significatifs, les arbres d'alignement, les chasse-roues en accotement ;
- la limitation des déboisements coté déblais, en rives du Tarn ;
- la taille des roches massives de manière à permettre à l'érosion de jouer pour retrouver l'aspect de la morphologie initiale de la roche ;
- la différenciation de traitement des accotements avec celui de la chaussée ;
- l'évacuation des déblais hors du site classé ou le retraitement de la partie noble sur place pour la réalisation des ouvrages (chaussée et murs) ;
- l'enfouissement des réseaux.

La première phase de l'étude analyse les caractéristiques des composantes du paysage des gorges du Tarn et de la Jonte, parmi les gorges les plus spectaculaires d'Europe, dans lequel s'inscrivent les tracés des routes départementales n° 907 bis pour le Tarn et n° 996 pour la Jonte. Il s'agit de mettre en perspective la construction de ces axes de circulation, entamée peu avant l'aube du XXe siècle sous l'impulsion des mutations profondes de l'économie agricole causennarde et de la naissance d'une activité touristique. Au fil du siècle, le concept de « route » s'est élargi du chemin de communication tracé en fonction des aléas du relief à celui d'un ensemble plus important comprenant tout à la fois la chaussée, les accotements, les talus, les tunnels, les ouvrages de génie civil qui créent un nouveau paysage. L'augmentation de puissance des moyens techniques utilisés n'y est pas étrangère. Il s'agit donc aujourd'hui, lors de **travaux d'amélioration ou de restructuration de la voie, de préserver les composantes essentielles du paysage perçu** depuis la route mais aussi avec la route. Un des attraits touristiques des gorges, consiste à exécuter le trajet en car ou en voiture tel un long travelling cinématographique.

L'étude vise à présenter l'inscription des deux routes dans le site particulier des gorges du Tarn et de la Jonte au travers de leur histoire, de leur paysage et de leurs aménagements. Elle situe les travaux envisagés dans une **dynamique historique**, géographique mais aussi de savoir faire en matière de travail de la pierre et de **la limousinerie\***. Cet art de mettre en œuvre divers appareillages de pierres impose que les moellons demeurent maniables par un homme seul, sans utilisation de moyen mécanique spécifique, mettant au cœur des travaux un savoir faire valorisé par les aménagements mais aussi garant de leur échelle humaine.

Cette réflexion préalable est la condition nécessaire pour que les futurs aménagements s'intègrent au site particulier des gorges, mais, mieux encore, participe de leur mise en valeur.

La seconde phase de l'étude, qui s'appuie sur le cahier d'orientation de gestion du site classé des Gorges du Tarn et de la Jonte, publié par la D.I.R.E.N, en mai 2003, comprend une description des ouvrages projetés et détaillés :

- les caractéristiques techniques et architecturales des maçonneries ;
- Les techniques et principes à mettre en œuvre dans les différents terrassements ;
- La localisation des secteurs de remblais et les précautions à respecter ;
- Le mode de végétalisation des remblais et talus. (A cet effet, l'étude réalisée par le bureau d'étude carex au milieu des années 1990 pourrait être utilement mise à profit.)
- Les arbres d'alignement à maintenir, la localisation de plantation des nouveaux sujets et leurs caractéristiques ;
- Le mode de gestion des matériaux excédentaires.

Le projet d'aménagement envisagé est présenté à l'aide de plans, photos, coupes et « perspectives » dessinées à partir de profils produits dans le cadre de la pré-étude.

## Définition:

\* *Limousinerie: Nom féminin ; technique de construction de murs maçonnés à l'ancienne.*



Les Gorges du Tarn depuis le point sublime (vue vers l'ouest)

## 1.1 - La nécessité de se déplacer...

Les Gorges du Tarn et de la Jonte font partie des rares gorges habitées de France. Les traces connues à ce jour de la présence humaine dans ces gorges sont attestées depuis le Néolithique «moyen» (4500 à 3500 ans avant Jésus-Christ) ce que confirment les nombreux fragments de poterie caractéristiques qui furent découverts dans les grottes et baumes des parois rocheuses.

A partir du Néolithique «final» (3500 à 2 200 av JC), les sites habités par l'homme se multiplient. En témoignent, au cirque des Baumes, la grotte des Baumes Chaudes, sépulture collective du Chacolithique avec des crânes trépanés, les vestiges de l'âge du fer dans les grottes du Castellans à Hauterives ou du château de la Caze ou encore le cap Barré au-dessus du cirque des Baumes. A côté des habitats de plein air, les sépultures en grotte deviennent courantes. Les éléments de parure formés de coquillages confirment les contacts et échanges importants avec le littoral méditerranéen.

Les Romains s'implantent à St Chély du Tarn. Dès le début de l'époque médiévale, des forteresses sont implantées pour verrouiller cet axe stratégique de communication. Les sites de Prades, La Malène, Saint-Chély-du-Tarn, Les Vignes, Le Rozier se développent alors au débouché des petites vallées affluentes qui constituent chacune une voie d'accès sur les causses de Sauveterre ou de Méjean. L'étroitesse des terres cultivables ne permettant pas la culture des céréales, une économie vivrière solidaire s'établit alors.

Les grands Causses (Méjean et Sauveterre) et les gorges du Tarn et de la Jonte sont intensément parcourus par les hommes. Les itinéraires sont empruntés par les troupeaux pour la transhumance depuis les garrigues du Languedoc jusqu'aux Monts du Gévaudan. Le centre spirituel de Sainte Enemie rayonne avec l'installation au VI<sup>ème</sup> siècle d'Enemie, princesse mérovingienne atteinte d'une maladie de peau, qui y fonde un premier ermitage accroché à la falaise au-dessus du bourg qui devient prospère avec l'arrivée des Bénédictins en 951. L'essaimage monastique qui contribue à la fondation des premiers villages nous a légué les nombreuses églises romanes qui ponctuent les gorges: Notre Dame de l'Assomption à St Chély-du-Tarn, Sainte Marie et Notre Dame du Gourg à Sainte Enemie, l'église de Saint Préjet du Tarn ornée d'arcatures lombardes et encore Saint Jean Baptiste de la Malène. Réutilisant les drailles, les chemins de pèlerinage créent alors d'incessantes circulations entre les sanctuaires locaux de Menden Quézac, Sainte Enemie pour se diriger ensuite vers Saint Guilhem le Désert, Saint Gilles et Saint Jacques de Compostelle.

Les axes de communication principaux longeaient peu le Tarn ou la Jonte. En revanche, ces gorges étaient le théâtre de nombreux échanges transversaux facilités par les collectrices ou les drailles qui liaient les Causses entre eux.

Ainsi se sont développés les bourgs de Sainte Enemie, La Malène et les Vignes dans les gorges du Tarn, Meyrueis dans celles de la Jonte et Le Rozier à la confluence des deux rivières.

La croissance démographique des XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> conduit les communautés humaines à exploiter de nouvelles surfaces sur les pentes abruptes des gorges qui se «construisent» de terrasses plantées de légumes, d'amandiers et de vignes.

Progressivement, l'occupation humaine et l'activité économique, qui se développent dans les Gorges du Tarn, nécessitent un parcours plus rapide pour relier les différents villages et hameaux le long des rivières.

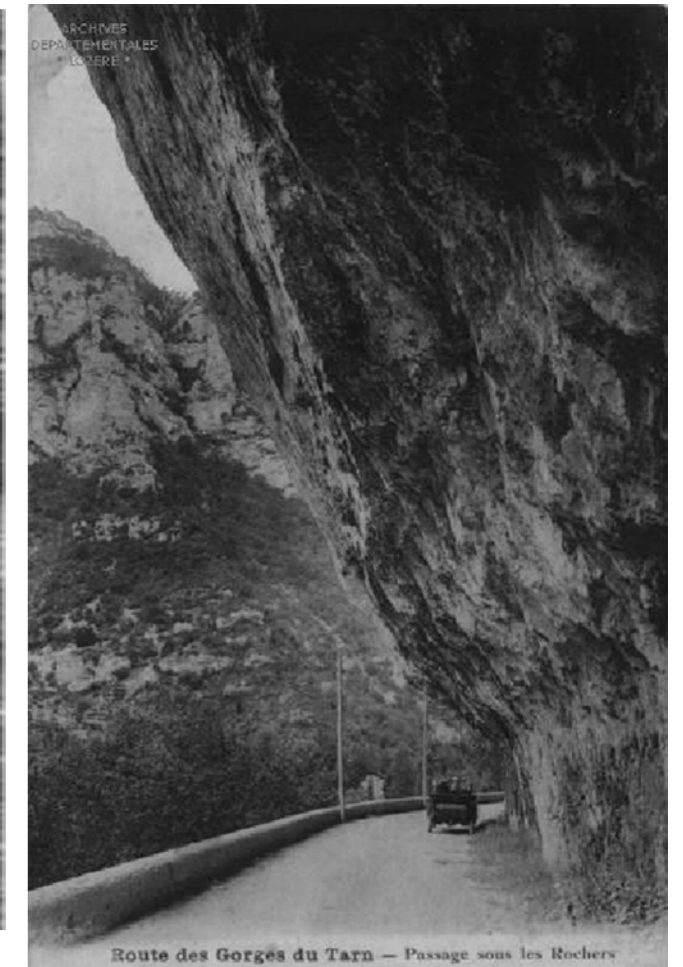
A partir du XIV<sup>e</sup> siècle, la batellerie se développe pour se déplacer d'un village à l'autre, pour travailler la vigne et même pour pêcher au filet ou à l'épervier.



Carte Postale du pont de la Malène de 1919. Le pont a été construit dès 1860 pour faciliter la traversée du Tarn bien avant la construction de la route. Source: [www.lesgorgesdutarn.net](http://www.lesgorgesdutarn.net)



Carte postale de 1919. Source: Archives Départementales de la Lozère. Les barques furent les premiers moyens de locomotion au sein des Gorges.



Carte postale de 1919. Source: Archives Départementales de la Lozère. Passage sous les rochers aux «Baumes Hautes»

## 1.2 - Histoire d'une route...

A partir de la fin du XVIIIe, les Causses connaissent un doublement de leur démographie, mais la crise lainière de 1815 provoque progressivement leur désertification qui s'amplifie encore avec la saignée de la Première Guerre Mondiale. Toutefois les communes d'Ispagnac, de Quézac, de Sainte Enimie, de La Malène et des Vignes, deux fois plus peuplées qu'aujourd'hui, atteignaient encore en 1891 leur optimum démographique avec 4 493 habitants. Cet important développement démographique pousse à modifier les moyens de communication alors peu adaptés dans les gorges.

Le député-maire de Florac, **Pierre Monestier** (1855-1925), devenu **Ministre des Travaux Publics**, favorise la construction d'un nouveau réseau routier départemental et vicinal sur les Causses et dans les Gorges. La route qui longe la Jonte est ouverte en 1875, celle des Gorges du Tarn est construite entre Millau et Florac de 1883 à 1909, le tronçon jusqu'au Rozier est ouvert en 1906.

Parallèlement, en cette fin du XIXe, dans le contexte de la «Belle Epoque», les élites urbaines s'enthousiasment pour le «pittoresque» face à une industrialisation qui atteint son apogée. Le relief accidenté et tourmenté, caractéristique des gorges, est en parfaite adéquation avec les canons esthétiques de cette époque post-romantique. Le parc des Buttes-Chaumont à Paris, inauguré dans les années 1880, n'imitait-il pas ces paysages vertigineux en offrant aux parisiens qui ne peuvent se rendre dans les gorges, un avant-goût de ces lieux escarpés?

Edouard-Alfred Martel, passionné de géographie et de sciences naturelles, avocat, consacre ses loisirs à réaliser des travaux de cartographie. En septembre 1883, il descend les Gorges du Tarn, en juin 1888, il découvre la grotte de Bramabiau et la Grotte de Dargilan. En 1897, son assistant, Louis Armand, forgeron au Rozier, découvre un aven auquel il donne son nom. Plusieurs guides sont alors publiés et relatent les merveilles naturelles de la région: le Club Alpin Français, le Touring Club de France, le Club Cévenol...

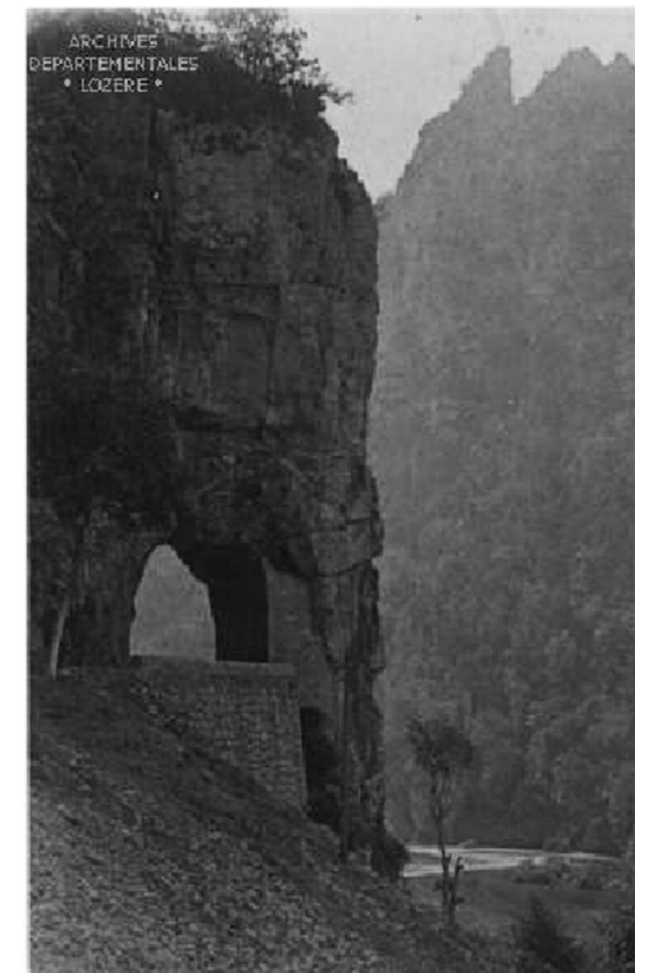
La récente association du Touring club de France, créée en 1890, mentionne les Gorges dans ses publications dès 1894. En 1904, Abel Bellif, premier président du Touring Club de France écrit « *Le mouvement des touristes vers les Gorges du Tarn est beaucoup plus considérable cet été que les années précédentes ; la publication du Touring Club de France a porté ses fruits et la nouvelle organisation a fait ses preuves* » in *Revue du Touring Club de France* n°9, 1904. Les lignes de chemin de fer étendent leur réseau reliant les centres urbains, Millau, Rodez, Béziers, Nîmes, Montpellier et les compagnies proposent des séjours et des excursions. Tous sont convaincus que l'expansion touristique génèrera une prospérité se substituant aux activités agricoles en déprise.

Ainsi, les bateliers continuent de transporter matériel et nourriture, mais ils complètent de plus en plus leurs revenus en proposant aux touristes la visite des Gorges à bord de leurs barques.

Cependant, Martel écrit vingt-cinq plus tard « **Un ennemi plus dangereux peut-être pour les paysages que l'industrialisation est le tourisme, par la fièvre de pénétrer à outrance, par le fâcheux entraînement à construire partout, même en des lieux inabordables... Les Gorges du Tarn, on a mis plus de vingt ans pour construire une route nationale... Je ne reviendra pas sur cette dispute. Le résultat atteint est plus éloquent que toute discussion... La sortie des défilés est masquée maintenant par une pyramide de cailloux brisés... Un coup de mine fit sauté la roche trouée de l'Escayou, envoyant son élégant tablier rouler dans la rivière...** »



Carte postale de 1919. Source: [www.lesgorgesdutarn.net](http://www.lesgorgesdutarn.net)  
Les Vignes, les rochers de Cinglegros.



Carte postale de 1919. Cliché du tunnel situé face à la Croze. Archives Départementales de la Lozère.



Carte postale de 1919. Source: [www.lesgorgesdutarn.net](http://www.lesgorgesdutarn.net)  
La route des Gorges en amont de la malène à proximité du camping du «Soulío».

## 2.1 - Les Gorges du Tarn et de la Jonte, un paysage remarquable...

Les Gorges du Tarn et de la Jonte s'inscrivent dans un paysage majestueusement contrasté où les deux rivières ont creusé, buriné et sculpté de vastes plateaux calcaires situés à près de 1000 mètres d'altitude. Elles entaillent profondément, sur près de 500 mètres, le Causse de Sauveterre, le Causse de Méjan et le Causse Noir.

Les Gorges du Tarn se déploient sur 53 kilomètres entre les villages de Quézac, qui en marque l'entrée amont, et le Rozier, au débouché aval, à la confluence du Tarn et de la Jonte. Ce sont les plus longues gorges karstiques d'Europe. Dans certaines sections, particulièrement étroites, autour du cirque de Pugnadoires notamment, les deux «tables» caussenardes ne sont séparées que par 700 mètres environ! Les Gorges de la Jonte également très étroites entre Meyrueis qui en constitue l'entrée amont et le Rozier à l'ouest, n'excèdent pas une vingtaine de kilomètres.

Le contraste de paysage est spectaculaire entre l'ouverture visuelle, exceptionnelle, qu'offre le rebord des plateaux caussenards et le fond des gorges où les rivières du Tarn et de la Jonte s'enfoncent dans des défilés rocheux très pittoresques.

La subtile inscription du chapelet de villages et de hameaux qui s'égrainent dans le fond des Gorges renforce le contraste de ce paysage naturel.



Source: [www.geoportail.fr](http://www.geoportail.fr)  
C. GINS et P. LOINTIER

0 2 4 6 8 10 km

## 2.2 Site classé depuis 2002

La valeur exceptionnelle, historique, légendaire, artistique, pittoresque et scientifique que représentent les gorges de la Jonte et du Tarn, l'ampleur de cet ensemble naturel et culturel prestigieux ont motivé, dès 1943, des mesures de classement de plusieurs monuments naturels. Cependant ces protections ponctuelles ont montré leurs limites, compte tenu d'une fréquentation touristique de plus en plus importante et de plus en plus difficile à maîtriser, particulièrement en période estivale. Ce que ne manquait pas de souligner déjà E. A. Martel en 1908. Face à plusieurs dégradations qui s'avèrent irrémédiables, après plus de onze ans d'études et de concertation avec les collectivités locales et les acteurs économiques du site, les Gorges du Tarn et de la Jonte ont été classées par décret ministériel du 29 mars 2002 au titre de la loi du 2 mai 1930 selon les modalités transposées dans les articles L. 341-1 à L. 341-22 du code de l'environnement.

Le site classé des Gorges du Tarn et de la Jonte couvre près de 20 000 hectares sur 14 communes dans le département de la Lozère et 3 dans celui de l'Aveyron. Dans les gorges du Tarn il s'étend entre les bourgs d'Ispagnac et du Rozier, et pour les gorges de la Jonte depuis Meyrueis jusqu'au Rozier. Les rebords du Causse de Sauveterre au Nord, du Causse Méjean au centre et du Causse Noir au Sud ont été intégrés au périmètre classé, dans l'objectif de préserver les co-visibilités qui s'établissent entre ces entités géographiques.

**La protection de l'ensemble des Gorges du Tarn et de la Jonte a été perçue comme une opportunité pour la gestion du site.** Cette mesure apparaît comme la mieux adaptée pour une gestion coordonnée des deux vallées afin de garantir la pérennité de leurs caractéristiques paysagères et pittoresques au travers de la procédure spéciale d'autorisation de travaux.

La délimitation du site classé est basée sur le critère de co-visibilité directe de Causse à Causse. Elle a été motivée par l'importance des relations visuelles entre les Causses et les Gorges, mais aussi par la sensibilité:

- aux transformations des équilibres entre espace naturel et espace artificialisé suivant les différentes unités de paysages qui composent l'ensemble de son territoire,
- des accès au site qui constituent sa perception immédiate dont l'appréhension influera ensuite sur les comportements des visiteurs,
- des abords des plateaux où tout aménagement présente un impact visuel fort depuis le fond de vallée et depuis le rebord du Causse opposé,
- du site à la fréquentation touristique et aux équipements et aménagements qu'elle induit.

Par ailleurs, si le périmètre du site exclut volontairement les villages les plus importants, il englobe les hameaux situés sur les rebords de Causses ainsi que les villages et hameaux emblématiques de fond de vallée (Hauterives, Pugnadoires, Castelbouc, Saint-Chély-du-Tarn, Montbrun).



Source: www.geoportail.fr  
C. GINS et P. LOINTIER

Périmètre du site classé





Un cahier de gestion du site classé des Gorges du Tarn et de la Jonte a été élaboré par le **bureau d'études URBANIS à la demande de la DIREN Languedoc-Roussillon en mai 2003**. Ce document, conformément à la circulaire du Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement du 30 Octobre 2000 est destiné à encadrer l'évolution d'un site. Cette mesure a été prise en raison de l'étendue, du caractère habité, des activités agricoles forestières et touristiques qui sont susceptibles de provoquer un nombre important d'actes relevant de la procédure d'autorisation au titre de l'article L. 341-10 du Code de l'environnement. **Ce document est donc destiné à aider les services de l'État dans l'instruction des autorisations mais aussi toute personne publique ou privée dans l'élaboration de son projet.**

Ainsi les travaux d'élargissement aujourd'hui envisagés par le Conseil Général de la Lozère sur les routes des Gorges et plus particulièrement entre le Pas de Soucy et la limite du département de la Lozère avec celui de l'Aveyron seront donc compatibles avec les prescriptions qui y sont contenues notamment:

- les modalités de mise en œuvre recommandées pour préserver ou restaurer la qualité des différentes entités paysagères qui constituent l'espace protégé ;
- la volonté d'assurer la continuité et la lisibilité des décisions prises au titre de la législation des sites ;
- le maintien des perspectives caractéristiques, la préservation des éléments de paysage ou de végétaux ;
- la réhabilitation du site adaptée aux usages et aux fonctions qu'il supporte ;
- la prise en compte des actions développées dans le cadre de l'Opération Grand Site.

Plus particulièrement les propositions contenues dans l'étude concevront les aménagements de la route des gorges comme devant faire partie à part entière du patrimoine et de l'identité du site en le révélant et le restaurant, tout en intégrant sa fonction première d'axe de circulation. La question de l'utilité réelle des travaux routiers envisagés sera donc un préalable.

Les propositions de travaux porteront sur la requalification paysagère de la route, notamment sur le traitement des talus routiers, des délaissés, la restauration des murs de soutènement, la restauration et la reconstruction des parapets de pierre préexistants, les dispositifs de sécurité adaptés aux caractéristiques paysagères des sections (glissières en bois, parapets de pierre, pierres plantées ou chasse-toues), la protection et le renforcement des plantations d'alignement existant.

Une requalification paysagère des abords de la route sera aussi proposée comprenant la prise en compte et le traitement des zones de dépôts et d'anciens croisements, de stockage pour conteneurs, des réseaux aériens, du devenir du bâti parasite en ruine ou à l'abandon. De même des coupes sélectives le long des routes des Gorges sont à prévoir de manière à lutter contre la fermeture des paysages. Les zones de stationnement resteront toutefois réduites compte tenu des problèmes de sécurité qu'ils induisent mais aussi le risque de chutes de pierres et de rochers.

### Les effets du classement du site des Gorges du Tarn et de la Jonte

La loi du 2 mai 1930 constitue le texte de base. Elle a été modifiée par le décret n° 98-865 du 23 septembre 1998. L'ordonnance n° 200-914 du 18 septembre 2000 a créé la partie législative du Code de l'environnement, intégrant les dispositions de la Loi du 2 mai 1930, relative à la protection des monuments naturels et des sites aux articles L. 341-1 à L. 341-22 du code de l'environnement. Plusieurs décrets d'application et circulaires sont venus compléter la loi. Les effets du classement suivent le monument naturel ou le site classé en quelque main qu'il passe (Code de l'environnement, article L. 341-9, alinéa 1er).

En substance, pour la présente étude, il est rappelé que le classement a pour objectif de maintenir les caractères ayant justifié le classement du site et de soumettre à autorisation tout aménagement susceptible de modifier l'état des lieux conformément à l'article L. 341-10 du Code de l'environnement : « Les monuments naturels ou les sites classés ne peuvent ni être détruits ni être modifiés dans leur état ou leur aspect sauf autorisation spéciale ». Le décret du 15 décembre 1988 portant déconcentration de la délivrance des autorisations précise les cas dans lesquels l'autorisation spéciale est délivrée par le Préfet. Il s'agit notamment des ouvrages mentionnés à l'article R. 421-1 du Code de l'urbanisme, qui n'entrent pas dans le champ d'application du permis de construire, à l'exception de ceux prévus au 2° de cet article, c'est-à-dire des travaux d'infrastructure (routes, sentiers ou chemins piétonniers, pistes...).

Les travaux d'aménagement de la route départementale n° 907b demeurent donc de la compétence du ministre chargé des sites qui décide de les réaliser, après avis de la Commission Départementale des Sites, de la DIREN et du SDAP et de la Commission Supérieure des Sites, s'il les juge utile.



L'épaisse ripisylve des Gorges de la Jonte



Les Gorges du Tarn depuis le Causse Méjean à l'aplomb de St Chély-du-Tarn

### 3 - Les «routes - paysages» des Gorges du Tarn et de La Jonte

Dans le premier quart du XX<sup>ème</sup> siècle, la construction de nombreuses routes fut impulsée par le Touring Club de France. Parmi celles-ci, on peut citer les routes des moyenne et basse corniches entre Nice et Monaco, la route de la corniche d'or au pied de l'Esterel, la route du col de l'Iseran ou encore celle du Galibier... **L'ensemble de ces routes remplissent la triple fonction de permettre le transit des hommes et du matériel, d'acheminer les touristes vers le point convoité mais surtout, de constituer, par elles-même, un paysage à part entière.**

Les routes des Gorges assurent, depuis leur construction, cette triple fonction. L'itinéraire parcouru, les lacets de la route, le vertige ressenti à l'approche d'un virage participent non moins au plaisir des premiers touristes motorisés des Gorges du Tarn et de La Jonte que le paysage géologique et historique alentour.

Les deux cartes postales ci-contre datent de périodes différentes mais leur cadrage situé autour de la RD 43 est sensiblement similaire. Il s'agit de révéler comme le souligne la petite phrase imprimée sur la carte de 1919 «*les lacets de la route du Causse Méjean à La Malène, la plus accidentée des routes des Causses*». Le même cadrage est conservé dans le cliché de 1950. Ces deux exemples illustrent l'importance des routes présentes dans les gorges du Tarn et de La Jonte à la fois dans le paysage naturel mais également dans le paysage mental des touristes.

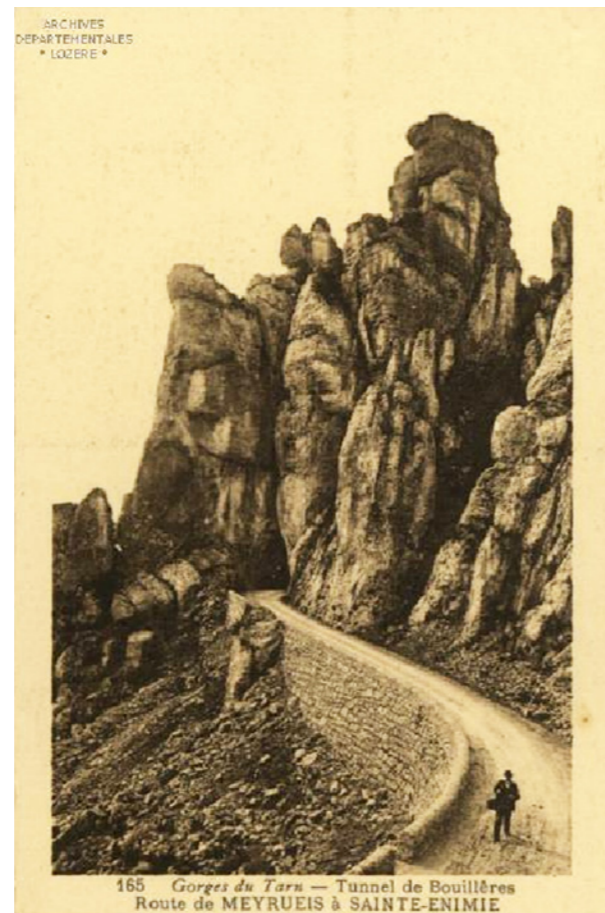
A une époque où la télévision n'existe pas, la carte postale diffuse auprès de la société les images du territoire national que les nouveaux moyens de transport permettent d'appréhender. Or, dans le choix des paysages photographiés, les routes des gorges occupent une place centrale.



Sources: Archives Départementales de la Lozère. Route de la Malène au Causse Méjean Carte postale utilisée de 1919 à 1950



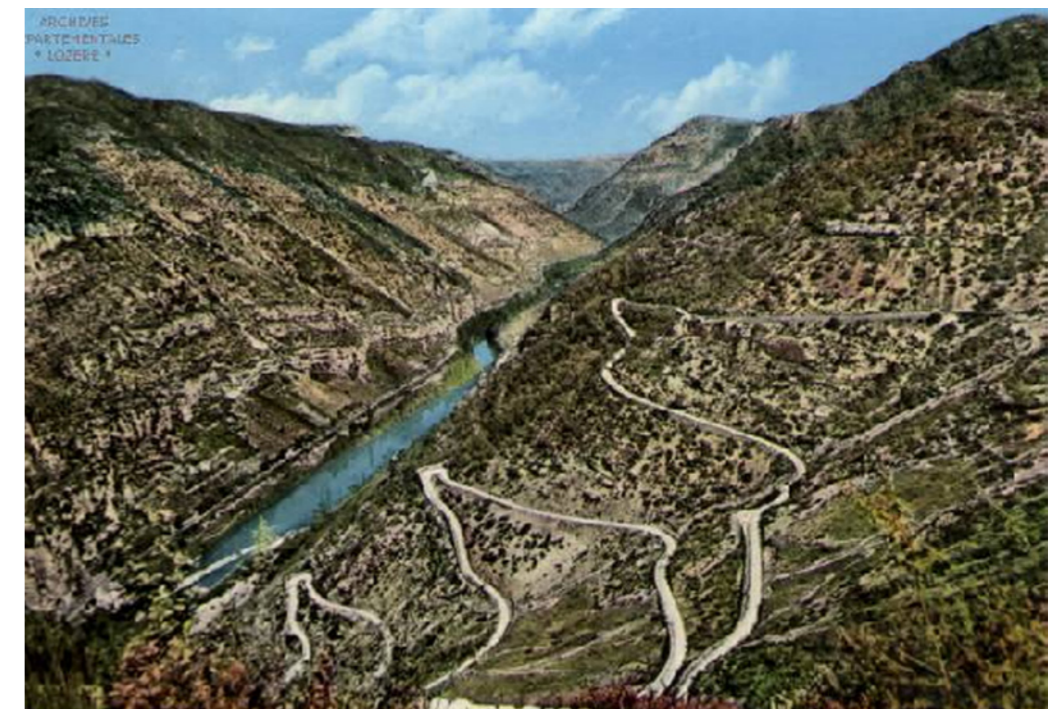
Les Gorges du Tarnet la D.995 vue depuis le Causse.



Les Gorges de la Jonte et la D.986 sous le tunnel des Bouillères.



A proximité du cirque des Baumes au bord de la RD 907 bis.



Sources: Archives Départementales de la Lozère. Route de la Malène au Causse Méjean (RD 43) Carte postale utilisée de 1950 à 1970

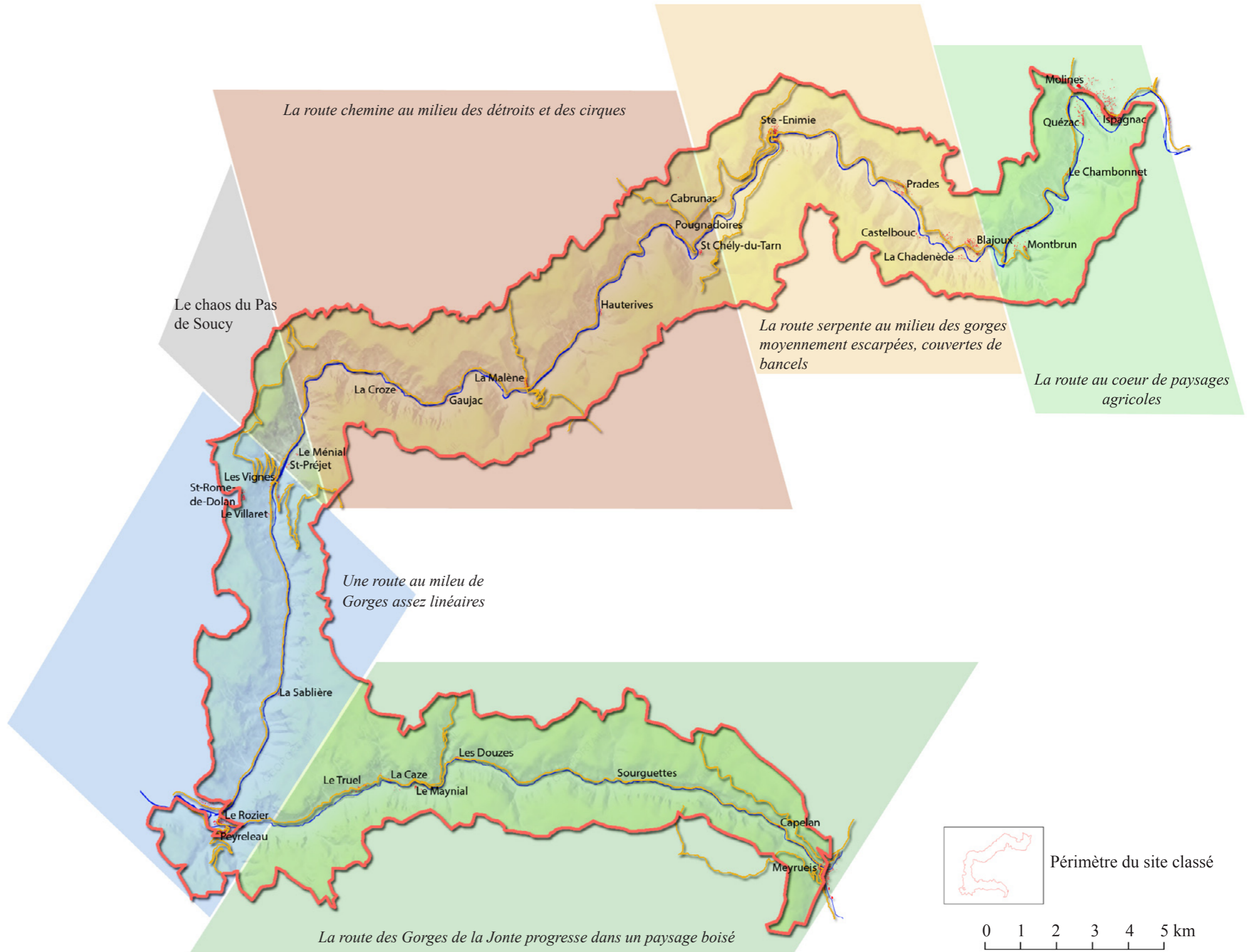
Sources: Archives Départementales de la Lozère Cartes postales utilisées de 1919 à 1950

## 4.1 - Les paysages traversés par les routes des Gorges

Les différentes routes présentes dans le périmètre du site classé des Gorges du Tarn et de la Jonte traversent des paysages et des ambiances variés.

Ainsi, depuis Quézac qui marque l'entrée nord-est du site classé, jusqu'à Meyrueis qui en marque la limite sud-est, six entités paysagères sont perceptibles:

- Les paysages agricoles au nord est des Gorges du Tarn,
- Les paysages de terrasses qui entourent Sainte Enimie,
- Les paysages escarpés du «Déroit» et des «Cirques»,
- Le Chaos du Pas de Soucy,
- Les Gorges linéaires en limite des départements de la Lozère et de L'Aveyron,
- Les paysages boisés des Gorges de la Jonte.



## 4.2- Parcours de la route au coeur des paysages agricoles des Gorges du Tarn

A l'extrémité nord-est du site classé, à proximité de Quézac, Molines et Ispagnac, la route traverse des paysages verdoyants parsemés de prés, de vergers et de quelques vignes.

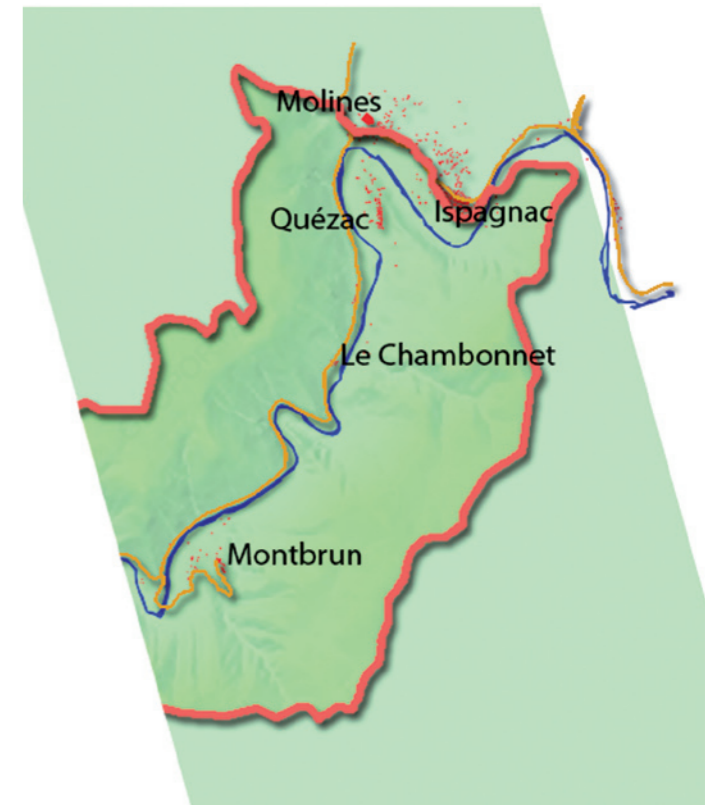
La toponymie de *Chambonnet* (le bon champ, mais aussi la courbe en gaulois), illustre la prégnance de l'agriculture dans cette portion des Gorges du Tarn. Ces dernières sont, ici, largement ouvertes et ménagent de généreuses perspectives sur les reliefs.

La route départementale 907 bis sillonne discrètement au milieu de ces paysages. Elle s'y insère harmonieusement grâce aux arbres d'alignement constitués essentiellement de noyers qui participent du paysage agricole alentour. L'aquarelle, réalisée ci-contre, montre ces noyers qui ponctuent la route à intervalles réguliers.

Les terrassements réalisés au sein de ces paysages ouverts adoptent un vocabulaire proche de celui des terrasses. Ainsi, la route 907 bis ne crée pas de rupture dans le paysage et s'inscrit dans une tradition d'aménagement des pentes pratiquées depuis l'Antiquité.



Aquarelle réalisée face au village de Quézac Sur la D.907 bis.



Les paysages agricoles

Passage discret de la RD 907 bis. Le vocabulaire du bancèl est manifeste



Les noyers qui bordent la Route départementale n°907 bis soulignent la traversée des vergers alentours et rythment le parcours.



Carrefour entre la petite communale de Quézac et la D.907 bis

### 4.3 - Passage de la route au milieu de pentes couvertes de terrasses

La route Départementale 907 bis pénètre ensuite dans un paysage plus escarpé et plus aride où les pentes sont couvertes de bancels plus ou moins entretenus.

Les courbes de niveaux des pentes sont affirmées par la répétition de ces lignes parallèles qui en soulignent le dessin.

La route constitue l'une de ces stries et adopte le vocabulaire et la trame des parallèles qui escaladent le relief depuis le Tarn jusqu'aux rebords causse-nards.

Fondue dans le paysage, la chaussée ne se signale que par sa linéarité, qui forme une strie plus régulière et beaucoup plus longue que les bancels avoisinants.

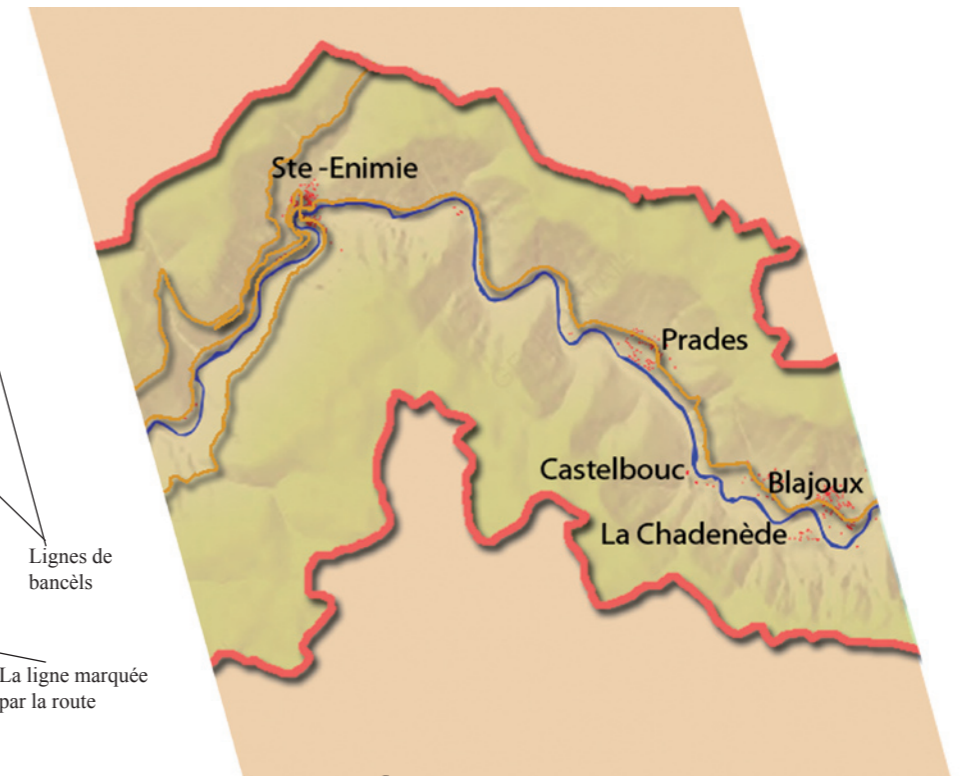
Depuis peu, des parcelles de vignobles ont été replantées en amont de la route. Ces parcelles ouvrent le paysage et animent la voie de leurs ordonnancements réguliers.

Ce regain d'intérêt pour les vignobles en terrasses, permet de faciliter la lecture du paysage, de restaurer les terrasses et d'inscrire la route dans une logique paysagère beaucoup plus large.

D'ailleurs, il n'est pas rare de constater que certains vignobles s'adosent directement au mur de soutènement amont de la route en lui conférant, de fait, un statut de bancel.



Entre Blajoux et Castelbouc, la route traverse des paysages agricoles en cours de reconquête et s'y insère parfaitement.



Lignes de bancels  
La ligne marquée par la route

*Les paysages de terrasses*



A la sortie de Ste Enimie, en montant vers le Causse de Sauveterre, la D 986 s'inscrit dans une jolie répétition de lignes qui scandent la pente. Là encore l'usage de la lisse en bois est peu recommandé.



Cette photo est prise à 1,5 km en aval de Ste Enimie. La pente est construite par les bancels parmi lesquelles, à peine perceptible, s'insèrent le «camin Ferrat» et la D. 986 qui rejoint le Causse Méjean.



Jeune vignoble planté au-dessus de la D. 907 bis à 1 km en amont de Blajoux.



Escalier réalisé en 2008 qui lie la route au paysage agricole.

## 4.4 - Le jeu des routes avec le relief escarpé

A environ deux kilomètres en amont de Saint-Chély-du-Tarn, la route pénètre dans la section la plus pittoresque des gorges. Le profond encaissement des gorges est ici dominé par les impressionnantes falaises des couronnes caussenardes. Chacune des grandes inflexions des gorges est marquée par de spectaculaires cirques rocheux comme ceux de St Chély-du-Tarn, de Pognadoires et des Baumes. Dans ces escarpements, le tracé de la route chemine sous d'imposantes falaises dont certaines la surplombent totalement. Celle-ci franchit chaque excroissance des parois calcaires par de simples tunnels creusés à même la roche.

La succession de falaises, de tunnels et de surplombs anime de façon spectaculaire le trajet.

Le Conseil Général de la Lozère a volontairement conservé les anfractuosités, les lacets et les tunnels étroits qui constituent la magie du spectacle géologique offert au regard de l'utilisateur. Aussi, est-il possible de ressentir un peu de la sensation grisante que recherchaient les premiers visiteurs des gorges au début du XX<sup>ème</sup> siècle.

Le dessin de la route, par sa régularité, tranche avec le paysage qui l'enserme. Ce contraste renforce la prégnance du spectacle des rochers empilés, des cirques rocheux ou des colonnes calcaires qui surplombent la voie.

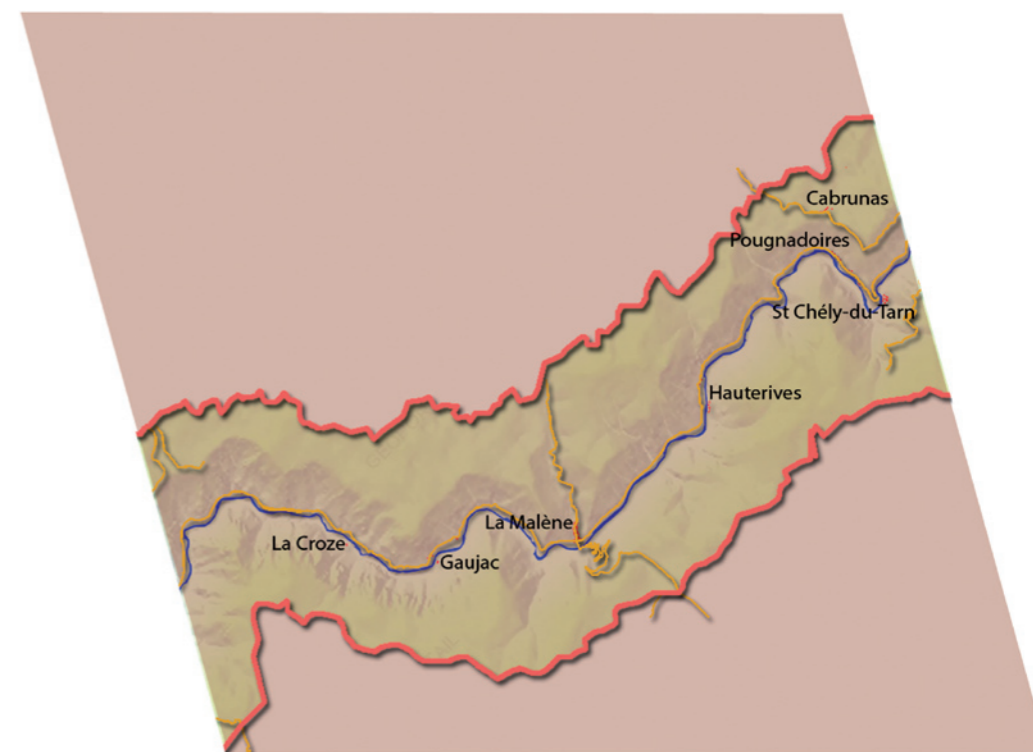
Par ailleurs, il est regrettable que les élargissements de la route départementale n° 907 bis réalisés dans les années 1970 aient été trop importants en amont et en aval de Sainte Enimie, ce qui rompt quelque peu la magie du site.



Une succession de deux tunnels à l'aplomb de Saint Chély. Passage discret de la chaussée en encorbellement.



A 500 mètres en amont de St Chély du Tarn, surplomb du trajet par d'imposants rochers.



*Les paysages escarpés*



Dans le cirque de Pognadoires, premier tunnel sous une imposante cheminée calcaire.



Un tunnel, plus classique, mais les formes rocheuses et leur aspect «naturel» sont maintenues.



Un rocher aux formes étonnantes surplombe la route.



Succession de trois tunnels dans le site des Baumes Hautes. La route (D.907 bis) se rétrécit pour passer sous les falaises calcaires. Ici la chaussée a conservé une largeur minimale. Le site et la route s'associent pour former le paysage des gorges.



Le passage des Détroits: les parapets s'insèrent parfaitement dans le site. Le chasse-roue, construit en pierres calcaires, s'interrompt devant un rocher naturel avant qu'un parapet en pierre ne prenne le relais.



Cette photo, prise au sortir des détroits, met en évidence qu'un délaissé trop important tel que réalisé dans certains tronçons, nuit au paysage et génère des espaces qu'il faudrait réhabiliter.



Aux Baumes Hautes, la chaussée se scinde en deux parties pour limiter les terrassements trop importants. Ici, les courbes de la falaise sont respectées et soulignées par le dessin du parapet. Là encore la route et le site s'associent pour former le paysage spectaculaire des Gorges du Tarn.

## 4.5 - Après Le Pas de Soucy, une certaine linéarité du parcours s'impose

Le Pas de Soucy est un important chaos rocheux qui fait obstacle au Tarn. Au niveau de la route, cette particularité géologique s'exprime par la présence de nombreux blocs disloqués qui annoncent le paysage spectaculaire situé en contrebas.

Une fois le Pas de Soucy franchi, la route pénètre dans la dernière séquence paysagère du site classé des Gorges du Tarn. Le paysage est boisé, les habitations sont rares, et les gorges, rectilignes, suivent un axe Nord/Sud assez nettement défini.

La présence de nombreux conifères assombrit la perception du paysage depuis la route des gorges tout en lui conférant une ambiance «orientale» assez intéressante. D'ailleurs le tracé rompt la monotonie du parcours en ménageant la présence de rochers sur lesquels poussent des pins.

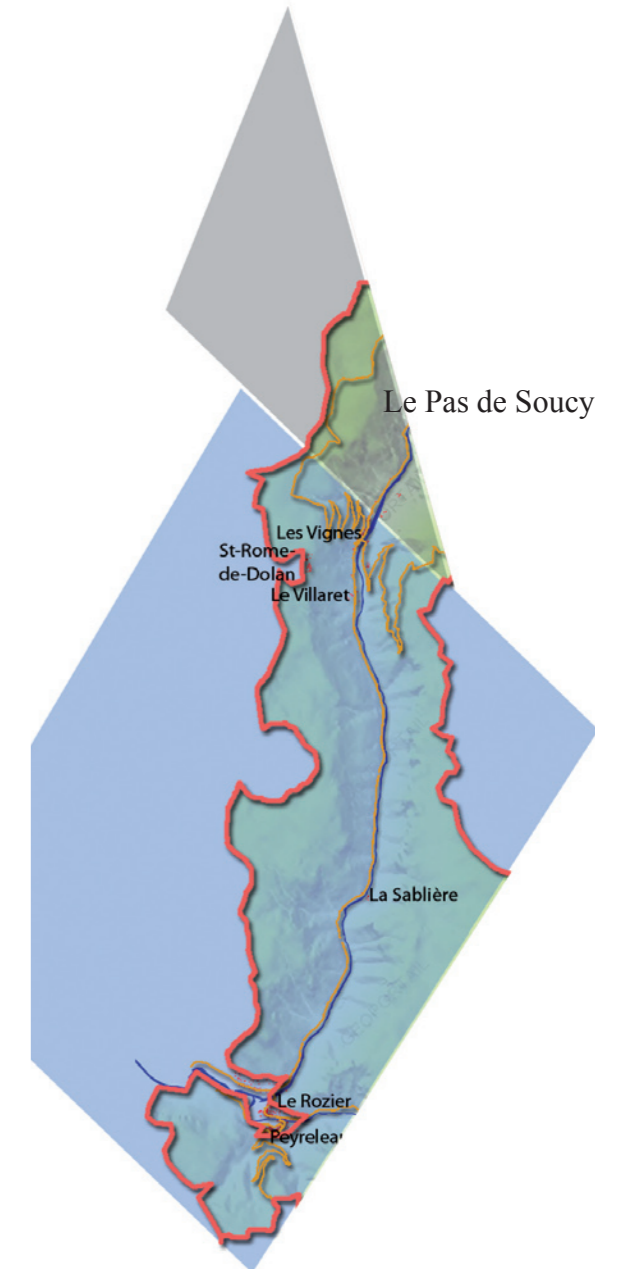
Les chasse-roues, dont le tiers supérieur écartait du précipice les roues des calèches et des voitures, sont encore bien visibles et témoignent des premières pages de l'histoire de la route des Gorges du Tarn.

Quelques frênes bordent la voie. Malheureusement, les tailles réalisées, trop sévères, les ont considérablement affaiblis.

La partie Lozérienne du trajet conserve un charme pittoresque indéniable tandis que les élargissements trop systématiques et trop importants opérés dans la partie Aveyronnaise nuisent à l'aspect paysager du site.



Des berges du Tarn plus boisées et plus linéaires



Le «Chaos» et les gorges linéaires



A l'approche du Pas de Soucy, les rochers, couverts de mousse, présentent un aspect chaotique annonciateur du paysage spectaculaire situé à quelques dizaines de mètres en contre-bas.

A l'aval, les chasse roues bordent la route.



Le graphisme aérien des pins qui bordent la route. Quelques rochers couverts de lierres animent le parcours.



Une fois entré dans le département de l'Aveyron, l'élargissement de la chaussée est considérable. Le traitement paysager des abords est inexistant et la route inflige au paysage une balafre indélébile.



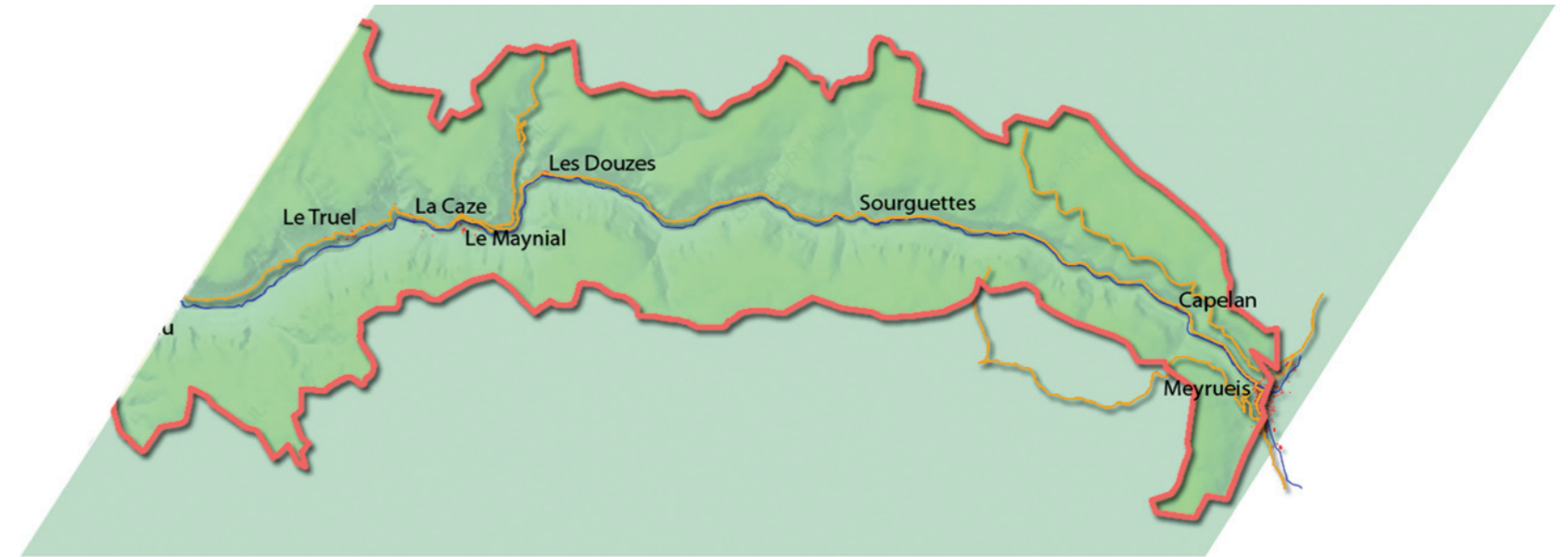
## 4.6 - Traversée de paysages boisés par la route des Gorges de la Jonte

La portion des Gorges de la Jonte située dans le périmètre du site classé n'excède pas 22 kilomètres entre Le Rozier à l'ouest et Meyrueis à l'est.

Le paysage est moins escarpé que celui des Gorges du Tarn. La voie ne traverse aucun tunnel et pratiquement aucun passage véritablement sinueux. Les pentes sont extrêmement boisées, ce qui tend à fermer le paysage perçu depuis la route.

Il est toutefois regrettable que la chaussée, un peu trop large, gomme quelque peu la majesté du site sur le linéaire des Gorges de la Jonte .

Les quelques aménagements récemment réalisés pour le Belvédère des Vautours ou ceux situés à proximité de Meyrueis s'inscrivent dans le site avec beaucoup plus d'harmonie.



*Les paysages boisés des Gorges de la Jonte*



Lorsque la chaussée est trop large, la route ne peut participer à la valorisation du paysage.



Dans le contexte boisé des Gorges de la Jonte, l'usage de la glissière en bois est pertinent et s'inscrit harmonieusement dans le paysage.

## 5.1 - Variation du gabarit et du dessin de la route en fonction des époques...

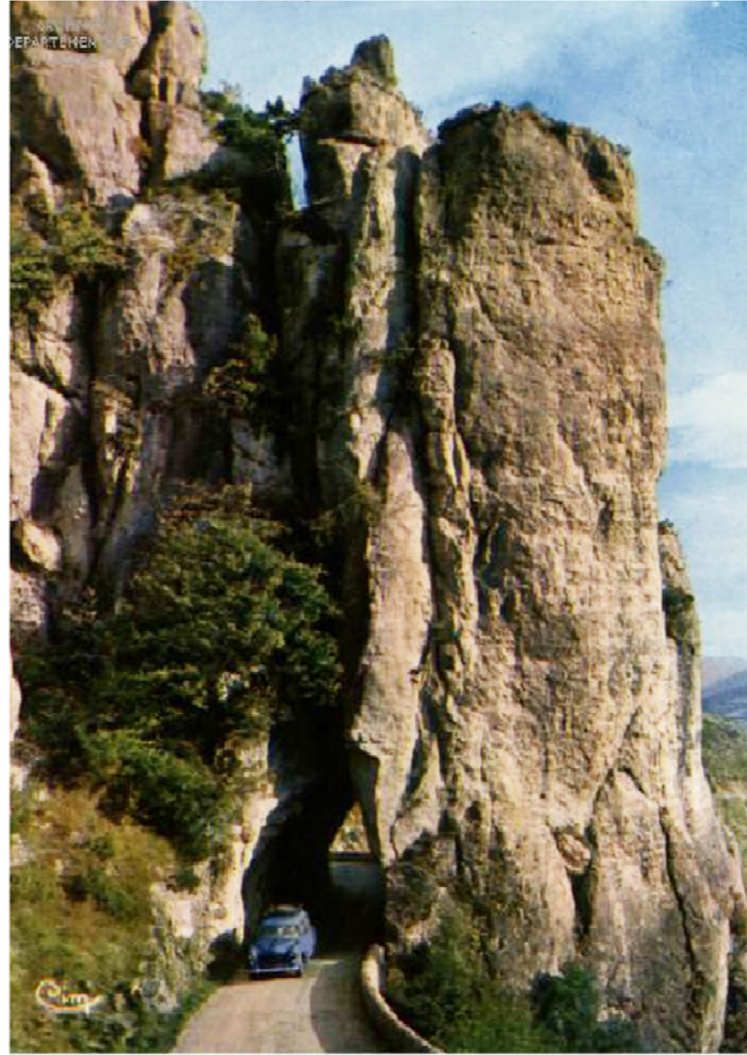
Depuis sa construction au début du XX<sup>ème</sup> siècle, la morphologie de la route, qui longe le Tarn, et l'ensemble des voies départementales adjacentes ont beaucoup évolué.

Au début du XX<sup>e</sup>, l'objectif de Pierre Monestier est de permettre aux touristes et aux habitants de parcourir les gorges dans leur linéarité en s'affranchissant de l'utilisation, autrefois nécessaire, des barques. Toutefois, les voitures et les calèches demeurent rares et l'emprise de la route dans le site est très limitée. En outre, le dessin de la route était conçu comme l'un des attraits majeurs du paysage. Cette situation perdure jusque dans les années 1960 et les routes des gorges du Tarn et de la Jonte évoluent peu.

Après 1960, la pratique touristique augmente à mesure que les ménages européens acquièrent des automobiles. Le plaisir du parcours lent est progressivement remplacé par celui de la vitesse et du confort. Le paysage se transforme en une succession de points qu'il convient de gagner au plus vite. En outre, **l'image associée à la voiture** est alors **extrêmement positive**, dégagée des préoccupations paysagères et environnementales. De plus, les routes des gorges sont perçues comme étant le plus sûr moyen de **désenclaver les villages** et de **juguler l'exode rural** commencé dès le dernier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle.

**Ainsi, dans les années 1970 et 1980, de nombreux tronçons sont élargis sans ménager le site.** L'objectif premier est alors de permettre à un tourisme toujours massif de traverser les gorges en conciliant sécurité et vitesse. D'autre part, l'élargissement du gabarit des véhicules de tourisme (camping-cars ou caravanes) obligent à réaliser des élargissements parfois considérables.

Aujourd'hui encore, ces tronçons demeurent visibles et constituent des balafres irréparables dans le paysage des gorges. Ainsi, la Route Départementale n°907 bis, autour de Sainte-Enimie, a été beaucoup trop élargie tout comme la partie aveyronnaise de cette route qui taille le rocher dans le vif et violente sites et paysages. La Route Départementale n°996, qui longe les Gorges de la Jonte, n'a malheureusement pas échappé aux élargissements de ces décennies où la voiture et la vitesse prédominaient.



Le tunnel des Bouillères sur la RD 986 dans les Gorges de la Jonte.  
Source: Archives Départementales de la Lozère. Carte postale de 1950.



En amont de Hauterives... Des élargissements disproportionnés qui nuisent aux qualités du site des Gorges.



En amont de Hauterives ... La suppression des aspérités du site altère la perception pittoresque et supprime, au profit de la vitesse, une bonne partie du plaisir éprouvé par la traversée de ces paysages.

## 5.2 - Les années 2000, le paysage entre au coeur des démarches d'aménagement des routes du Tarn

La conception des travaux routiers dans les gorges a fortement évolué aux cours des deux dernières décennies. La politique d'aménagement routier, désormais mise en oeuvre par le Conseil Général de la Lozère, conformément aux objectifs fixés par l'Assemblée Départementale dans sa délibération datée du 20 septembre 1999, a progressivement conduit le service des routes à mieux intégrer les ouvrages d'art dans le paysage pour limiter l'impact des infrastructures dans le site et son environnement.

Aujourd'hui, les objectifs sont clairs et doivent concilier sécurité et respect des caractéristiques du paysage des gorges. Ainsi, les gabarits initiaux sont conservés dans les secteurs les plus pittoresques et la typologie des aménagements adopte un vocabulaire vernaculaire adapté aux sites traversés.

De plus, les aménagements réalisés (terrasses, parapets, escaliers, rampes...) en moellons calcaires d'apparence « pierres sèches » mobilisent des savoir-faire et des compétences devenus rares dans les entreprises de maçonnerie.

Ainsi, les aménagements opérés sur les routes des Gorges du Tarn et de la Jonte, sont l'occasion, pour le département de la Lozère, de renouer avec une tradition bi-millénaire de domestication des pentes par des ouvrages maçonnés (Bancels, calades...)

Le travail effectué dans les Gorges perpétue donc un savoir-faire et des compétences particulières appelées limousinerie. Grâce à cette prise en compte du paysage, **la route retrouve une plasticité d'usages, de parcours et de perceptions qui fait son intérêt depuis sa construction au début du XX e siècle. Elle est tout à la fois une desserte locale pour les habitants, un parcours pour les visiteurs, un vecteur de transmission de savoir-faire et un paysage reconnu, lisible et admiré.**



Construction d'un mur de soutènement. Un savoir-faire traditionnel transmis par les aménagements de la route des gorges.



Le mode constructif et la mise en oeuvre s'inscrivent dans la longue histoire des pierres et des terrasses de la Lozère.



Exemple de rétablissement d'un accès en escalier.

## 6 - Les savoir-faire du Conseil Général de la Lozère

### 6.1 - Parapets et ponceaux

Dans le contexte précis des Gorges du Tarn, les parapets qui bordent les routes sont des éléments fondamentaux pour la sécurité. Ainsi, dès la construction de la route en 1906, le côté aval des routes, dans les portions les plus escarpées, furent équipées de «chasse-roues» et de parapets.

Eléments consubstantiels des routes des gorges, les parapets soulignent le tracé de ces dernières. De plus, leurs constructions utilisent la pierre calcaire locale et évoque les pentes environnantes couvertes par le lacs dense des bancels.

Lors des travaux réalisés par le service des routes du Conseil Général ces 10 dernières années, la plupart des sections est à nouveau équipée de parapets construits avec les pierres calcaires locales qui s'intègrent parfaitement dans le paysage minéral des gorges. Le souci du détail anime la conception des aménagements. Ainsi, les couronnements des parapets sont réalisés en béton reconstitué de couleur claire très proche de la couleur du calcaire des gorges. Mieux encore, les aménagements en cours, à proximité de Montbrun, ont réutilisé au maximum les pierres calcaires pour former l'arrondi si caractéristique.

L'utilisation de ce vocabulaire singulier sur l'ensemble de la voirie des gorges leur confère une unité et une identité appréciables.

Les lisses en bois sont généralement utilisées dans les parties boisées des gorges où l'utilisation de ce matériau s'intègre relativement bien à l'ambiance forestière des lieux notamment dans les gorges de la Jonte et le long des routes exposées à l'ubac.

Utilisé sans systématisme, ces parapets ponctuent les tronçons, soulignent chaque virage et assurent la sécurité des usagers.

Le tracé de la route franchit plusieurs combes qui collectent les eaux de pluie et franchit ces fils d'eau sur de petits ponceaux réalisés en pierres locales. Les derniers aménagements réalisés manifestent le souci de conserver ce vocabulaire traditionnel qui scande l'itinéraire. A l'occasion d'élargissements récents, certains ponceaux ont été déplacés pierre par pierre, d'autres ont été construits très récemment et constituent de discrets petits aménagements, évocateurs du passage de l'eau.



Parapet construit en 2008, en amont de Blajoux. Les pierres utilisées sont locales et le béton reconstitué de couleur claire entre dans la palette générale du site.



Exemple de mur reconstruit avec libage ou chaperon arrondi en pierres calcaires.



Détail du béton reconstitué utilisé pour couvrir les parapets. La forme arrondie caractéristique et la couleur claire sont respectées.



La lisse en bois n'est heureusement pas utilisée systématiquement et reste réservée pour les sections les plus boisées, exposées à l'Ubac.



Les murs de soutènement forment un discret retournement dans lequel s'inscrit un petit ponceau construit selon le vocabulaire traditionnel des Gorges du Tarn.



Petit ponceau récemment construit en aval de Blajoux. L'ouvrage crée un petit événement discret parfaitement intégré.

## 6.2 - Soutènements, terrasses et escaliers maçonnés

Au sein de ce paysage de pentes et de pierres, les hommes n'ont pu développer leurs activités qu'en aménageant de petites surfaces horizontales à l'aide de bancels. Traditionnellement ces terrasses horizontales, qui accueillent des cultures ou poursuivaient l'espace bâti, sont adoptées pour la construction de la chaussée.

Les élargissements de la route pratiqués dans les années 1970 ont largement ignoré ce vocabulaire créant d'importantes balafres dans les pentes escarpées.

Le département de la Lozère, sensibilisé aux questions de paysage depuis le début des années 1990, adopte, chaque fois que cela est possible un vocabulaire vernaculaire lors des travaux effectués à partir de 1998-1999. Lors des aménagements réalisés, la volonté d'exprimer le lien entre la route et le grand paysage des gorges est manifeste. Ainsi, les soutènements amont sont réalisés en moellons calcaires agencés à la manière de murs en pierres sèches. La ligne supérieure des murs n'est pas régulière pour s'adapter constamment à la pente, ce qui réduit l'excessive linéarité du tracé.

L'agencement des murs de soutènement ménagent de petits équipements ponctuels qui permettent de lier la route aux parcelles agricoles qui l'entourent, tels des escaliers, des rampes ou l'habile conjugaison des deux. Ces petits éléments rythment le parcours et ancrent la route dans le paysage qu'elle traverse.

Des retraits ménagés dans le soutènement amont de la route sont l'occasion de dissimuler les grilles avaloirs ou les poubelles.

Une grande partie du parcours est marquée par de tout petits aménagements, très simples dans leur conception mais qui constituent autant d'éléments paysagers intéressants. Certains servent à stabiliser un rocher, d'autres encore à empêcher ponctuellement les écoulements de boue.



Dans les gorges de la Jonte, à proximité de Capelan, la confrontation de deux soutènements d'époques différentes. Au premier plan, l'enrochement forme un paysage délaissé. A l'inverse, les travaux réalisés en 2005 s'intègrent parfaitement au vocabulaire paysager local.



Sur la D 986, vers le Causse Méjean, le soutènement amont est rehaussé de poutres en bois pour arrêter les éboulements de pierres. Dans le contexte boisé de cette pente exposée à l'ubac, l'ensemble forme un dispositif harmonieux.



Rampes croisées utilisant le schiste réalisées en 2008 en aval de Faux.



A l'entrée ouest de Blajoux, une poubelle est dissimulée par le soutènement



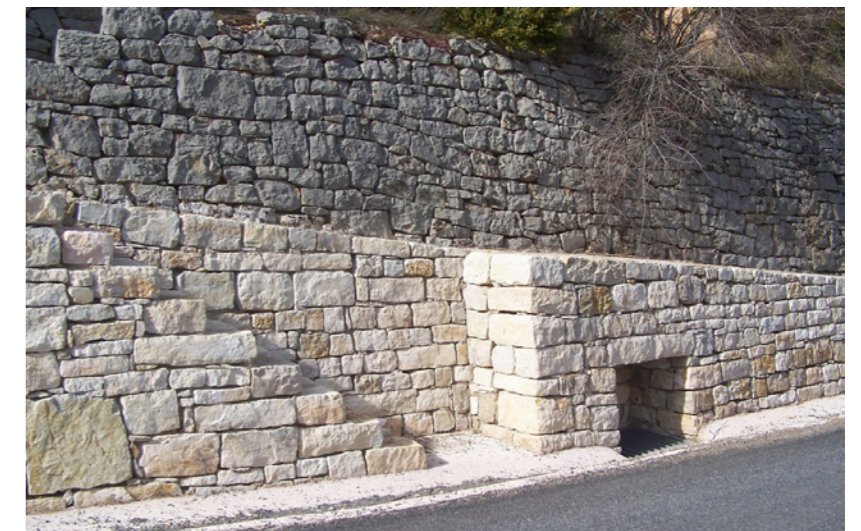
Aménagements ponctuels à la sortie sud de Sainte Enimie le long de la D.986 Cet aménagement accueille discrètement un petit local dont la porte se situe à l'arrière.



Travaux en cours en face de Montbrun. La couleur de la pierre s'insère parfaitement dans le site. L'aspect «pierres sèches» et le petit escalier ancre ce soutènement dans le vocabulaire local de la terrasse et offre à la route une ligne amont d'une grande pureté.



Petit escalier en amont de Blajoux.



A proximité de Blajoux le soutènement accueille plusieurs éléments parfaitement intégrés: un escalier, une rampe et une grille récupératrice des eaux de pluie.

## 6.3 - Les profils «naturels»

L'une des grandes originalités du site des Gorges et des routes, qui le parcourent, réside dans le relief escarpé et les passages abrupts traversés par la route. Sur de nombreux kilomètres les routes des gorges apparaissent comme des rubans de bitume en équilibre entre d'imposantes falaises qui les dominent et les précipices situés en contrebas.

Dans ces passages, où la puissance tellurique du site affleure, les concepteurs stabilisent les parois instables à l'aide de grillage pour éviter les chutes de pierre ou par de discrets ancrages forés dans les blocs de rocher et scellés avec une résine ou un béton injecté.

Si les grillages déroulés contre les talus demeurent trop visibles et nuisent à la perception des falaises, les ancrages permettent de conserver un aspect «naturel» aux parois tout en rivant les rochers pour assurer la sécurité nécessaire.

Le système d'ancrages paraît devoir être privilégié car elles sont pratiquement imperceptibles et confèrent au site l'âpreté qui doit être préservée chaque fois que cela est possible.



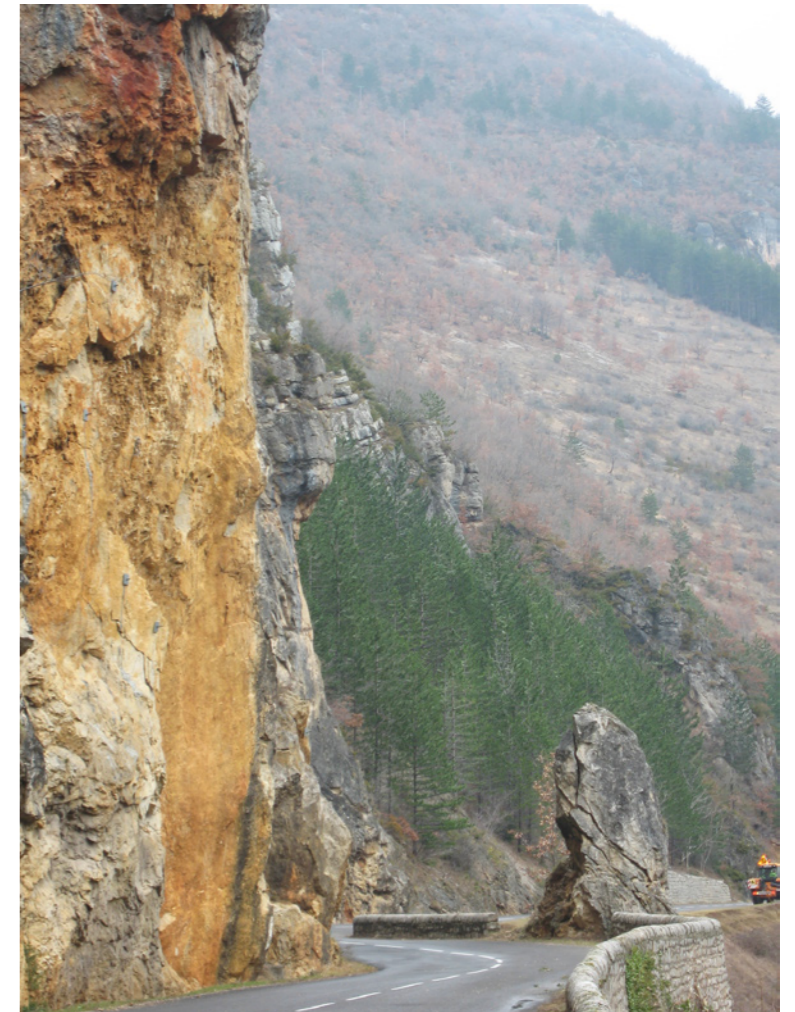
Détail des ancrages qui fixent des rochers disloqués. Ce système permet d'évoquer le travail naturel du temps sur la roche.



Travaux de sécurisation de falaises à l'aide d'un grillage le long de la D 907bis



Archétype du paysage pittoresque rencontré dans les gorges



En amont de Blajoux, quelques ancrages ont été posés. Ils permettent de stabiliser le rocher tout en conservant un aspect naturel à la falaise.



En amont de Montbrun, ces rochers qui semblent tenir naturellement en équilibre sont maintenus par des ancrages.

## 6.4 - Belvédères et aires de croisement

Le relief escarpé des gorges du Tarn et de la Jonte offre de nombreux points de vue sur le paysage, les cours d'eau, les villages, les accidents géologiques et les formations spécifiques au Karst.

Les routes qui parcourent les gorges sont donc ponctuées de belvédères peu nombreux afin de limiter le stationnement prolongé dans un site où les chutes de pierre sont fréquentes.

Là encore, les belvédères, qui ont été réalisés récemment, présentent une facture\* parfaitement intégrée au pittoresque du site. Les matériaux locaux et la palette de couleur claire et ocrée caractéristique de ces milieux calcaires ont été respectés. L'exemple du belvédère de Hauterives représente un exemple du travail soigné qui allie sécurité et intégration paysagère. Le Belvédère des Vautours situé en amont de la route des Gorges de la Jonte, est imperceptible, à l'arrière du mur de soutènement réalisé en moellons bruts de calcaire local.

En revanche, les belvédères plus anciens, à l'instar de celui de Castelbouc ou du «Rocher du Champignon», conservent un aspect délaissé qui ne s'inscrit pas parfaitement dans le paysage.

Les aires de stationnement suivent la même évolution de l'attention qu'il convient de donner à tous les aménagements qui composent la perception d'un site aussi prestigieux. Celles qui ont été réalisées lors de ces dernières années sont signalées par une légère excroissance de la route à peine perceptible. En revanche, la plupart des aires de croisement qui bordent les routes des gorges conservent un aspect de délaissé, dommageable pour la qualité du site.

### Définition:

\* *Facture*: Manière dont est mise en oeuvre une construction



Le belvédère de Hauterives, construit en 2001, témoigne du souci d'intégration paysagère des équipements touristiques.



Le belvédère des Vautours dans les Gorges de la Jonte est situé à l'arrière du mur de soutènement. Les matériaux utilisés et la forme générale du belvédère s'intègrent bien au paysage de terrasses des gorges.



Lors des aménagements réalisés en 2001, en amont de Prades, quelques petites excroissances de la route ont été ménagées pour permettre le croisement des véhicules.



Le stationnement à proximité du belvédère de Castelbouc, construit en 1997, s'avère par trop banal pour se fondre parfaitement dans l'environnement.



Belvédère du Champignon, excroissance de la chaussée dont l'aspect s'avère un peu trop négligé pour signifier une aire de stationnement.



Délaissé peu soigné dans les gorges de la Jonte



Simple petite aire de croisement en aval du château de la Caze. La présence de petits murets conférerait à cet espace un aspect plus soigné.

## 7.1 - Les aménagements prévus entre le Pas de Soucy et la limite des départements de la Lozère et de L'Aveyron le long de RD 907 bis.

La partie occidentale des gorges, du Pas de Soucy à la limite du département de l'Aveyron, longue de 8 kilomètres n'a pas fait l'objet de véritables aménagements récemment. Seuls ont été créés à la fin des années 1990 quelques créneaux de croisement qui s'avèrent aujourd'hui insuffisants. Cette section est confrontée à des problèmes estivaux provoqués par les grandes difficultés de croisement des véhicules encombrants (autocars, camping cars, remorques tractées) et par le va-et-vient des navettes qui remontent en amont les canoës.

En effet, les comptages effectués d'avril à septembre, sur 8 ans, au cirque des Baumes entre La Malène et Les Vignes mettent en évidence une augmentation de 21 000 passages dans les deux sens de circulation pour atteindre 274 000 véhicules en 2006. On notera que le maximum est atteint bien évidemment durant les mois de juillet et d'août avec respectivement 74 750 et 84 000 véhicules pour l'année 2006, pic de circulation enregistré entre 1994 et 2008.

Ces encombrements répétés au cours des mois de juillet et août, s'ils ne nuisent pas à l'attractivité touristique des gorges comme le montre l'enquête menée à l'été 2001 auprès de 530 visiteurs, génèrent **la quasi-impossibilité d'évacuer par la route de potentiels blessés**. En effet, les gorges sont le support de nombreuses activités sportives à risque comme le canoë ou l'escalade. Les encombrements interdisent aux véhicules de secours de parvenir aisément sur les lieux des accidents éventuels.

Les quelques aires de croisements ponctuels qui ont été réalisés confèrent au paysage un aspect de délaissé regrettable et permettent le stationnement de véhicules peu souhaitable.

Ainsi, le Conseil Général envisage de réaliser des aménagements sur six secteurs particulièrement encombrés ou dangereux situés entre le Pas de Soucy et la limite départementale.

Le cahier des charges de ces aménagements sera extrêmement précis et tiendra compte de l'expérience acquise. Le principe des aménagements qualitatifs réalisés depuis les années 2000 sera poursuivi afin de respecter les objectifs de préservation du site classé. Il s'agit, sur ce tronçon qui marque l'une des portes d'entrée du département de la Lozère, de concilier la sécurité des usagers et le paysage des gorges. Les aménagements seront divisés en six sections afin de conserver en l'état les parties les plus pittoresques du parcours.

Il s'agit de limiter au maximum les déblais qui seront réutilisés partiellement pour constituer le fond de forme de la chaussée ou pour réaliser quelques élargissements en remblais. Les surplus seront évacués en dehors du site classé.

La prise en compte du paysage et la singularité du site classé des Gorges du Tarn justifient que soient placées en second plan, certaines normes routières peu adaptées à ce type de voies. Les travaux de «limousinerie»\* seront réalisés avec le même soin et la même adaptation que ceux réalisés depuis une dizaine d'années. Le réemploi des pierres après démolition des ouvrages sera systématiquement privilégié.

### Définition:

\* *Limousinerie*: Nom féminin ; technique de construction de murs maçonnés à l'ancienne.



Les problèmes de croisement générés par le passage des véhicules lourds.



Aires de stationnement ponctuelles insuffisantes et trop peu soignées pour rendre évident leur usage.



L'exemple aveyronnais ne sera pas suivi par le Conseil Général de la Lozère.



## 7.2 - Des aménagements respectueux du site et des éléments identitaires

Les aspérités du site, les secteurs les plus pittoresques comme les passages de la route en tunnels, les avancées de rochers ou les blocs isolés seront conservés et mis en valeur.

La division en six séquences paysagères distinctes permet de briser toute linéarité dans les interventions. Ces dernières seront adaptées aux singularités propres de chaque tronçon. Les élargissements amont de la route veilleront à ce que la pente ne soit jamais trop forte afin de limiter l'érosion et d'encourager la flore naturelle à coloniser les talus traités en banquettes.

Les accotements seront réalisés en concassé de matériaux calcaires pour se fondre au mieux dans le site. A l'amont de la route, de petits fossés ou gouttières seront créés afin de limiter les risques de présence de pierres sur la route.

Les frênes qui ont été malmenés par des années de tailles beaucoup trop sévères, sont pour la plupart malades. Le projet veillera à les remplacer par des sujets possédant déjà une force suffisante pour rapidement reconstituer les alignements partout où cela est possible.

Les éléments fortement identitaires liés à la construction de la route seront conservés ou réutilisés afin de maintenir et d'évoquer l'histoire du site.

Ainsi, les chasse-roues, aujourd'hui peu mis en valeur et escamotés par les engins d'entretien des talus, seront nettoyés et réinstallés partout où cela est possible afin de dessiner à nouveau le paysage des bords de route. Les parapets, enfouis par les couches de chaussée successives, seront remis à niveau pour contribuer à l'inscription de la route dans le site.

Les murs dont l'agencement est caractéristique des années 1950, seront conservés, tout comme les bancels existants dont les moellons pourront être remplacés.

Enfin, cette phase d'aménagement permettra de valoriser le tronçon entre le Pas de Soucy et la limite départementale par la mise en souterrain des réseaux, qui sont aussi régulièrement endommagés par les chutes de neige.



Les accotements calcaires sont utilisés lors de tous les aménagements récents. Ce système permet de stabiliser la route tout en conservant une palette de couleurs proches du site environnant. Ils seront mis en oeuvre lors des travaux envisagés. En outre, les parapets seront bien surélevés.



Entrée du tunnel face à Saint-Chély-du-Tarn. Les parapets seront exhumés et les chasse-roues réutilisés partout où cela est possible.



Dans les Gorges du Tarn, la dernière campagne d'enfouissement des réseaux date de 1998. Les aménagements prévus seront l'occasion d'enfouir les réseaux de télécommunication restants.

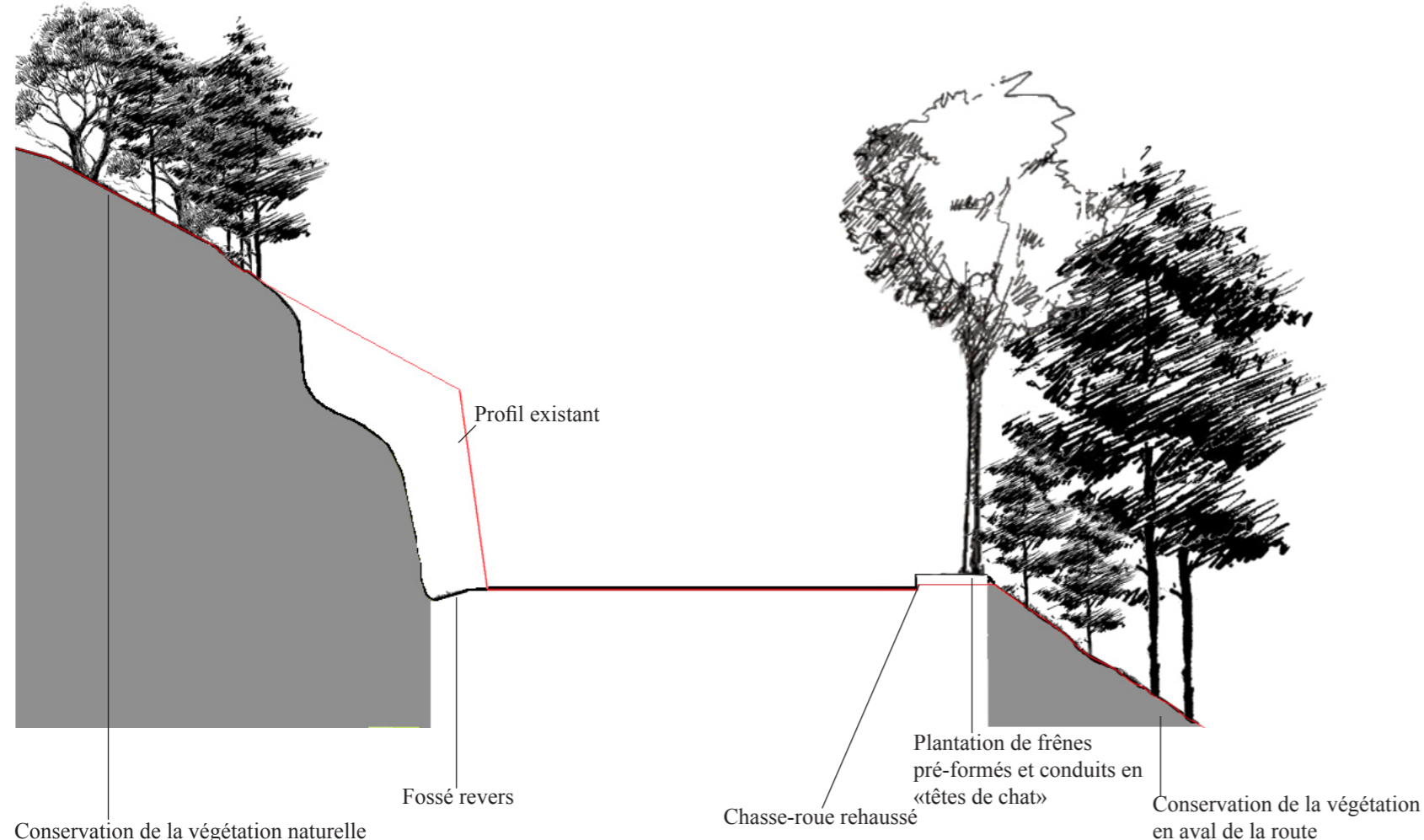
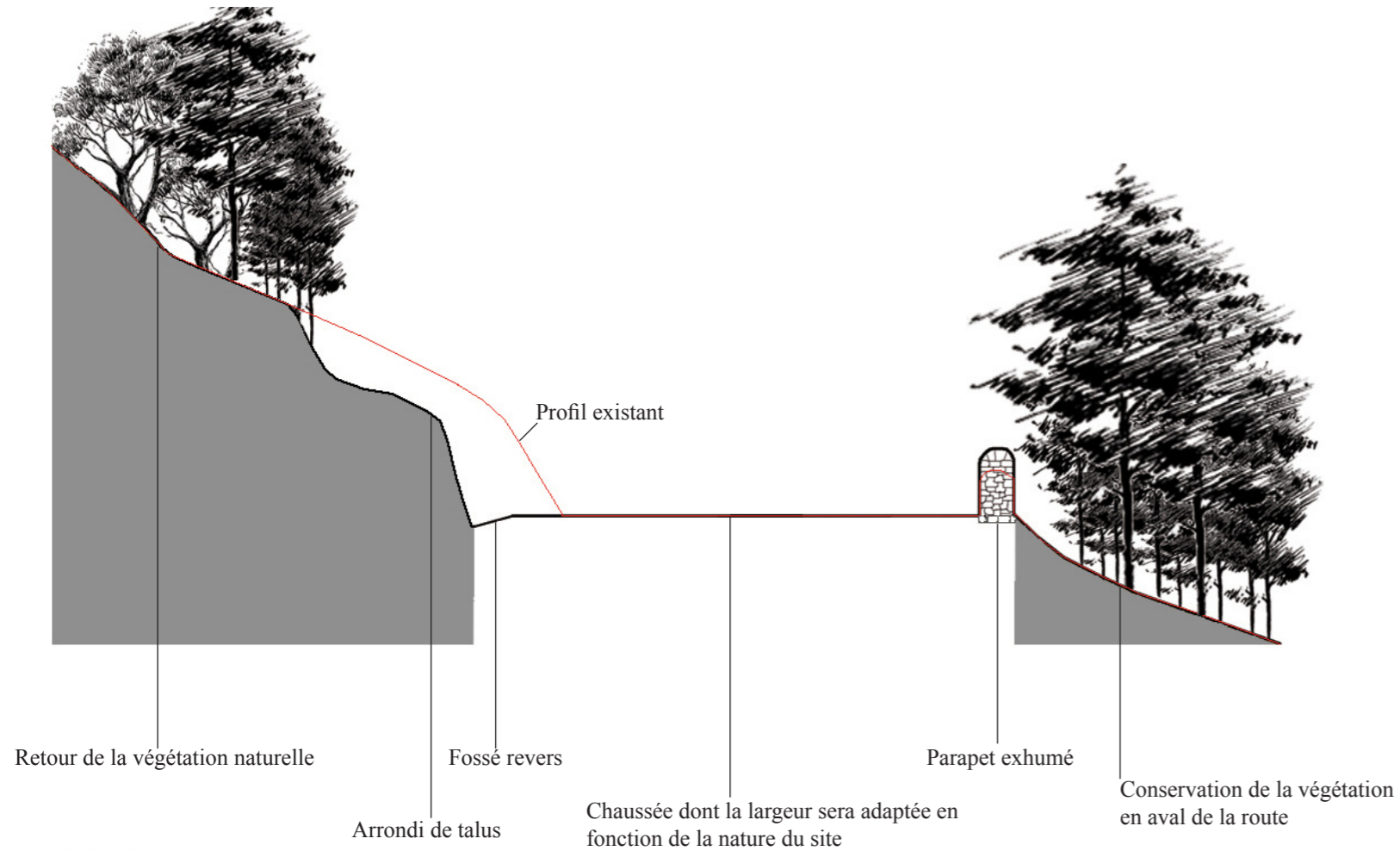


Le tunnel situé en amont du «Cambon» fait partie des éléments pittoresques du site que le Conseil Général souhaite préserver.



Mur de soutènement construit dans les années 1950 en aval des Vignes. Aujourd'hui ce type de mur fait pleinement partie de l'identité du site et sera, à ce titre, conservé.

## 7.3 - Profils généraux des pentes



Les coupes de principe illustrent le traitement des profils de la chaussée et de ses abords prévu par les Services Techniques du Conseil Général.

Sur l'ensemble des six sections à aménager dont la longueur totale n'excède pas 5,3 kilomètres, le tracé de la voie préexistante ne sera pas rectifié. En effet, une partie du charme et du pittoresque du parcours provient de la sinuosité de la Route Départementale 907 bis.

Ainsi, les travaux se limiteront à élargir de quelques mètres la chaussée en veillant à ce que les sur-largeurs ne soient pas utilisées à des fins de stationnement.

Malgré l'élargissement prévu, le profil naturel de la pente sera toujours respecté. Le sommet des talus sera arrondi afin de leur conférer un aspect plus naturel en supprimant l'effet «casquette», de limiter l'érosion et de favoriser la repousse du couvert végétal naturel. Le travail des profils sera l'occasion de prévoir des paliers et des risbermes qui limiteront la hauteur des talus et récupéreront les chutes de pierres, particulièrement importantes pendant les années qui suivent les travaux.

Dans cette même optique, un fossé revers sera réalisé. Il récoltera la majeure partie des pierres tout en permettant une légère sur-largeur qui facilitera le croisement des véhicules lourds.

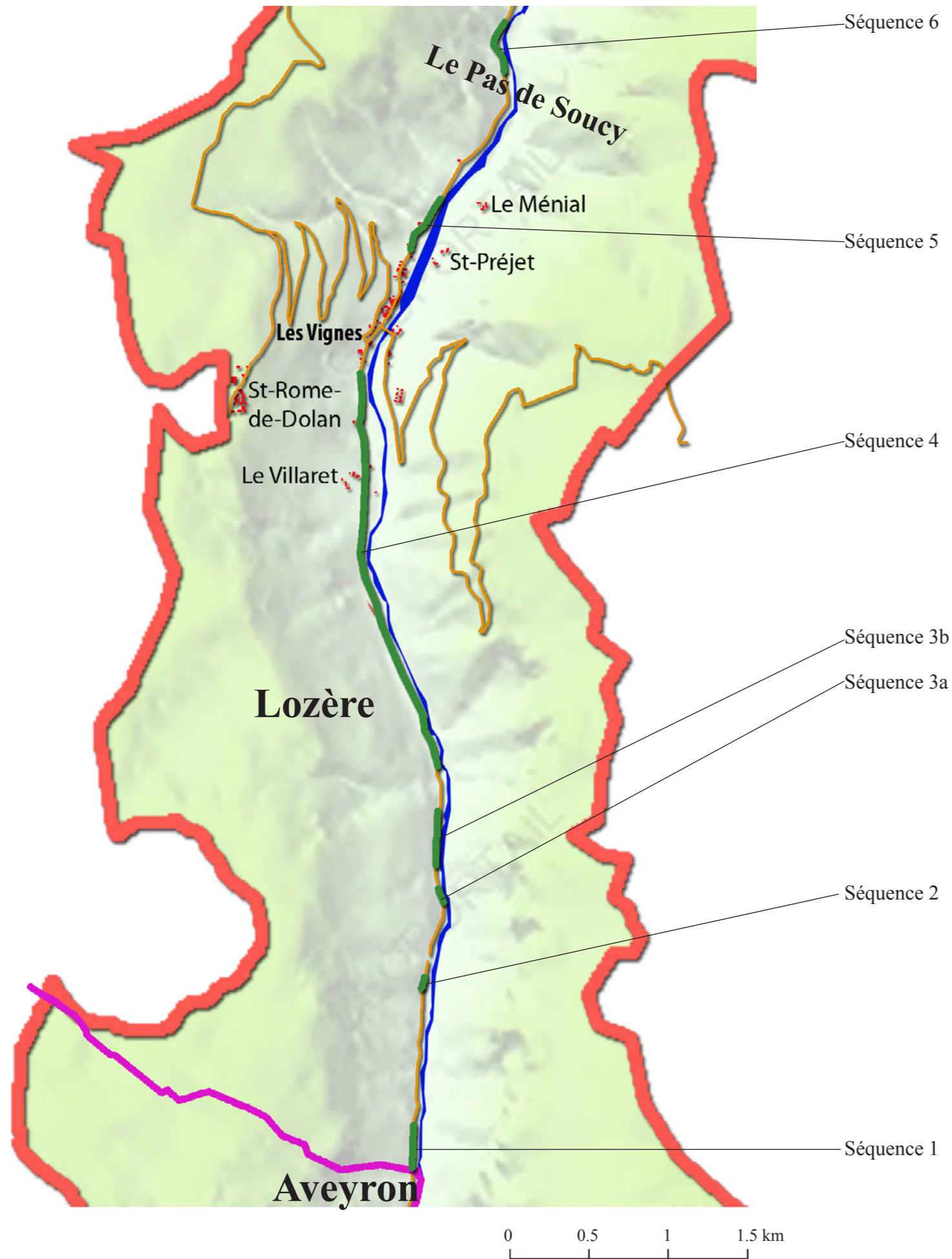
Les rochers aux formes emblématiques seront conservés au-dessus de la route. Ils continueront à offrir un paysage tourmenté et accidenté qui constitue l'un des attraits principaux du parcours.

Quelques élargissements en remblais seront envisagés afin de mettre davantage en valeur les beaux alignements de frênes, aujourd'hui trop proches de la route et menacés par le passage des girobroyeurs. Ainsi, des enrochements seront prévus sur lesquelles une végétation rupestre adaptée au milieu sec et calcaire pourra prospérer.

En aval de la chaussée, la végétation exhubérante composée d'aulnes, de frênes, de peupliers, de chênes blancs sera conservée en l'état afin de dissimuler la route aux usagers du Tarn et du chemin Ferrat.

En conséquence, bien que légèrement élargie, la chaussée s'insèrera dans le profil naturel des pentes, sans infliger de balafres dommageables au site des Gorges du Tarn.

## 7.4 - Localisation et description des aménagements à réaliser



Au niveau du Pas de Soucy, gigantesque chaos rocheux, l'objectif est de conserver l'aspect pittoresque. Le travail consistera seulement à supprimer quelques rochers un peu proéminents.



Ici les travaux consisteront à élargir la route tout en maintenant un soutènement en moellons de pierres calcaires dont une partie proviendra des démolitions.



La route sera élargie en amont et le talus formé de trois risbermes qui limiteront la verticalité afin de favoriser une reconquête végétale rapide. Ce vocabulaire d'aménagement des pentes évoquera celui des terrasses de cultures. Les arbres seront remplacés en fonction de leur état sanitaire chaque fois que cela est possible.



Cette partie du tracé met en évidence une ambiance minérale, elle conservera cette singularité. Ainsi, le rocher, situé à droite de la route sera conservé. En amont, une pente assez peu raide comparable à celle existante est proposée. Dissimulé par la végétation, un rocher aux formes arrondies sera conservé comme élément pittoresque.



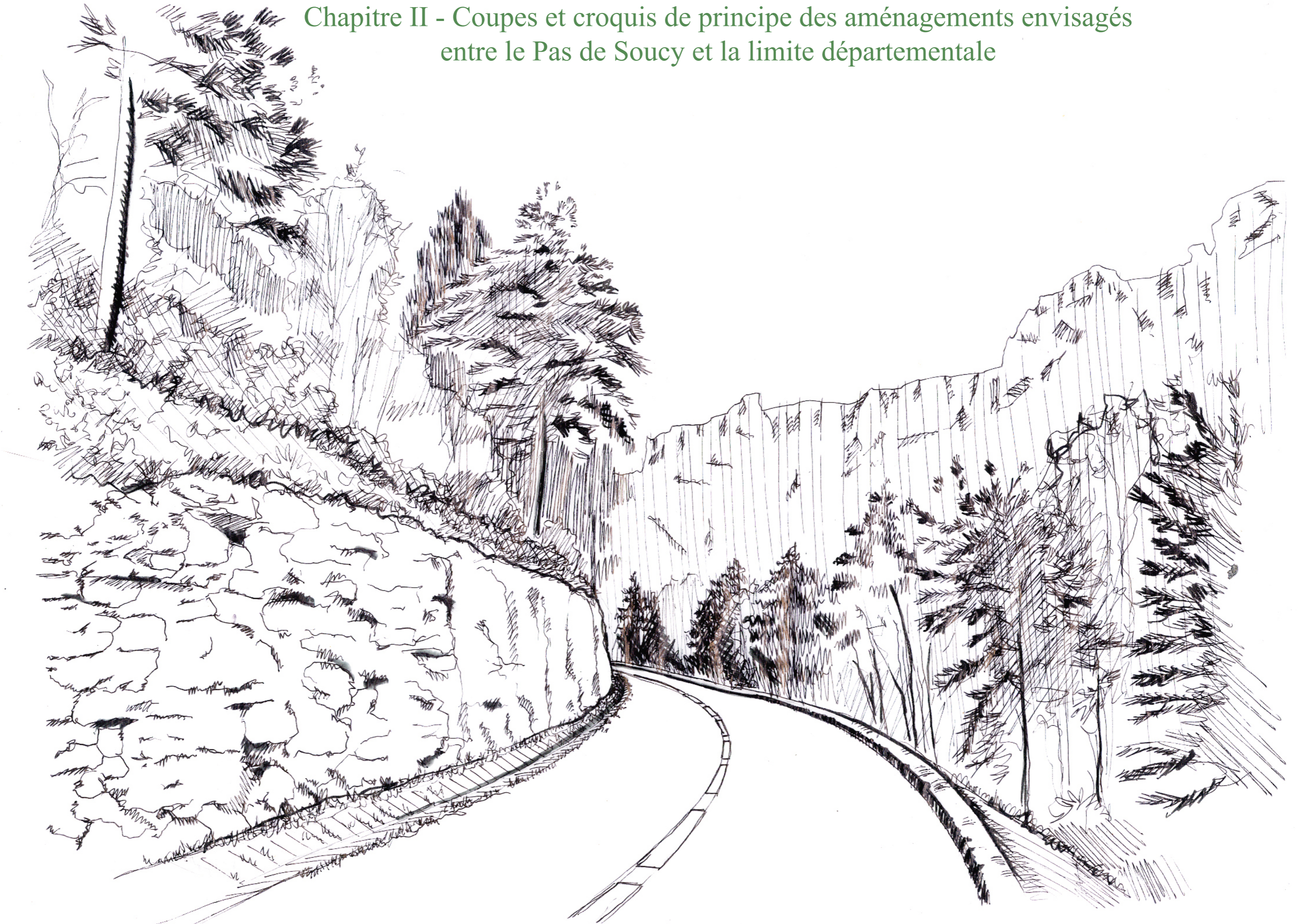
En aval de l'avancée sur laquelle repose la maison, la route sera un peu élargie, mais le rocher sera intégralement conservé. Les arbres aujourd'hui malades seront remplacés et taillés en «têtes de chats» de façon harmonieuse. L'essence identitaire, le frêne, sera conservée.



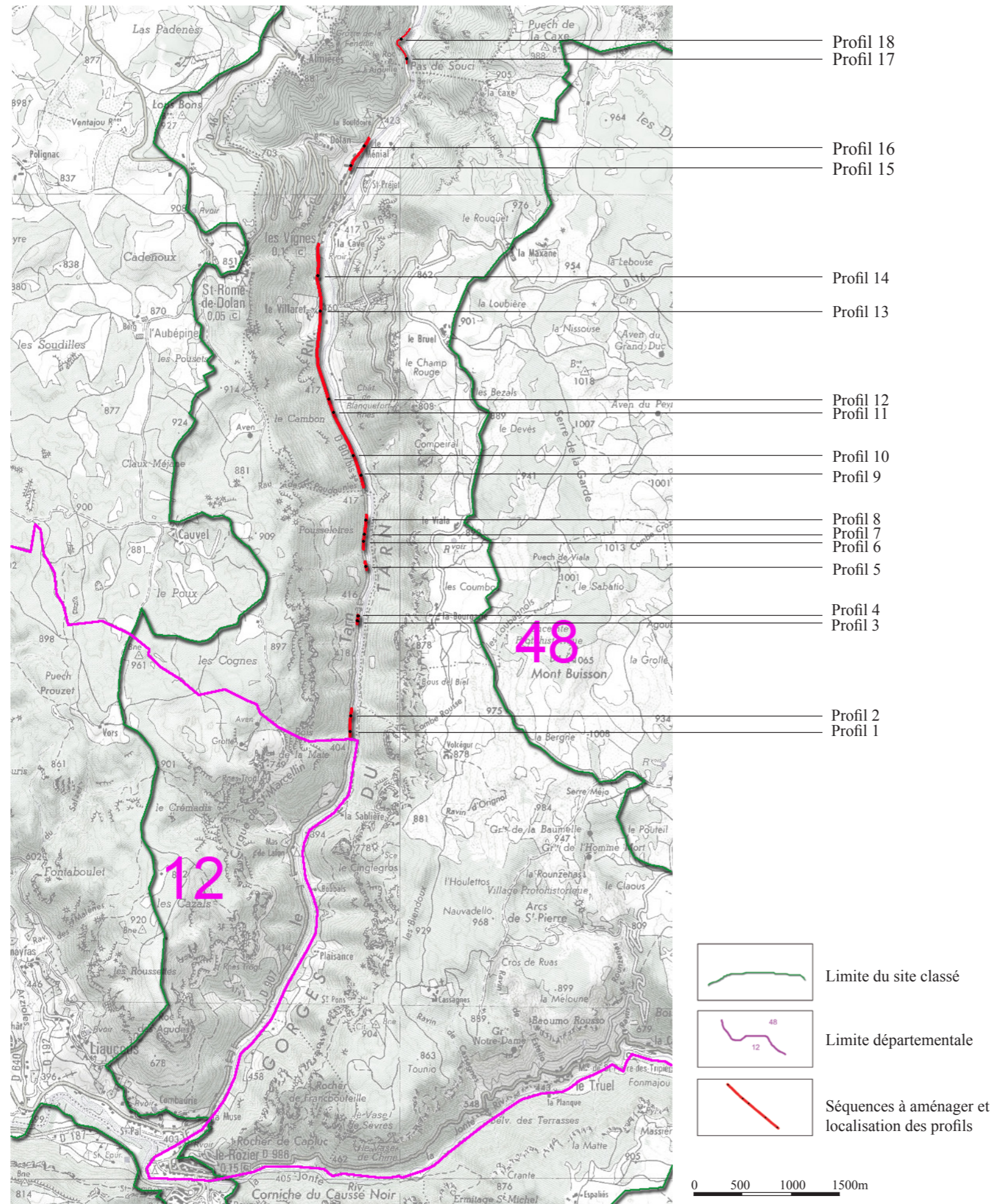
A l'entrée du département, la chaussée sera légèrement élargie et le talus traité avec de petites terrasses horizontales qui permettront à la flore de reprendre très vite ses droits. Là encore, les frênes seront remplacés et conduits en «têtes de chats».



## Chapitre II - Coupes et croquis de principe des aménagements envisagés entre le Pas de Soucy et la limite départementale



# 1 Localisation et principes des profils et croquis présentés dans le dossier



## Atouts :

La route des gorges du Tarn est construite au plus près du relief et fait écho à la géographie des lieux qu'elle traverse.

L'unité et la qualité du parcours de Quézac jusqu'à la limite départementale sont exceptionnelles : murs de soutènements, ponts, parapets...

Les ouvrages de soutènement garantissent une parfaite intégration au paysage.

## Enjeux :

Maintenir la relation entre la route et le paysage traversé

- affirmer le projet routier comme un élément du paysage à part entière,

- conférer un grand soin au tracé de la voie,

- s'intéresser aux emprises dans toute leur épaisseur au-delà du ruban routier.

## Maîtriser et valoriser les abords, ne laisser :

- aucun abord non traité lors des redressements de route,

- aucun espace d'accueil non aménagé.

## Principes généraux d'aménagement:

- Porter une grande attention sur le choix des interventions et la géométrie des ouvrages pour en limiter l'impact,

- Préserver les rochers emblématiques et étayer ceux dont la stabilité est incertaine,

- Traiter les pentes abruptes par paliers et risbermes pour limiter l'érosion et favoriser une reconquête végétale rapide et naturelle,

- Calibrer la chaussée par la réalisation de bandes d'accotement de couleur claire de 0,50 m de large environ.

- Les chasse-roues existants seront conservés tandis que les autres seront réhabilités en fonction de leur état.

- Réaliser tous les ouvrages en pierres adaptées au contexte géologique du site par le choix des roches et leur gabarit,

- Les murs de soutènement seront bâtis en moellons calcaires avec une apparence de pierres sèches pour s'inscrire dans le vocabulaire traditionnel des bancels, faïsses ou terrasses, chaque fois que l'accès aux parties supérieures le nécessitera, réaliser des escaliers intégrés dans l'épaisseur du mur,

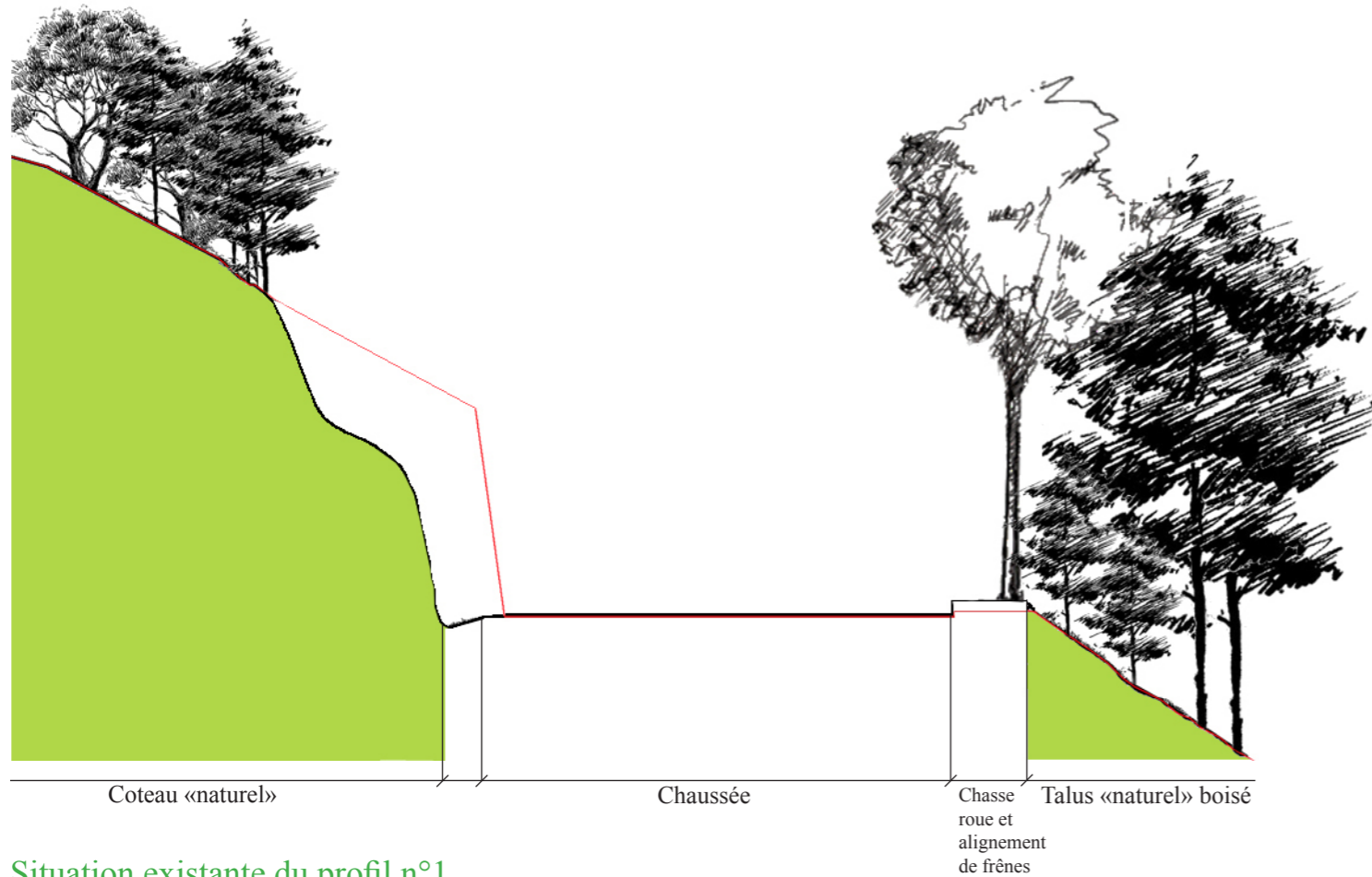
- Les parapets posséderont une hauteur minimum de 0,80 m. et seront couronnés de chaperons calcaires en libages, la maçonnerie sera réalisée en moellons calcaires tout venant montés à joints réguliers n'excédant pas 1 à 2 cm. et hourdés au mortier de chaux.

- Gérer les arbres en bord de route, patrimoine vivant vieillissant, en affirmant le frêne comme essence identitaire et anticiper leur renouvellement.

- Rythmer le parcours par des plantations d'alignement.

## 2 - Les 18 profils développés dans le dossier

Profil n°1 - (P4 Z1 PR 0+050)



Situation existante du profil n°1



Cette séquence correspond à l'entrée de la route départementale n° 907 bis dans le département de la Lozère depuis celui de l'Aveyron.

L'aménagement consiste à élargir la chaussée d'environ un mètre ce qui implique :

- la réalisation de bandes d'accotements revêtues en calcaire concassé de teinte claire de part et d'autre de la chaussée afin de cadrer la voie par le contraste de teinte avec l'enrobé .

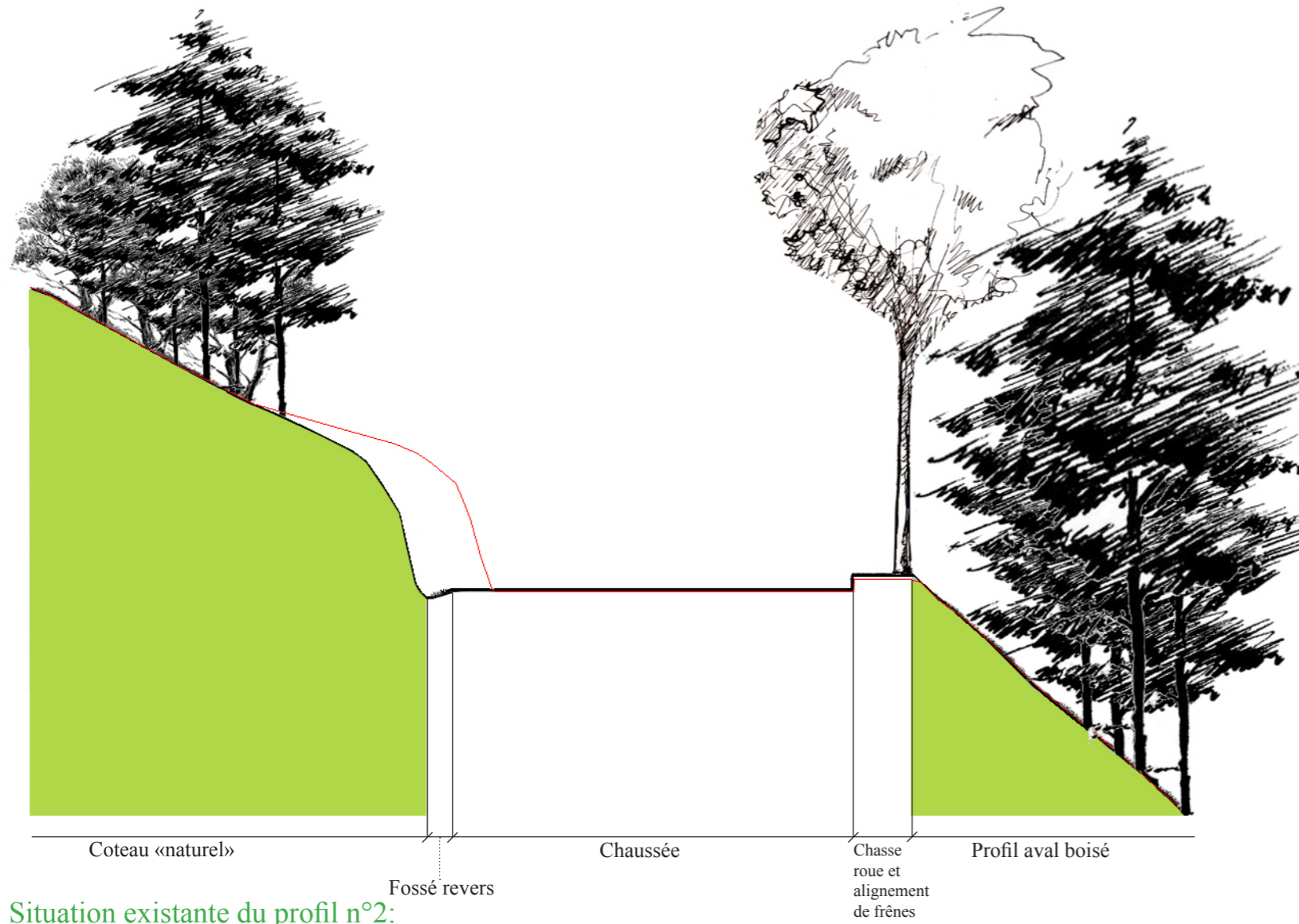
### Coté montagne

- la réalisation d'un terrassement en escalier pour tenir le talus amont ;
- un léger décroché pour permettre la collecte des eaux de ruissellement ;
- création d'un fossé revers en pied de talus pour recevoir les pierres issues de l'érosion sans empiéter sur la chaussée ;

### Coté rivière

- la mise en place d'un chasse-roue en moellons calcaires,
- la création d'un accotement sur le talus aplani ;
- la plantation d'un alignement de frênes bien formés ;
- conservation de l'épais couvert végétal pour préserver la ripisylve du Tarn et l'intimité de ses rives.

## Profil n°2 - (P 16 Z1 PR 0+210)



### Situation existante du profil n°2:



Dans cette séquence, l'aménagement sera similaire à celui de la séquence précédente. La chaussée sera élargie d'environ un mètre et les travaux consistent à :

- la réalisation de bandes d'accotements revêtues en calcaire concassé de teinte claire de part et d'autre de la chaussée ;

### Coté montagne

- la réalisation d'un nouveau profilage du talus amont ;
- la création d'un fossé revers en pied de talus pour recevoir la collecte des eaux de ruissellement et les pierres issues de l'érosion ;

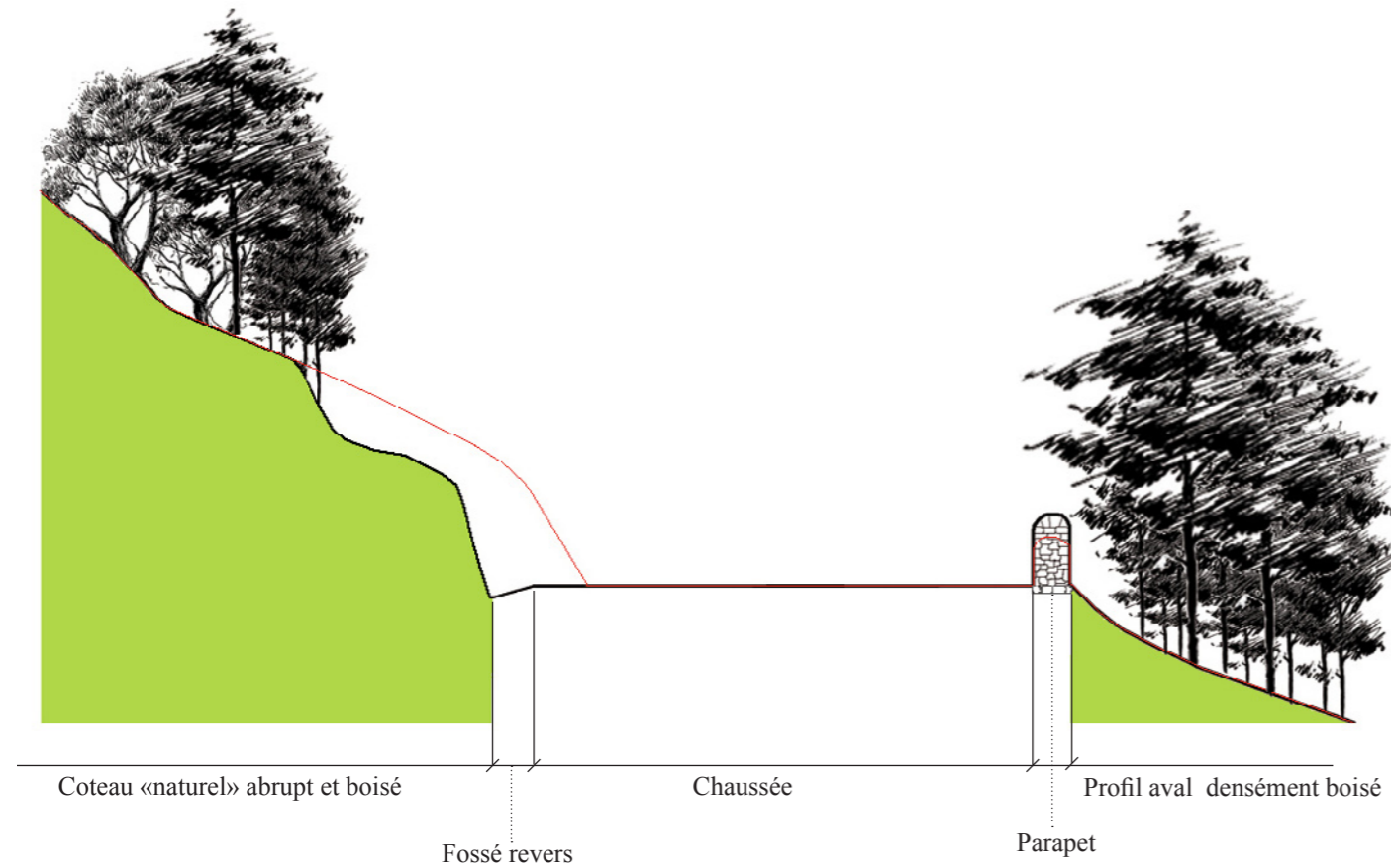
### Coté rivière

- la mise en place d'un chasse-roue en moellons calcaires,
- la création d'un accotement sur le talus aplani ;
- la plantation d'un alignement de frênes bien formés ;
- la conservation de l'épais couvert végétal pour préserver la ripisylve du Tarn et l'intimité de ses rives.

### Situation projetée n°2:



### Profil n°3 - (P3 Z2 PR 1+190)



### Situation existante du profil n°3:



Dans ce tronçon, la route sera élargie de 1,20 m. environ sur le coté amont tout en conservant l'aspect austère du paysage boisé.

### Nature des aménagements :

- réalisation de bandes d'accotements revêtues en calcaire concassé de part et d'autre de la bande de roulement ;

### Coté montagne

- reprise du profil du talus lorsque la paroi rocheuse est cohérente ;
- création d'un fossé revers au pied du talus ;

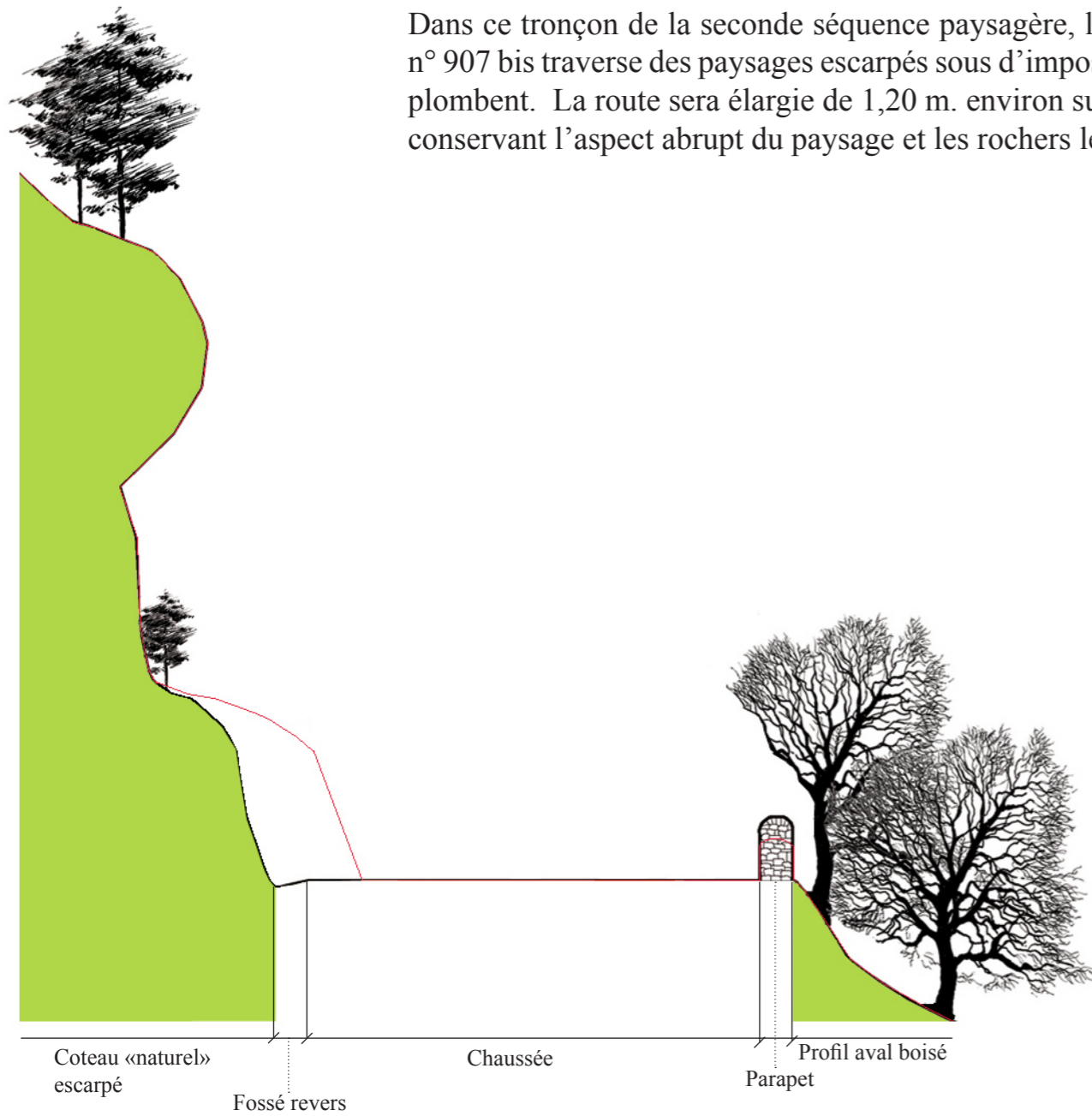
### Coté rivière

- rehaussement à 0,80 m des parapets par rapport à l'accotement. Ces rehaussements seront réalisés en moellons de calcaire de facture similaire à l'existant ;
- préservation du profil aval et de l'épaisse végétation jusqu'à la rive du Tarn.



## Profil n°4 - (P7 Z2 PR 1+250)

Dans ce tronçon de la seconde séquence paysagère, la route départementale n° 907 bis traverse des paysages escarpés sous d'imposants rochers qui la surplombent. La route sera élargie de 1,20 m. environ sur le côté amont tout en conservant l'aspect abrupt du paysage et les rochers les plus emblématiques.



### Nature des aménagements :

- réalisation de bandes d'accotements revêtues en calcaire concassé de part et d'autre de la bande de roulement ;

### Coté montagne

- reprise du talus en préservant les rochers en surplomb ;
- création d'un fossé revers au pied du talus ;

### Coté rivière

- rehaussement à 0,80 m des parapets par rapport à l'accotement. Ces rehaussements seront réalisés en moellons de calcaire de facture similaire à l'existant ;
- préservation du profil aval et de l'épaisse végétation jusqu'à la rive du Tarn.

## Situation existante du profil n°4



## Situation projetée n°4:



### Situation existante du profil n°5 (P7 Z3a PR 1+800)



La route traverse maintenant la troisième séquence paysagère. Le paysage demeure escarpé. Les aménagements envisagés visent à conjuguer le respect de ce paysage singulier et l'amélioration de la sécurité tout en préservant totalement le couvert végétal de la ripisylve du Tarn. Ils comprendront :

- la réalisation de bandes d'accotements en calcaire concassé de part et d'autre de la bande de roulement.

### Profil n°5 -



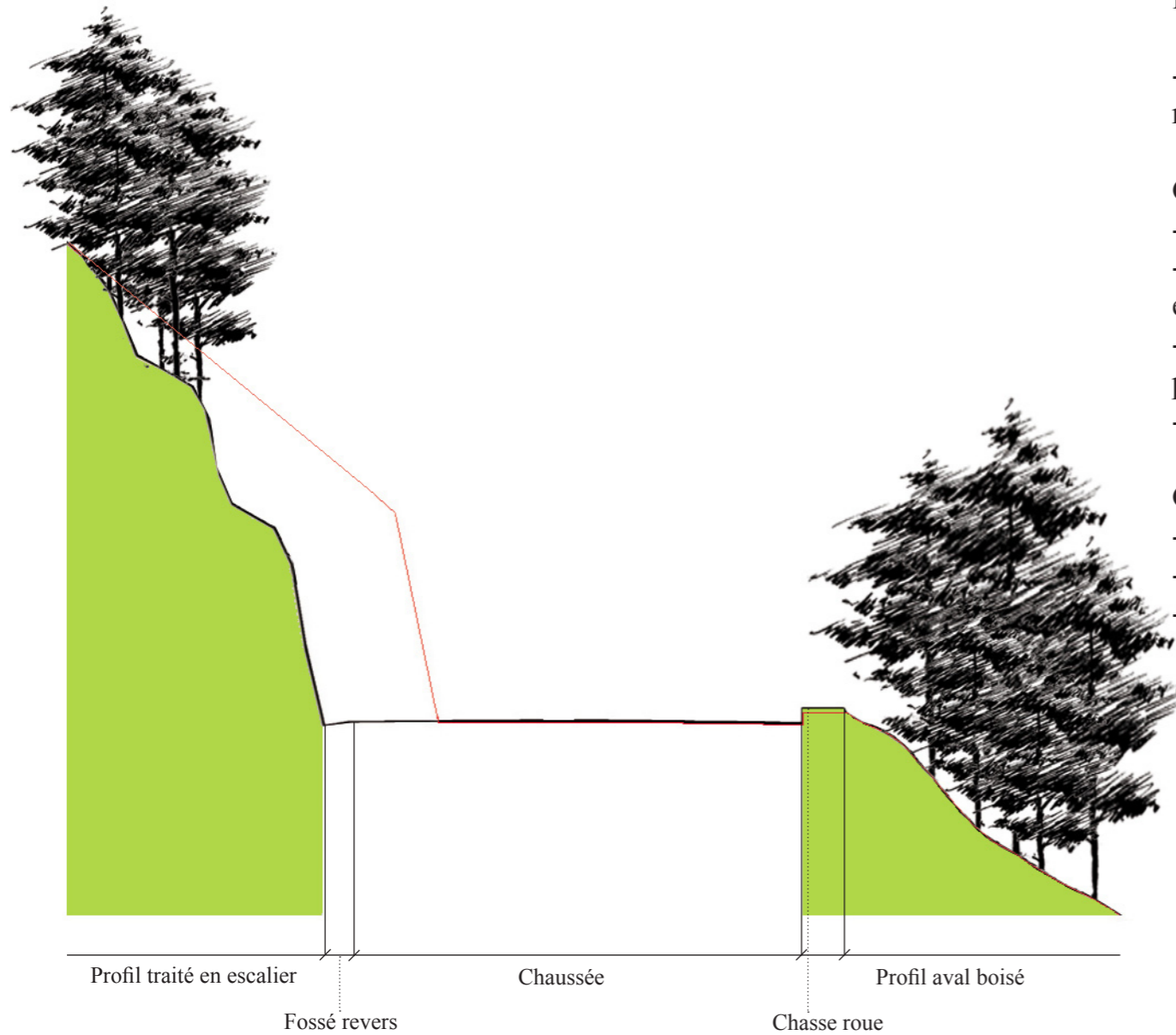
### Coté montagne

- l'élargissement de la chaussée d'environ un mètre ;
- la réalisation d'un mur de soutènement pour tenir le talus amont et pour étayer les rochers emblématiques dont la stabilité serait incertaine ;
- la création d'un fossé revers au pied du soutènement ;

### Coté rivière

- la mise en place d'un chasse-roue en moellons calcaires de 20 à 30 cm de haut ;
- la création d'un accotement sur le talus aplani.

## Profil n°6 - (P7 Z3b PR 2+070)



## Situation existante du profil n°6



Dans cette seconde partie de la troisième séquence, le paysage demeure escarpé. La roche est ici de nature franche et cohérente, ce qui permet de conserver la paroi rocheuse. Les travaux comprendront :

- la réalisation de bandes d'accotements revêtues en calcaire concassé de part et d'autre de la bande de roulement ;

### Coté montagne:

- l'élargissement de la chaussée d'environ un mètre ;
- la réalisation d'un terrassement en escalier pour limiter la hauteur du talus amont et le ruissellement des eaux ;
- le traitement des risbermes par épandage de terre végétale et mise en herbe pour que la végétation reprenne ses droits ;
- la création d'un fossé revers au pied du talus ;

### Coté rivière:

- la mise en place d'un chasse-roue en moellons calcaires de 20 à 30 cm de haut ;
- la création d'un accotement sur le talus aplani ;
- la préservation du profil aval et de la végétation.

## Situation projetée n°6:



### Situation existante du profil n°7 (P12 Z3b PR 2+140)

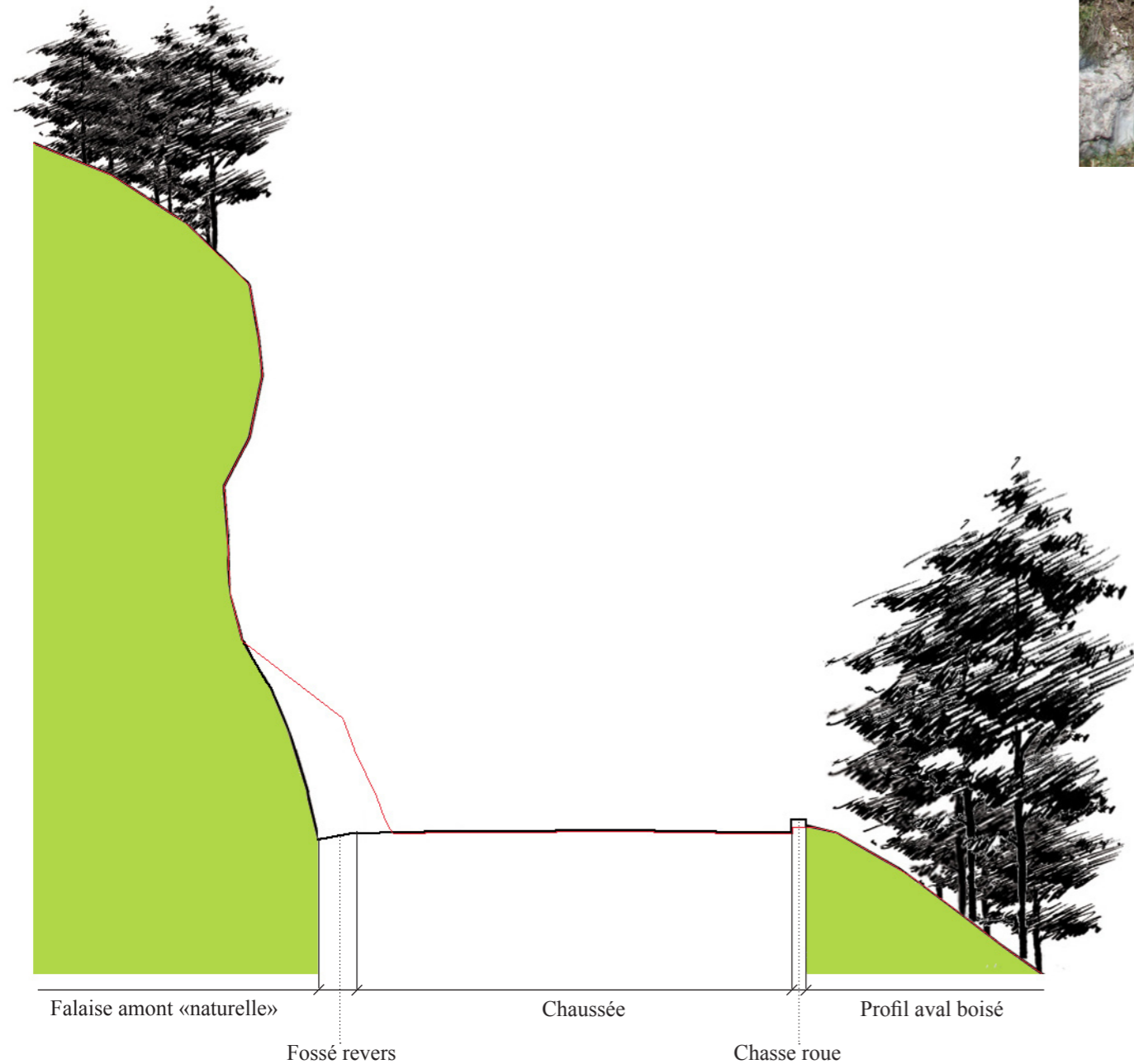
Cette section se poursuit dans la troisième séquence paysagère où perdurent les reliefs fortement escarpés qui contribuent à l'agrément du parcours.

Les aménagements induits par l'élargissement de la route comprendront :

- la réalisation de bandes d'accotements revêtues en calcaire concassé ;



### Profil n°7 -



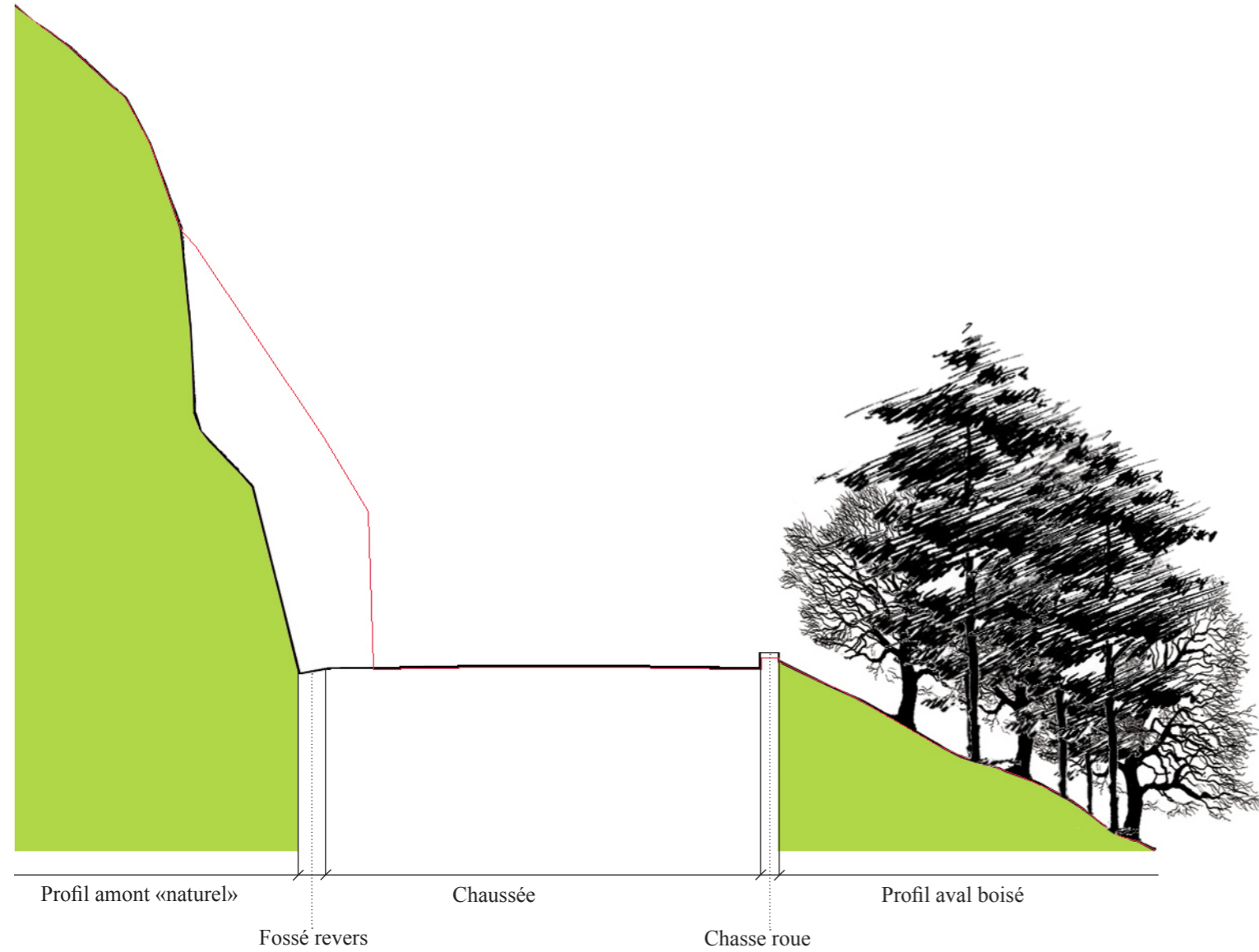
#### Coté montagne:

- l'élargissement de la chaussée d'environ 1 à 1,2 m ;
- la reprise du profil du talus existant ;
- la création d'un fossé revers au pied du talus ;

#### Coté rivière:

- la mise en place d'un chasse-roue en moellons calcaires de 20 à 30 cm de haut ;
- la création d'un accotement sur le talus aplani chaque fois que la configuration du talus le permettra ;
- la préservation du profil aval et de la végétation.

## Profil n°8 - (P24 Z3b 2+200)



## Situation existante n°8:



Cette section est assez similaire à la précédente, ainsi les aménagements induits comprendront :

- la réalisation de bandes d'accotements revêtues en calcaire concassé de part et d'autre de la bande de roulement ;

### Coté montagne:

- l'élargissement de la chaussée d'environ 1 à 1,2 m. ;
- le traitement de la pente par des paliers pour favoriser la reprise de la végétation ;
- la création d'un fossé revers au pied du talus ;

### Coté rivière:

- la mise en place d'un chasse-roue en moellons calcaires ;
- la création d'un accotement sur le talus aplani ;
- la préservation du profil aval et de la végétation.

## Situation projetée n°8:



### Situation existante n°9 ( P14 Z4 PR 2+760)

Cette section se situe dans la quatrième séquence qui présente une importante diversité de situations auxquelles les aménagements envisagés s'adapteront afin d'épouser au mieux les accidents du site.

Dans cette partie, le talus amont est déjà soutenu par un mur représentatif des ouvrages maçonnés des années 50. L'élargissement s'effectuera coté rivière de 60 centimètres environ. Le remblai, sur un mètre environ, sera maintenu par un enrochement en blocs de calcaire dont l'épaisseur des lits s'étalera de 30 et 50 cm d'épaisseur de haut en bas. Une végétation rupestre (buis, genévriers, chardons bleus, prunelliers) sera mise en place pour les recouvrir. Les boisements situés en aval de l'enrochement seront conservés ce qui les rendra totalement invisible depuis les rives du Tarn. De plus, les lignes téléphoniques seront enfouies à l'occasion des aménagements routiers.

### Profil n°9 -



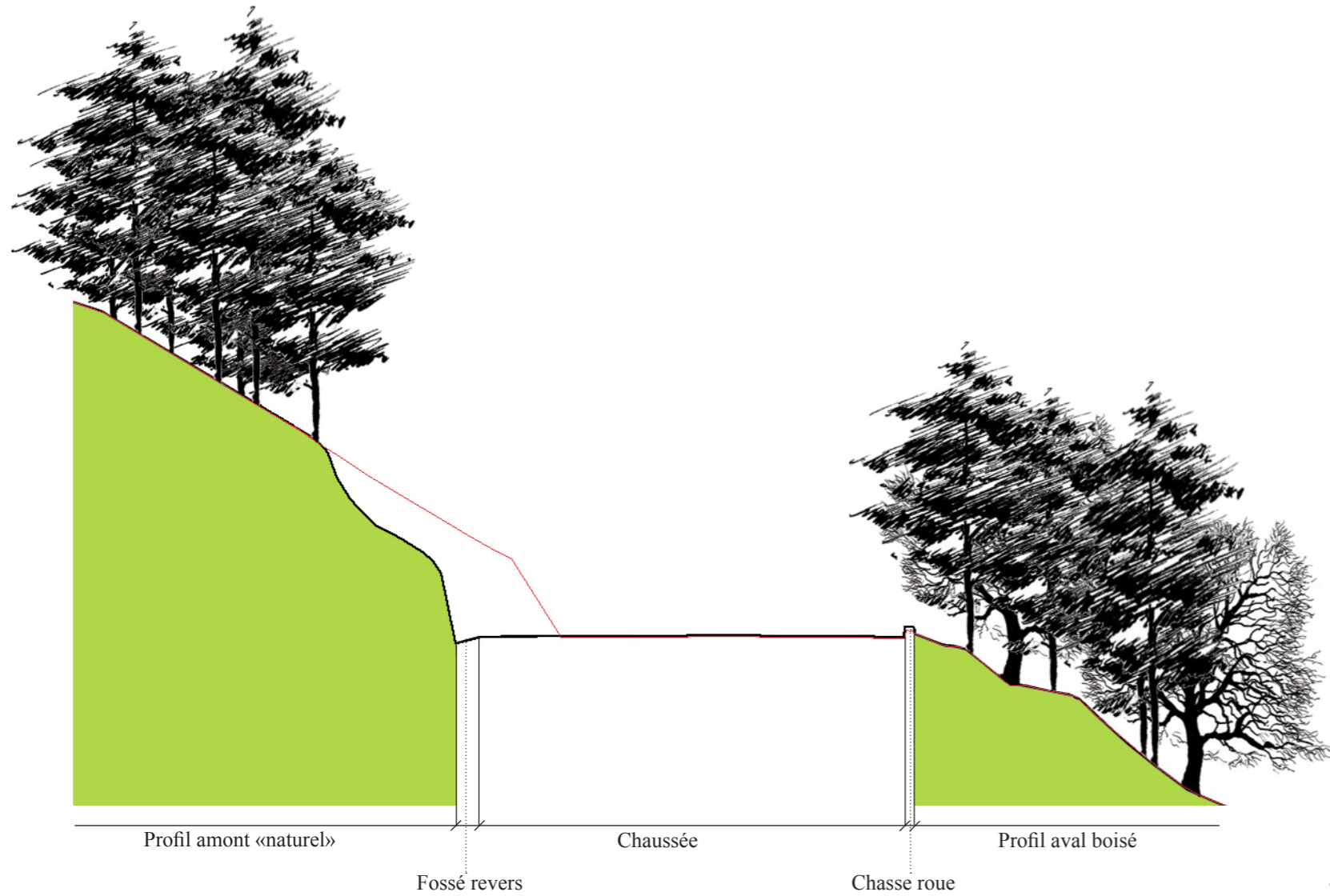
En outre le principe des aménagements se poursuivra :

- réalisation de bandes d'accotements revêtues en calcaire concassé de part et d'autre de la bande de roulement ;

#### Coté rivière

- mise en place d'un chasse-roue en moellons calcaires ;
- la création d'un accotement sur le talus aplani.

## Profil n°10 (P31 Z4 PR 2+950)



## Situation existante n°10:



## Situation projetée n°10:



Toujours dans la quatrième séquence, les travaux de cette section s'adaptent au plus près des accidents du site qu'ils épousent. Le versant aval sera conservé en l'état et préservé. A l'amont, l'élargissement de la chaussée s'effectuera sur 2,20 m. environ nécessitant la reprise du profil du talus existant en escalier pour limiter la hauteur du talus amont et le ruissellement des eaux.

Pour le reste, les aménagements consistent en :

- la réalisation de bandes d'accotements revêtues en calcaire concassé.

### Coté montagne:

- la création d'un fossé revers au pied du talus ;

### Coté rivière:

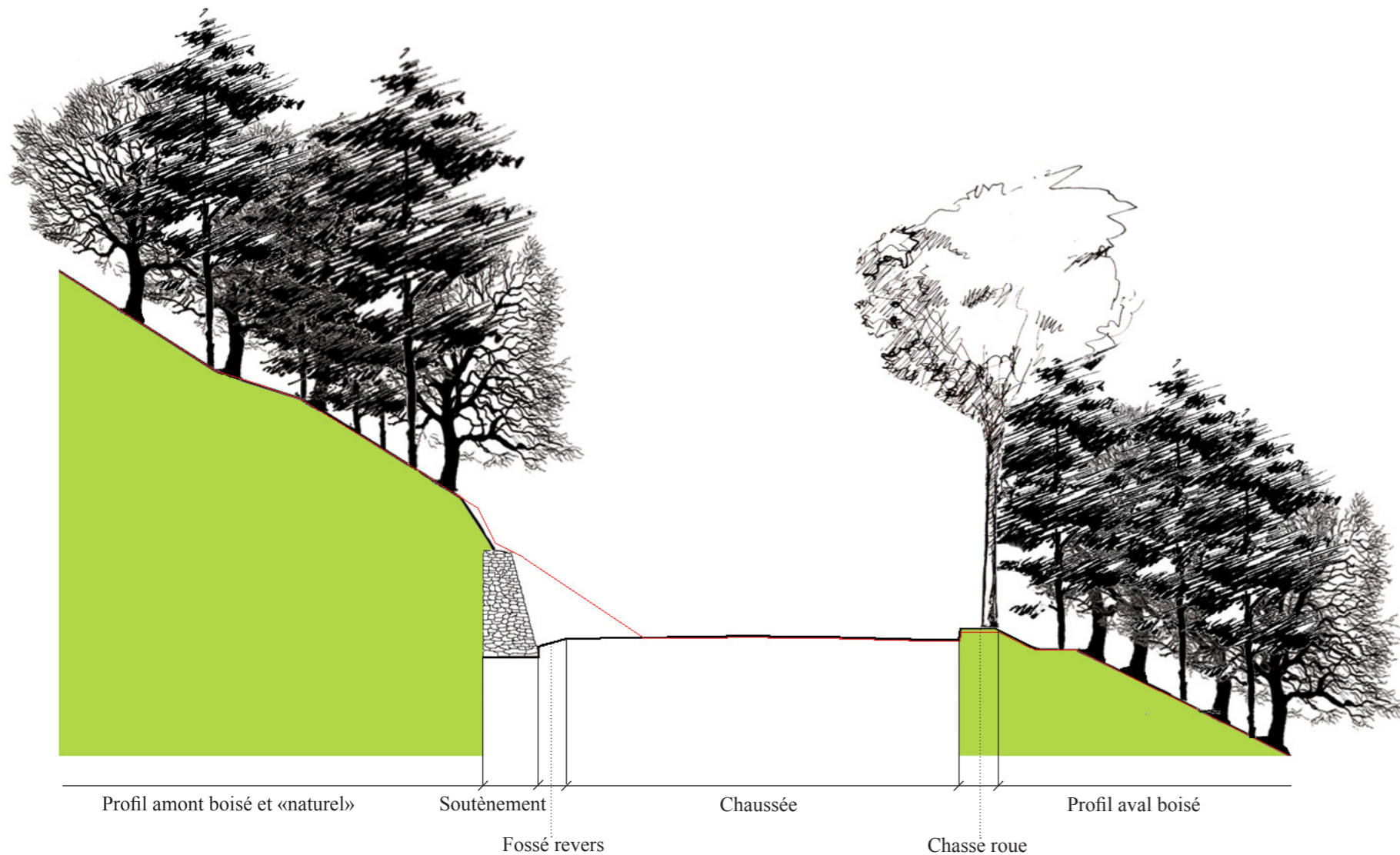
- la mise en place d'un chasse-roue en moellons calcaires de 20 à 30 cm de haut ;
- la création d'un accotement sur le talus aplani chaque fois que la configuration du site le permettra.

Située au coeur de la quatrième séquence, cette section sera marquée par une plantation d'alignement de frênes bien formés (force 25/30, soit un diamètre de 9 à 10 cm) en aval de la chaussée. Il seront plantés à intervalles régulier ( tous les 10 mètres). L'alignement sera protégé par un chasse-roue de 20 à 30 cm de haut environ. L'élargissement de la route sera réalisé du coté montagne nécessitant un mur de soutènement bordé en pied par un fossé revers. De part et d'autre de la bande de roulement, les bandes d'accotements revêtues en calcaire concassé seront maintenues.

Situation existante n°11 (P67 Z4 PR 3+440)

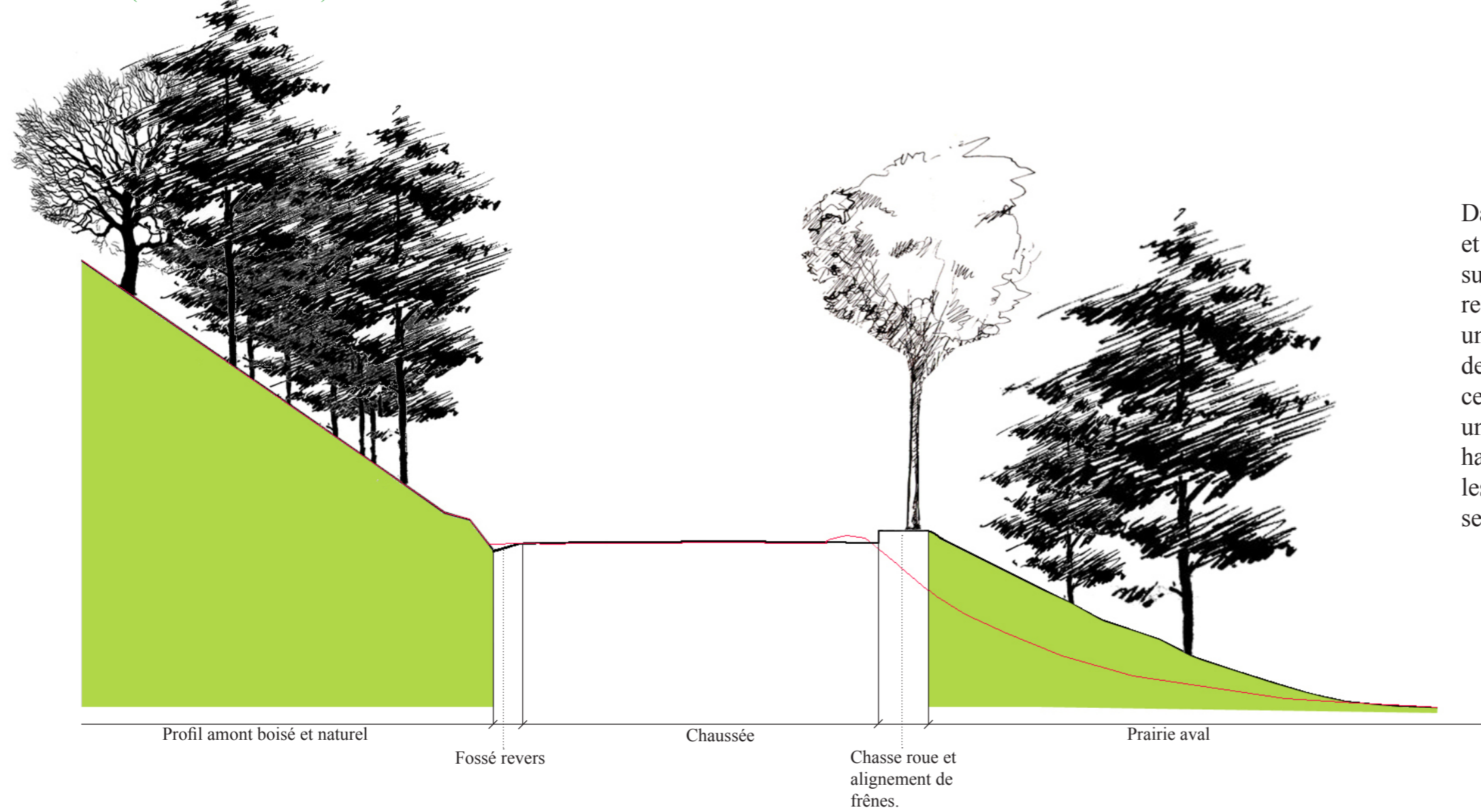


Profil n°11 -





## Profil n°12 (P79 Z4 PR 3+600)



Dans ce tronçon, le talus existant sera maintenu et peigné et un fossé revers sera créé. L'élargissement de la chaussée sur 1 m. environ s'effectuera en aval en profitant d'un relief moins contraignant. Le talus en déblais possèdera un profil de 2 pour 3 environ et sera planté de résineux et de feuillus. La plantation d'alignement se poursuivra dans cette section avec la création d'un talus aplani protégé par un chasse-roue en moellons calcaires de 20 à 30 cm de haut environ. De part et d'autre de la bande de roulement, les bandes d'accotements revêtues en calcaire concassé seront poursuivies.

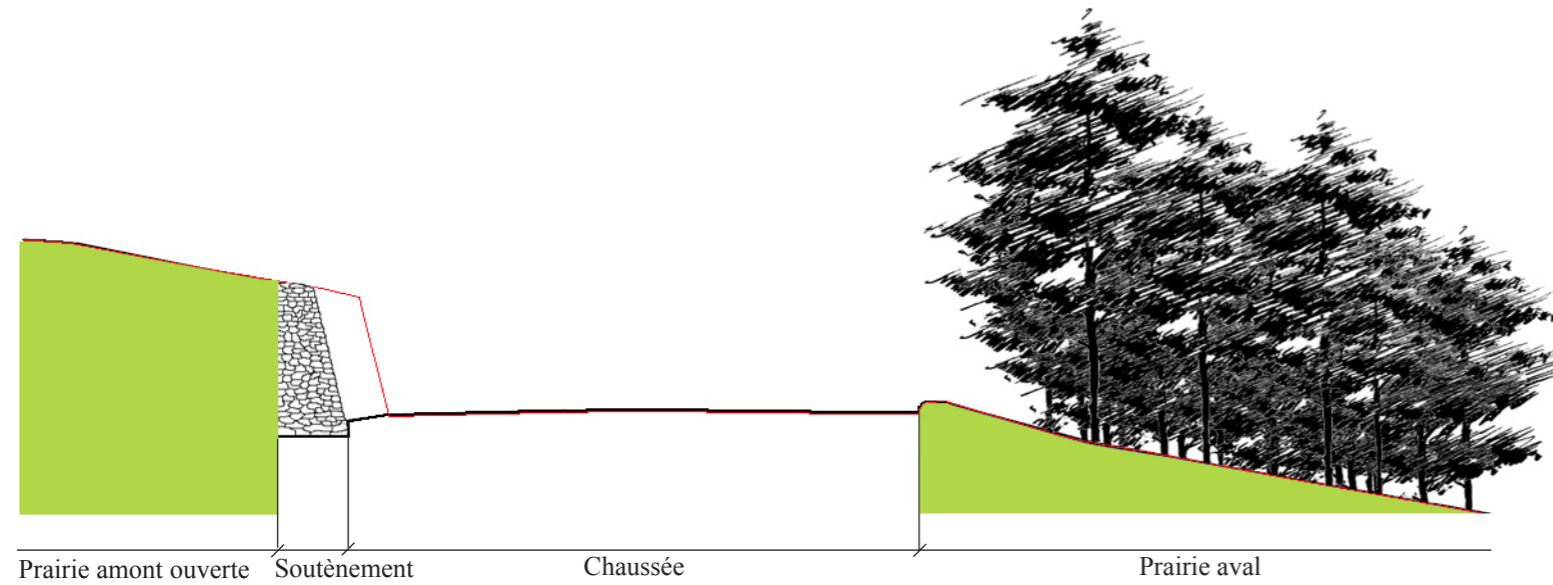
## Situation existante n°12:



## Situation projetée n°12:



## Profil n°13 (P143 Z4 PR 4+530)



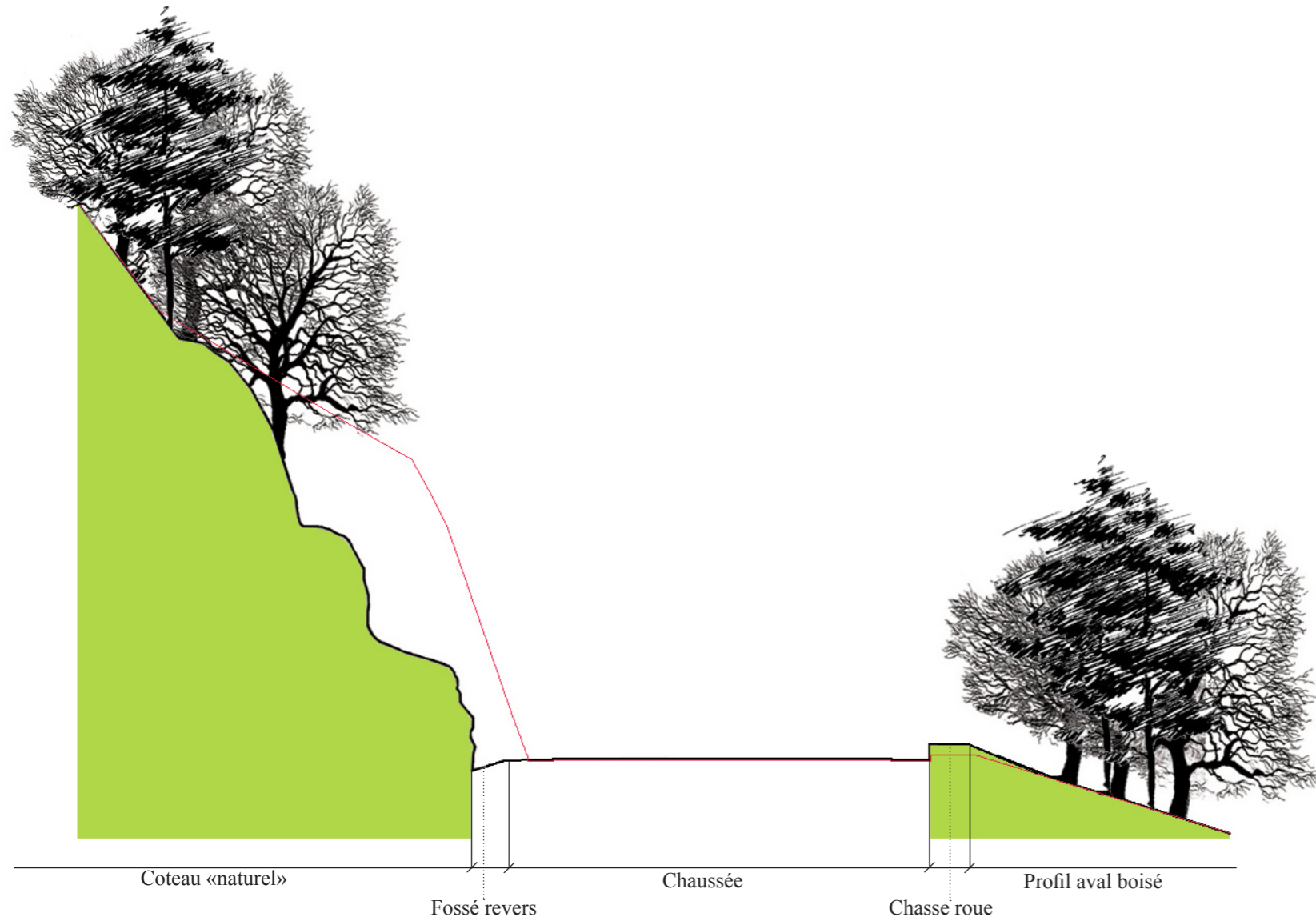
### Situation existante n°13:



Au nord de la quatrième séquence, la voie traverse des paysages variés. Dans cette section, les élargissements prévus s'effectueront du côté de la montagne. À proximité du hameau du Villaret, le relief est peu accidenté, tandis qu'immédiatement à l'amont, le versant devient plus raide.

À l'approche du hameau, le talus est actuellement maintenu par un mur de soutènement en mauvais état. Celui-ci sera démonté pour élargir la route d'un mètre environ, permettant la mise en place de la bande d'accotement revêtue de calcaire concassé sur 50 cm de large environ et la création d'un fossé revers. Le nouveau soutènement sera construit en réemployant les moellons issus de la démolition. Côté rivière, une bande d'accotement sera aussi réalisée ainsi que la réinstallation d'un chasse-roue en moellons calcaires. La plantation de conifère sera intégralement préservée.

## Profil n°14 (P177 Z4 PR 4+910)



### Situation existante n°14:



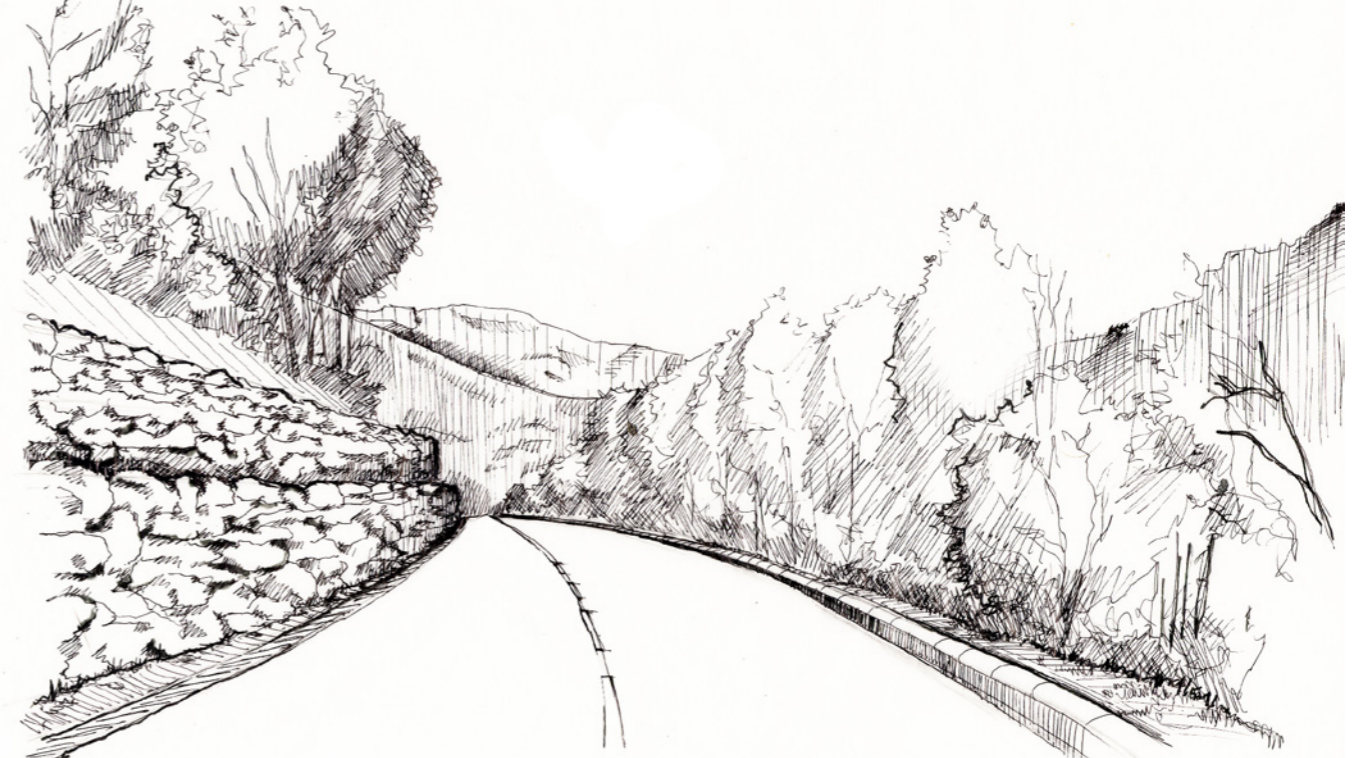
### Coté montagne:

En extrémité nord de la quatrième séquence, la paroi rocheuse sera reculée de 2 m. et traitée par une, deux ou trois paliers, suivant la hauteur, qui faciliteront l'enracinement des végétaux, limiteront le ruissellement ainsi que les chutes de pierres. L'organisation structurale de la roche en lits sera conservée et mise en valeur par la création des risbermes qui suivront les bancs rocheux. Un fossé revers sera créé au pied de la paroi.

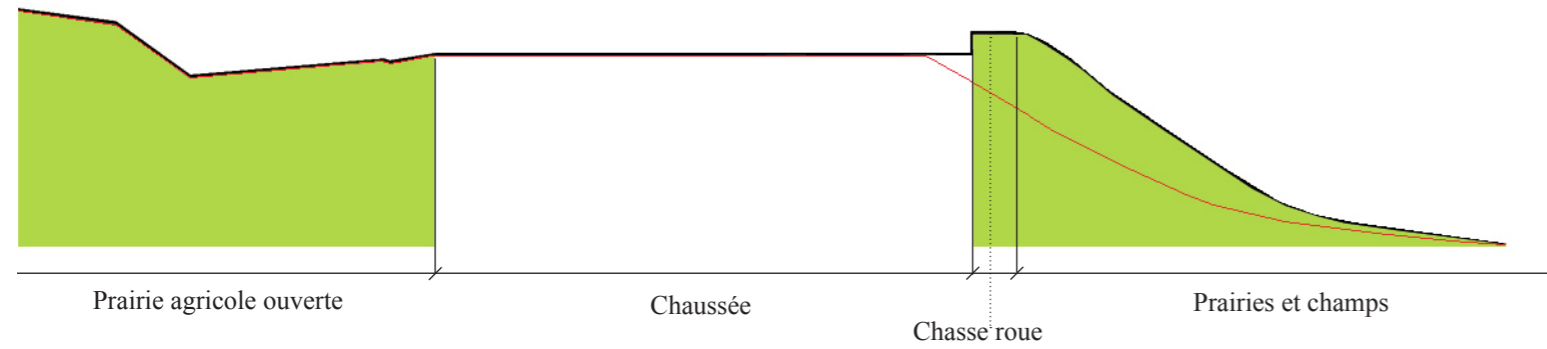
### Coté rivière:

Du côté de la rivière, un chasse-roue en moellons calcaires sera mis en place accompagné de la création d'un accotement sur le talus aplani. De part et d'autre de la bande de roulement, les bandes d'accotements revêtues en calcaire concassé seront maintenues.

### Situation projetée n°14:



## Profil n°15 (P6 Z5 PR 6+140)

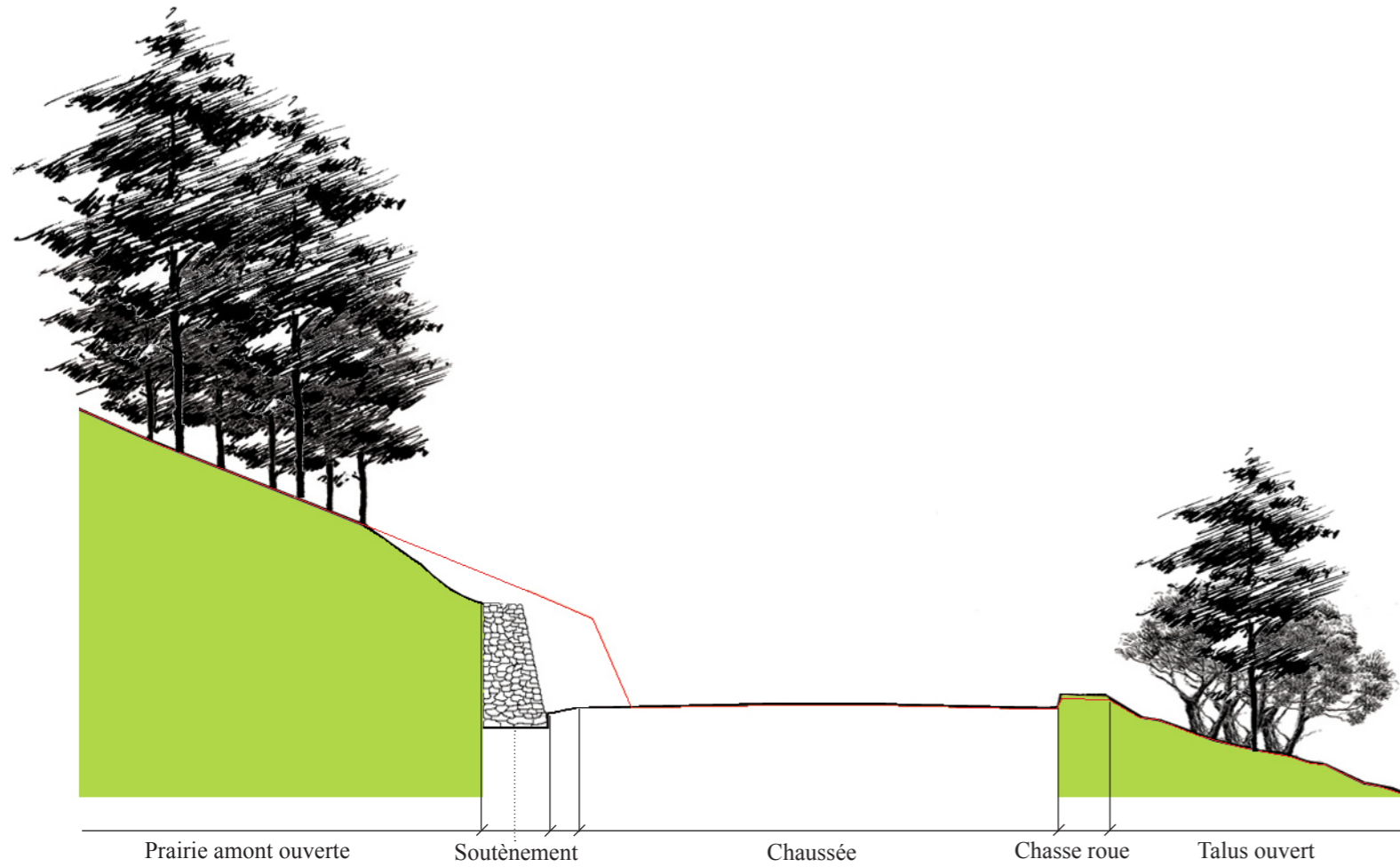


La cinquième séquence paysagère, située en amont des Vignes, est marquée par un relief plus rectiligne et davantage ouvert facilitant la discrétion des aménagements. À l'identique du parti pris sur l'ensemble du tracé, les aménagements comprendront la réalisation de bandes d'accotements revêtues en calcaire concassé de part et d'autre de la bande de roulement.



À la sortie du village des Vignes, la voie traverse des prairies ouvertes peu accidentées. L'élargissement de 0,80 à 1 mètre sera réalisé du côté rivière rendant le dessin de la route plus net. Cette disposition permettra, en outre, le réemploi partiel des déblais suivant un profil de 2 pour 3 avec une façon d'arrondi en pied pour rejoindre le profil du terrain naturel. La mise en place d'un chasse-roue en moellons calcaires et la création d'un accotement sur le talus aplani compléteront l'aménagement.

## Profil n°16 (P25 Z5 PR 6+380)



### Coté montagne:

À l'amont du tronçon précédent, l'élargissement s'effectuera coté montagne compte tenu de la proximité de la rivière. Ici le terrain possède un mur de soutènement qui sera démonté pour élargir la route de 1,2 m., permettant la mise en place de la bande d'accotement revêtue de calcaire concassé et la création d'un fossé revers. Le nouveau soutènement sera construit en réemployant les moellons issus de la démolition. La tête de talus sera légèrement adoucie pour en limiter la hauteur et recueillir les eaux de ruissellement.

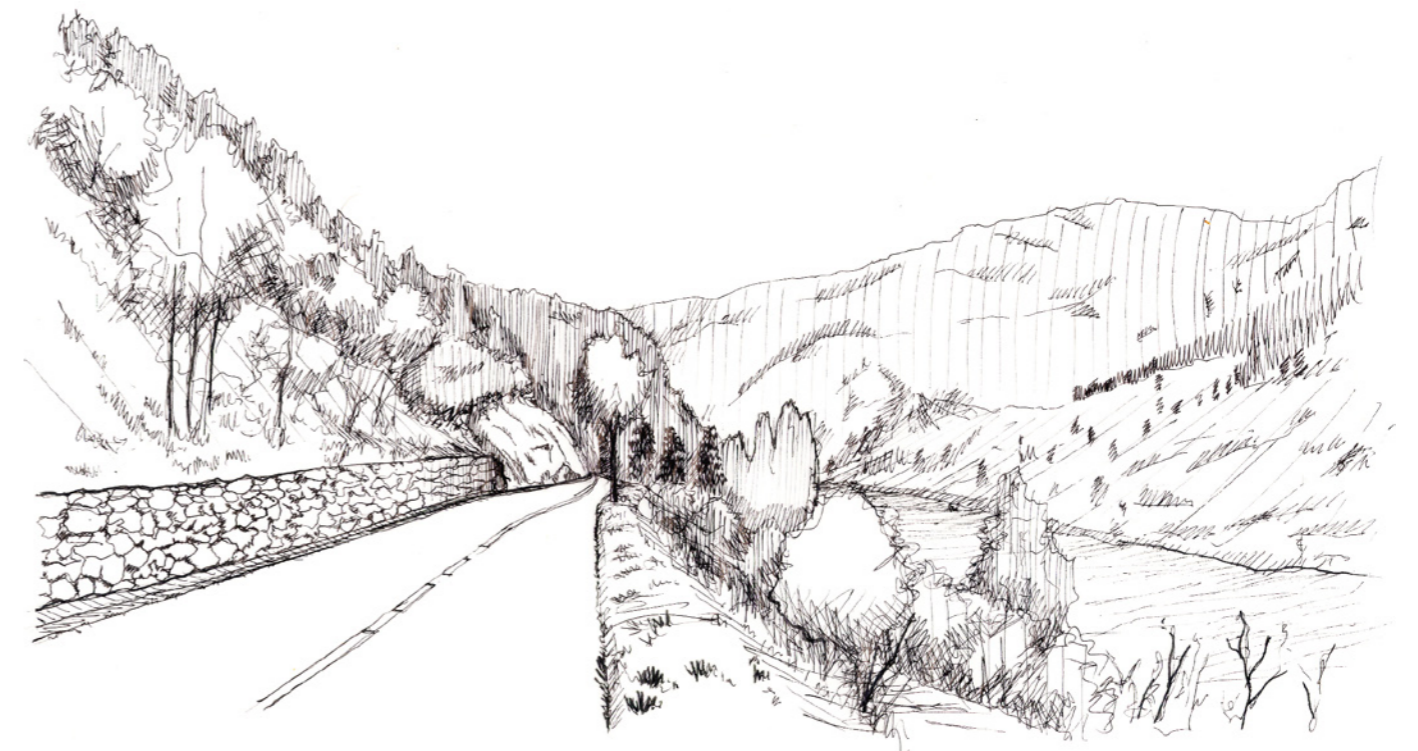
### Coté rivière:

Du coté de la rivière, un chasse-roue en moellons calcaires sera mis en place accompagné de la création d'un accotement sur le talus aplani permettant la circulation des piétons. Le profil du terrain jusqu'aux berges du Tarn sera préservé ainsi que la végétation.

## Situation existante n°16:



## Situation projetée n°16:



### Situation existante n°17 (P7 Z6 PR 7+480)

La sixième séquence située en amont du Pas de Soucy traverse le chaos rocheux entre le Tarn et la route. Les amas de rochers en équilibre les uns sur les autres en marquent la présence. La préservation de ce phénomène géologique impose un élargissement mesuré et ponctuel de l'ordre de 1,1 m. par la purge de quelques rochers du côté montagne tout en maintenant la structure morphologique incertaine de la paroi rocheuse. Les aménagements comprendront :

- la réalisation de bandes d'accotements revêtue en calcaire concassé de part et d'autre de la bande de roulement.

### Profil n°17 -



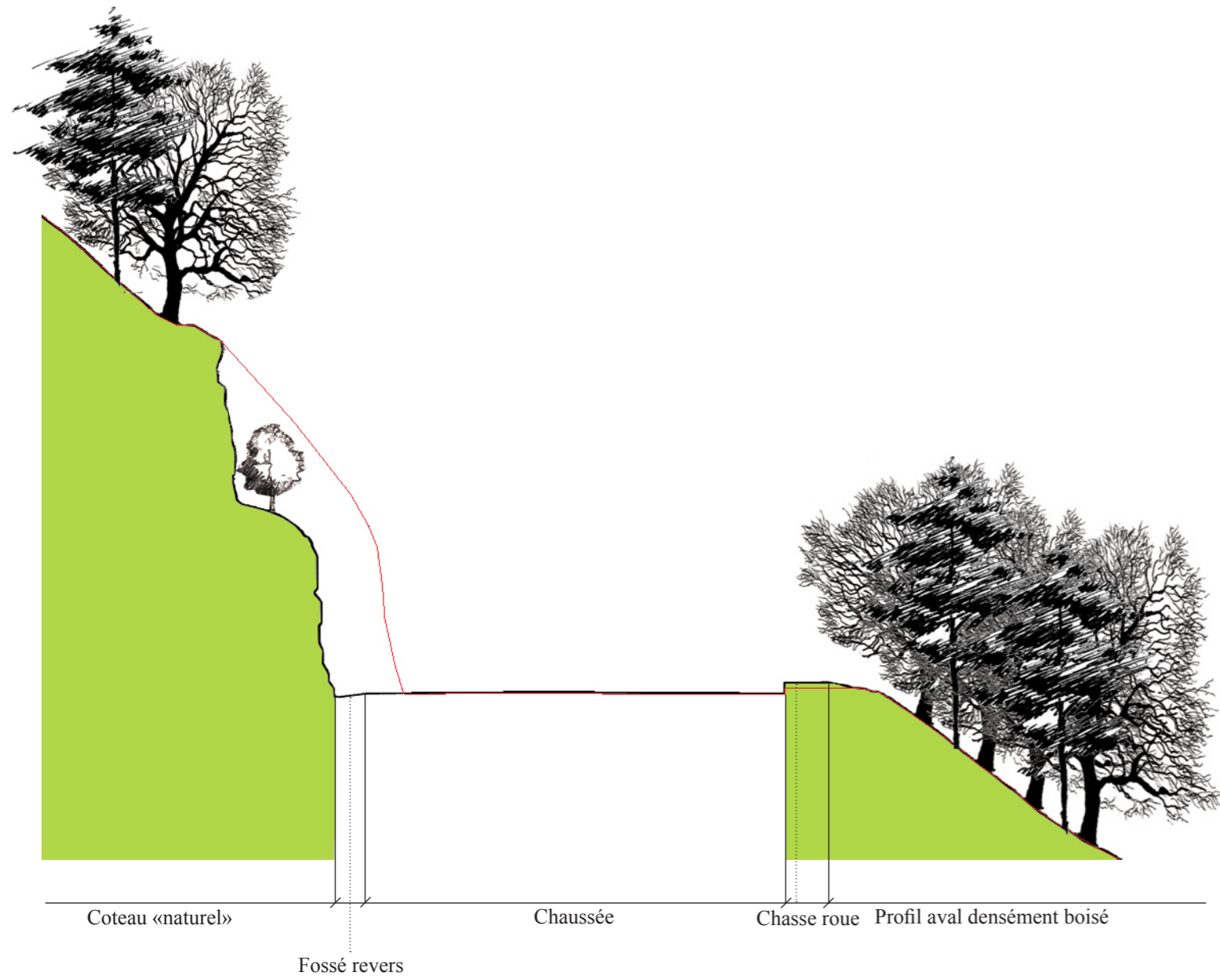
### Coté montagne:

- la création d'un fossé revers au pied du nouveau profil de la paroi ;
- la construction de quelques soutènements ponctuels pour pallier la nature instable du terrain et tenir en place les émergences rocheuses ;

### Coté rivière:

- la création d'un talus aplani protégé par un chasse-roue en moellons calcaires permettant la circulation des piétons.

Situation existante n°18 (P 26 Z6 PR 7+670)



Situation existante n°18:



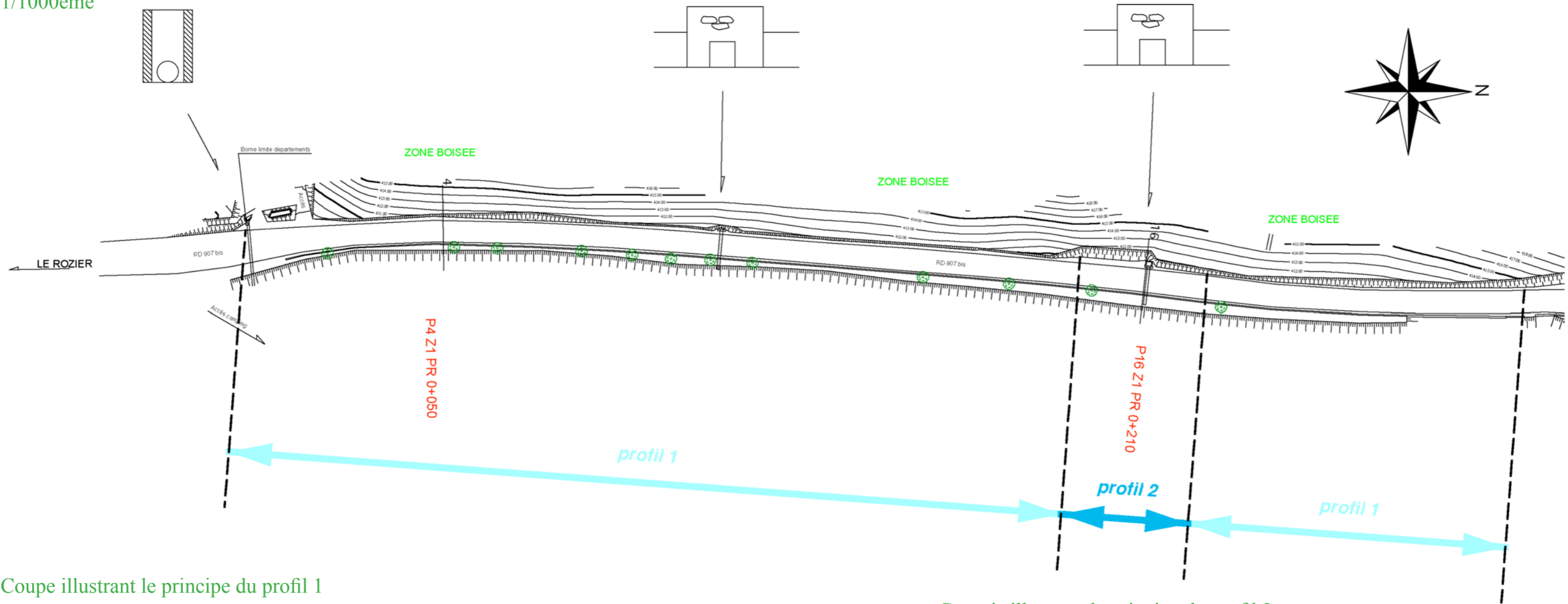
Dans la dernière section de la sixième séquence, l'élargissement de la voie de 1,1 m. est maintenu du côté de la montagne avec le traitement du talus par paliers successifs pour favoriser l'installation d'une végétation spontanée. Les accotements de part et d'autre de la bande de roulement, le fossé revers au pied de la paroi et, du côté de la rivière, la mise en place d'un chasse-roue délimitant le talus aplani seront prévus pour affirmer la continuité des aménagements. En extrémité, le parapet sera rehaussé à 0,80 m par rapport à la voie ou reconstruit en moellons de calcaire hourdés au mortier et chaperonné de libages arrondis.

Situation projetée n°18:

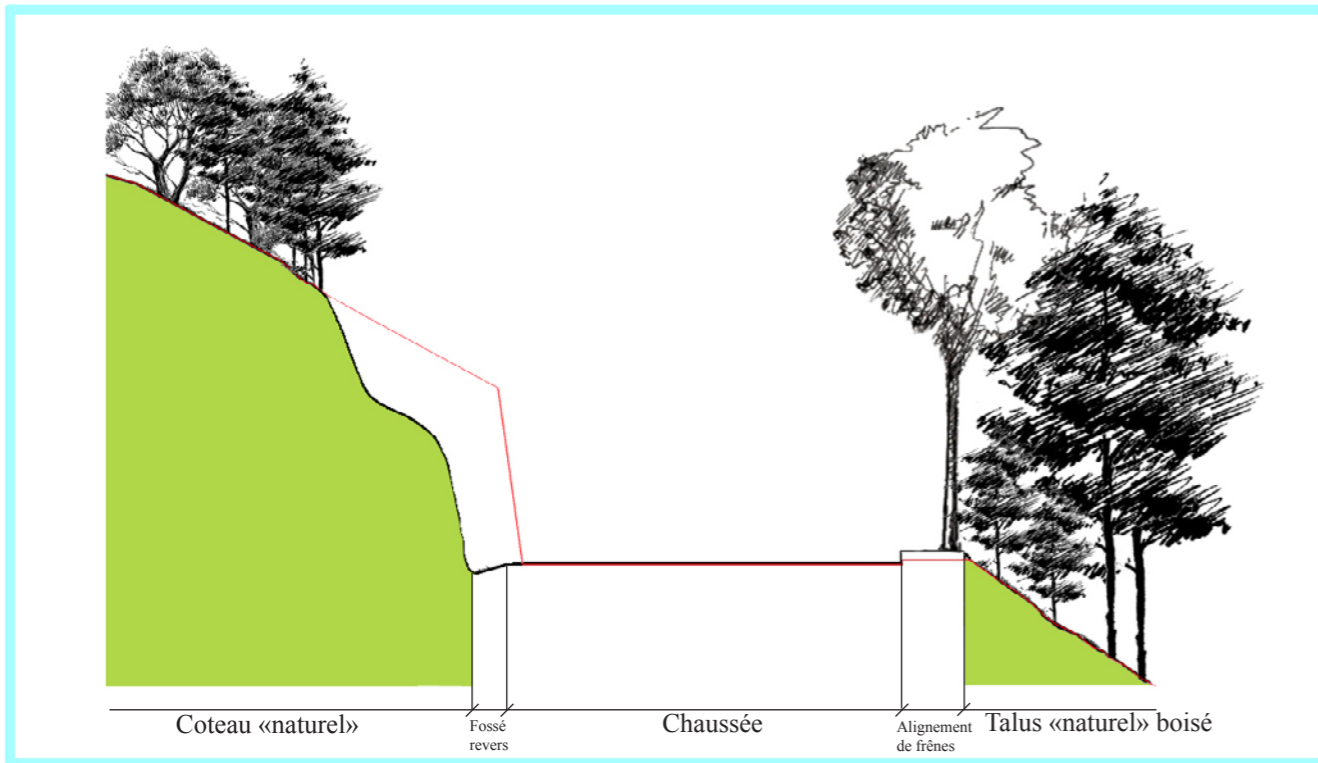


## 2.3 Localisation des différents aménagements prévus le long de la RD 907 bis

Première séquence (localisation cf p 27):  
1/1000ème



Coupe illustrant le principe du profil 1

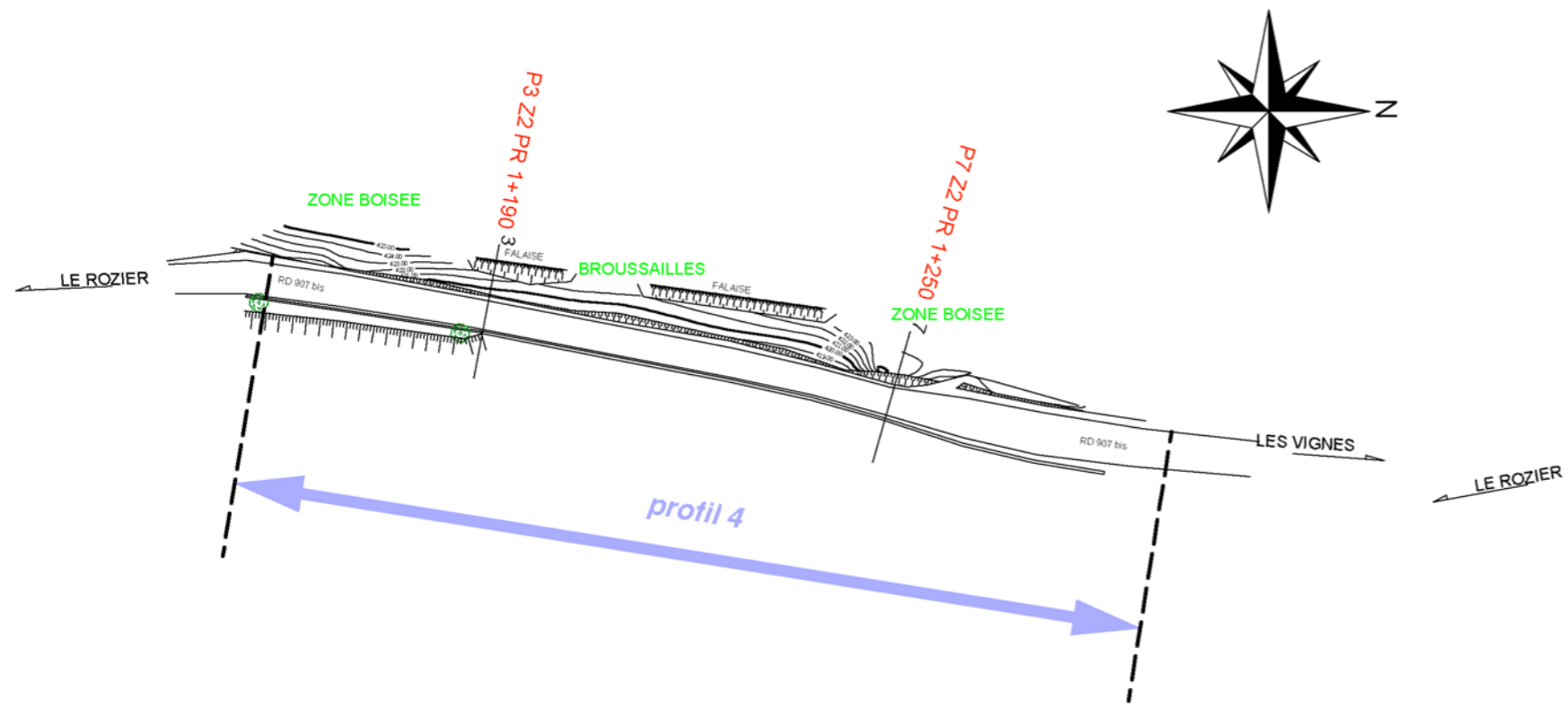


Croquis illustrant le principe du profil 2

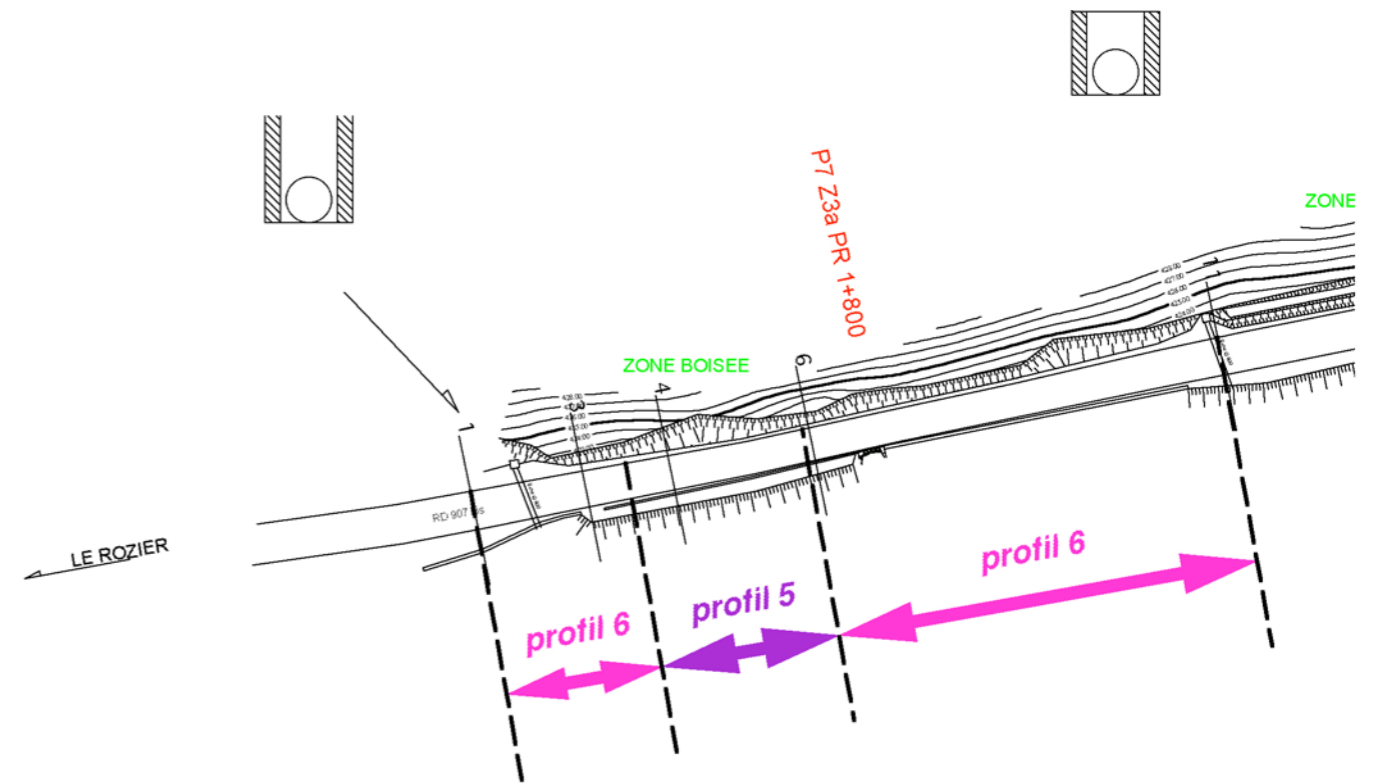




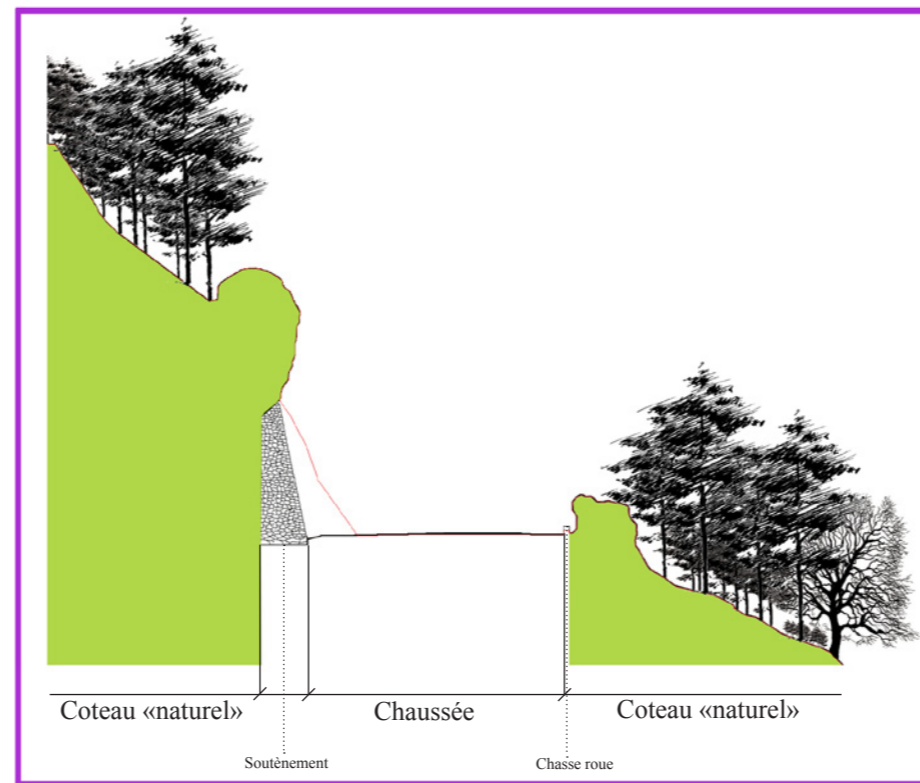
Deuxième séquence (localisation cf p 27):  
1/1000ème



Séquence 3a (localisation cf p 27):  
1/1000ème



Coupe illustrant le principe du profil 5



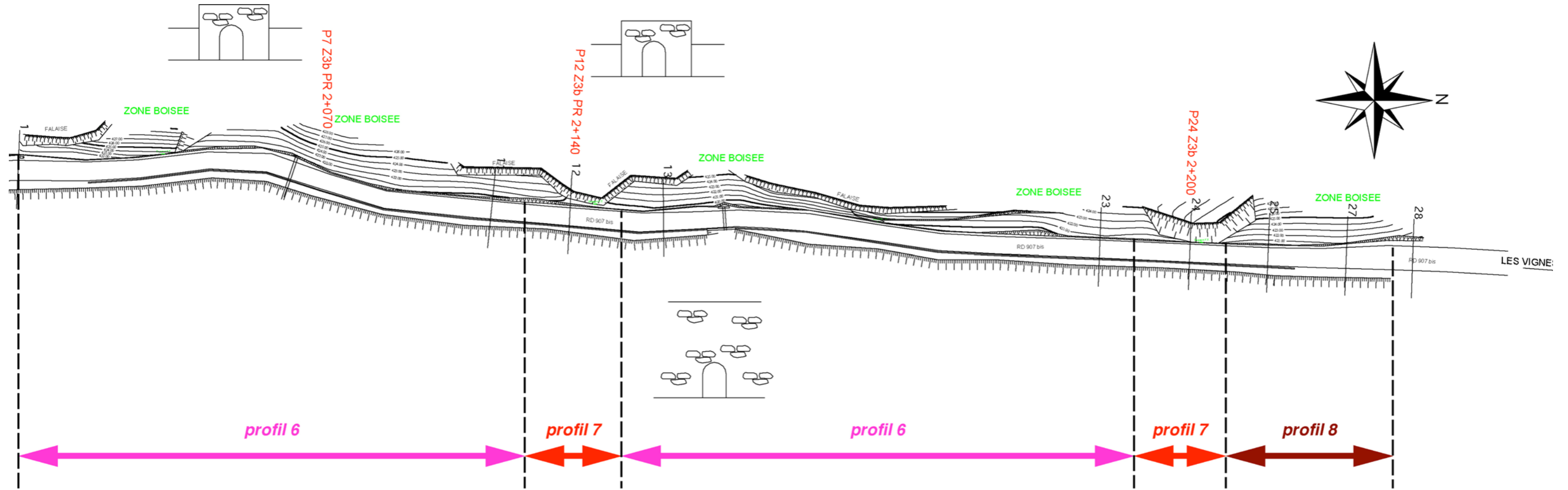
Croquis illustrant le principe du profil 4



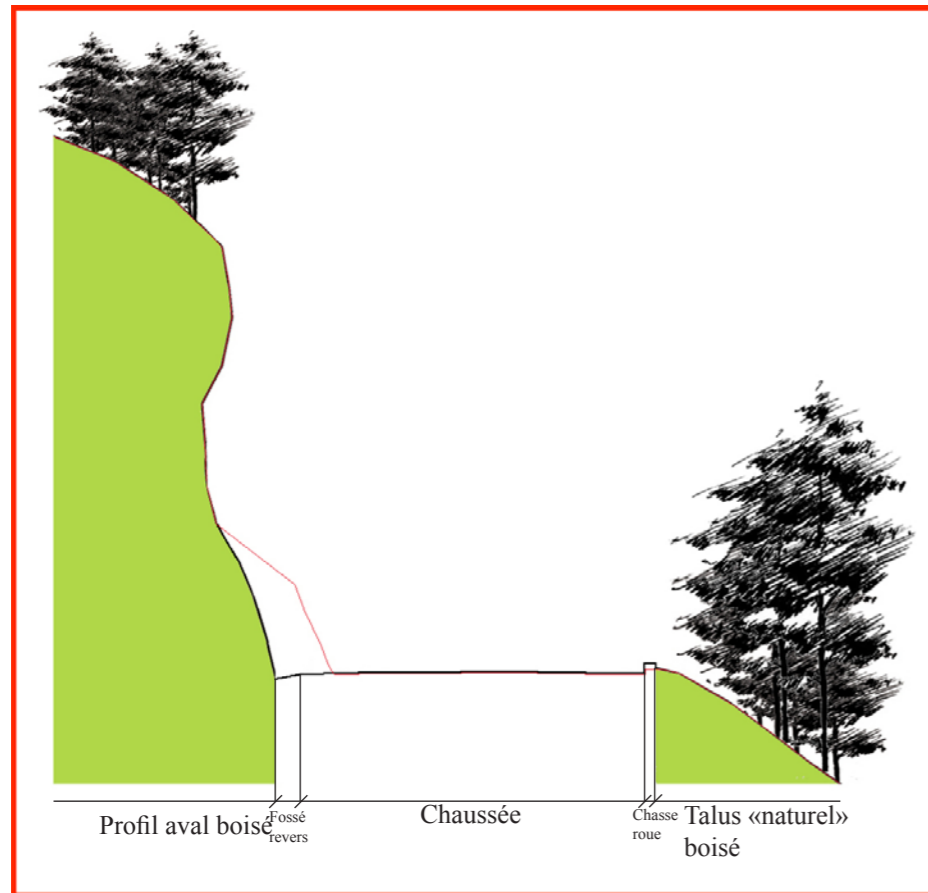
Croquis illustrant le principe du profil 6



Séquence 3b (localisation cf p 27):  
1/1000ème

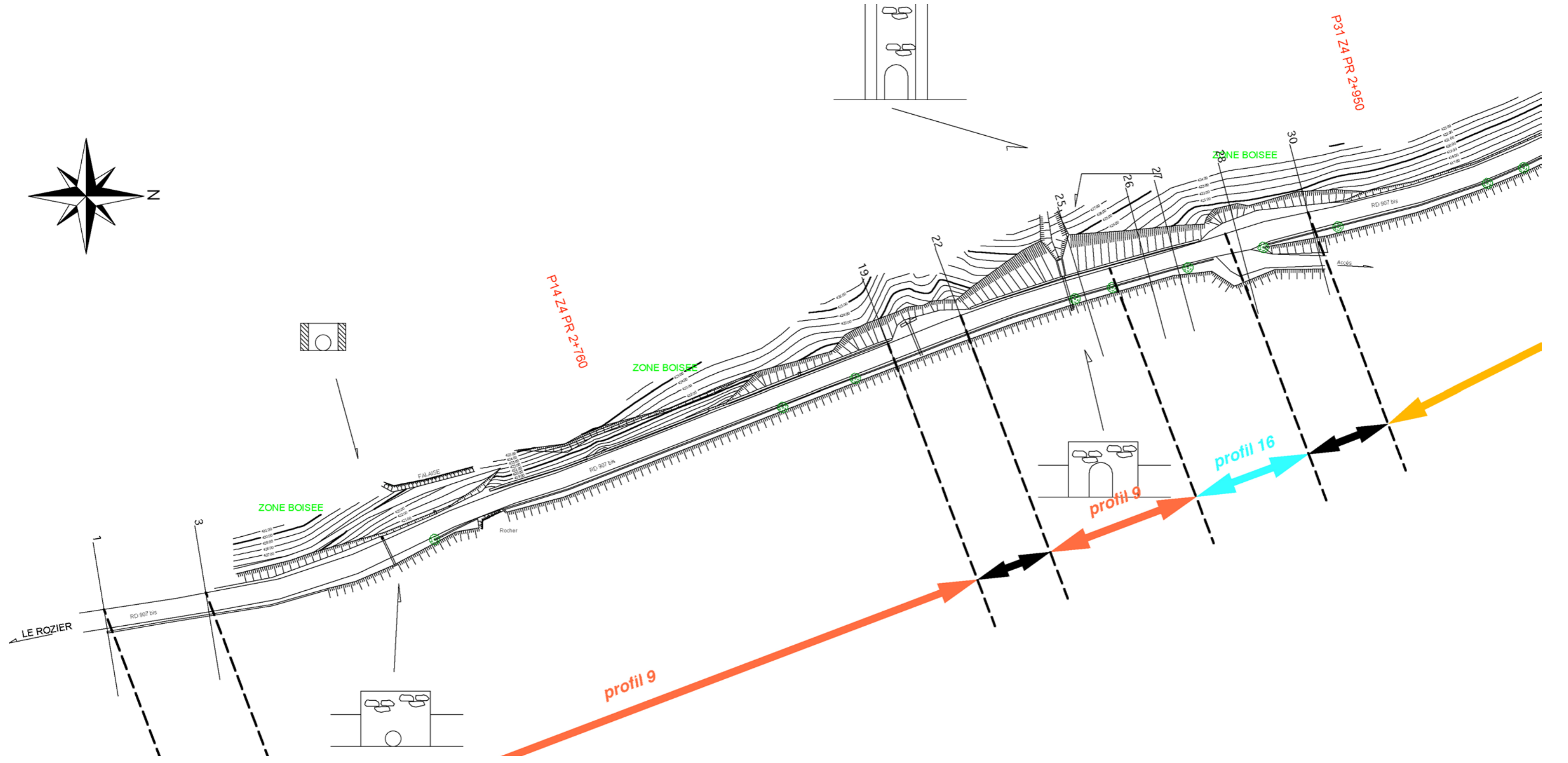


Coupe illustrant le principe du profil 7

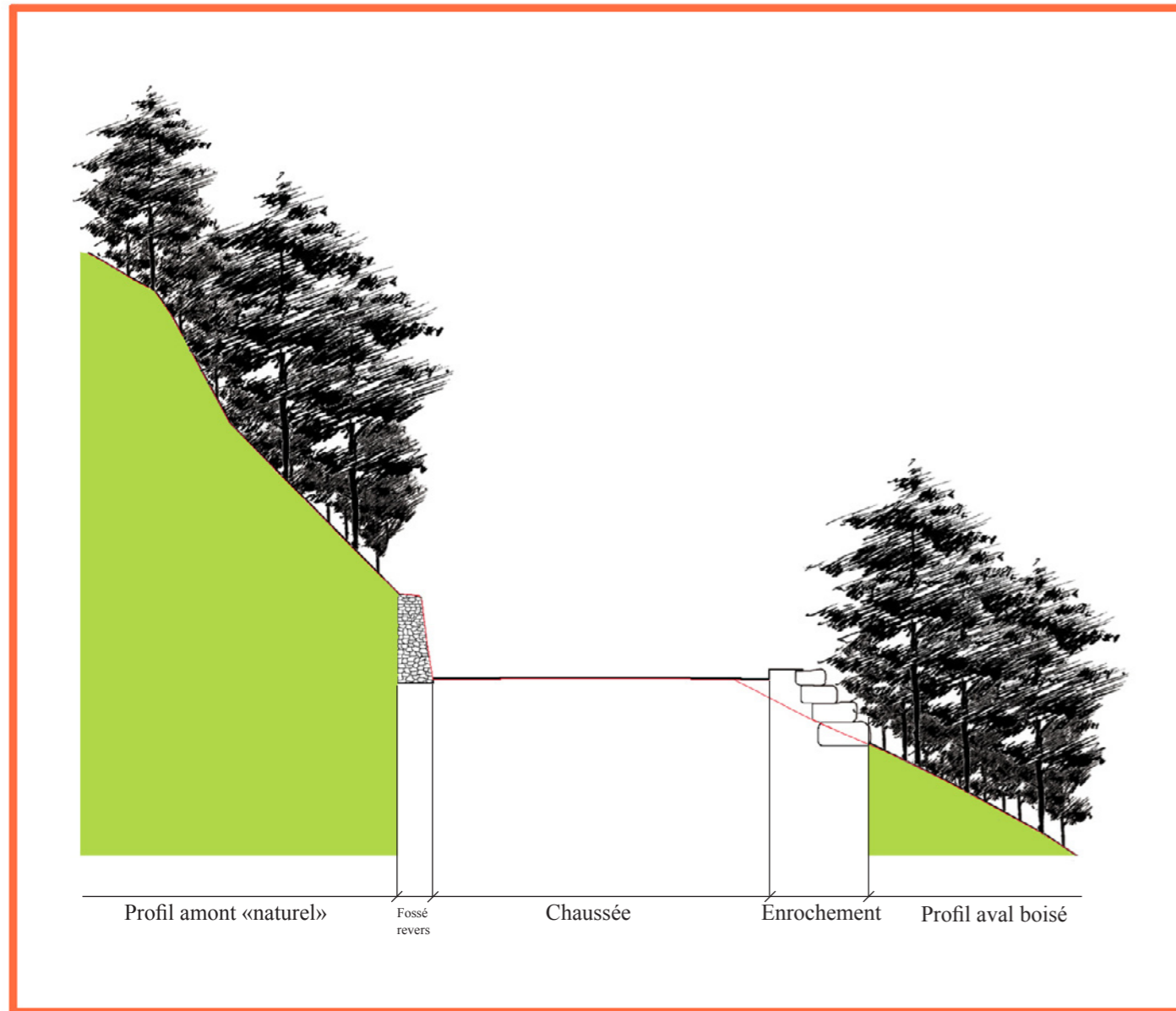


Croquis illustrant le principe du profil 8

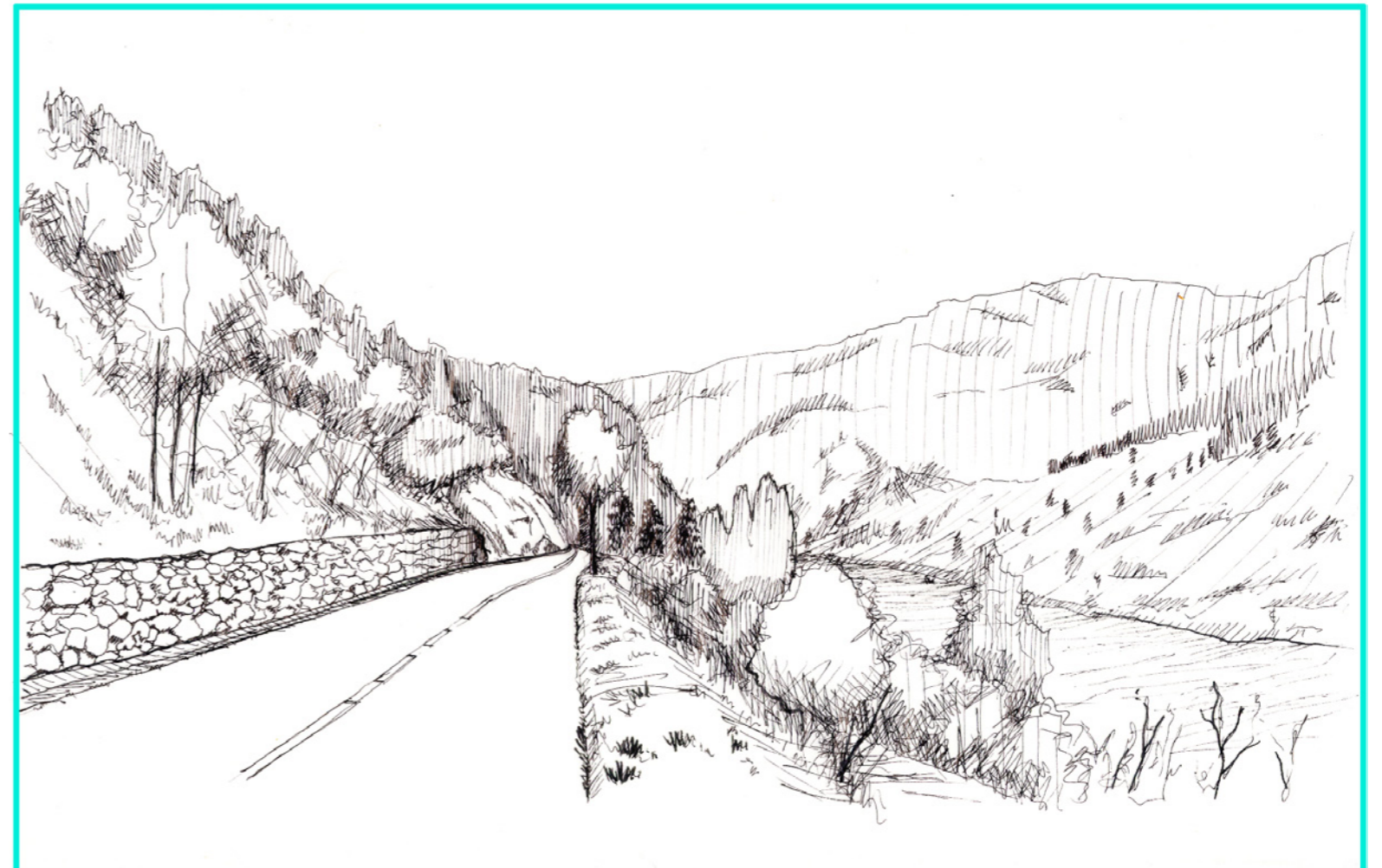


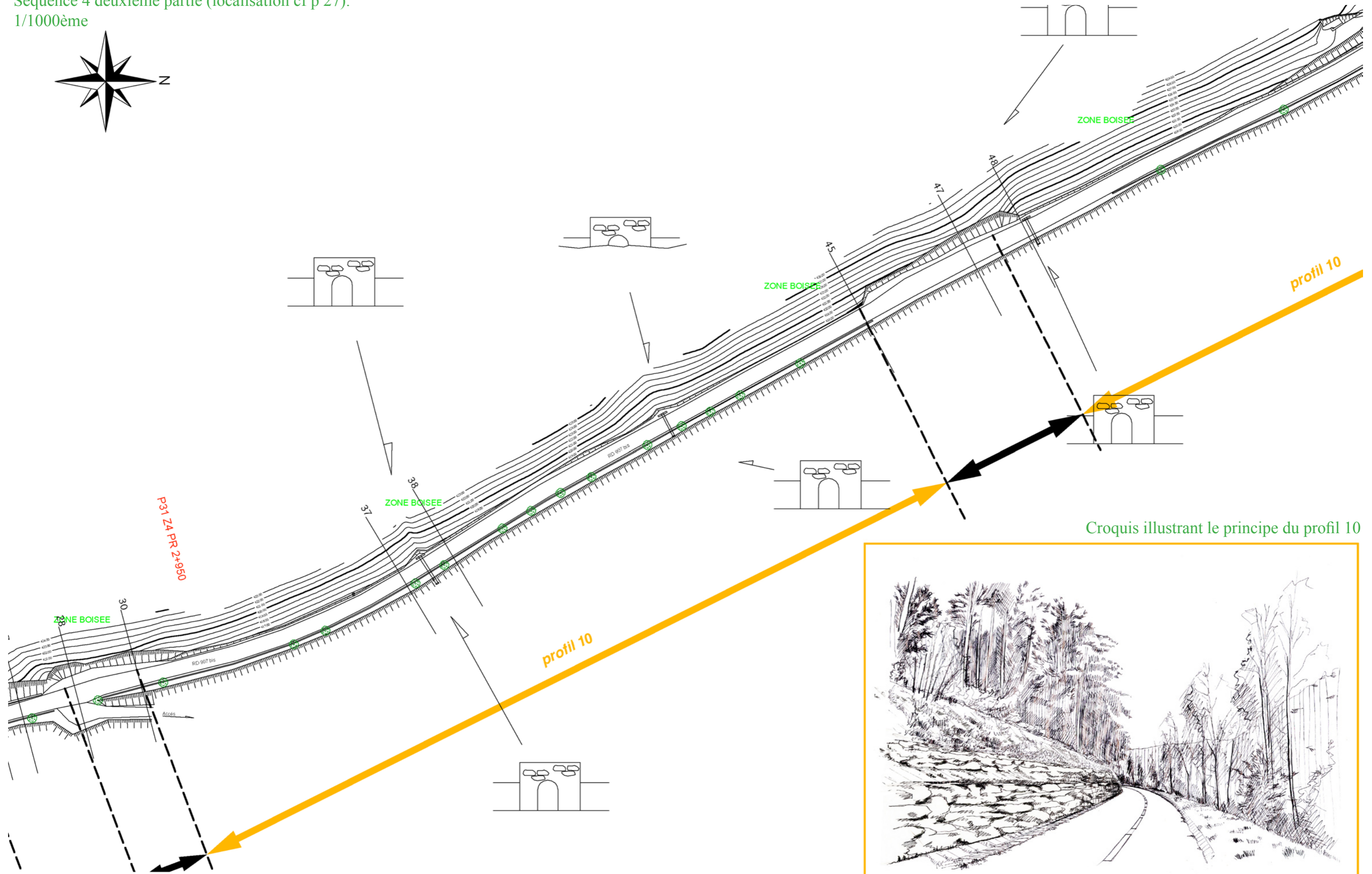
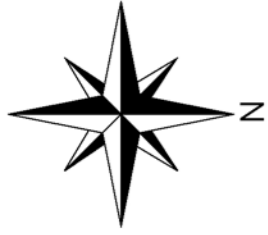


Coupe illustrant le principe du profil 9

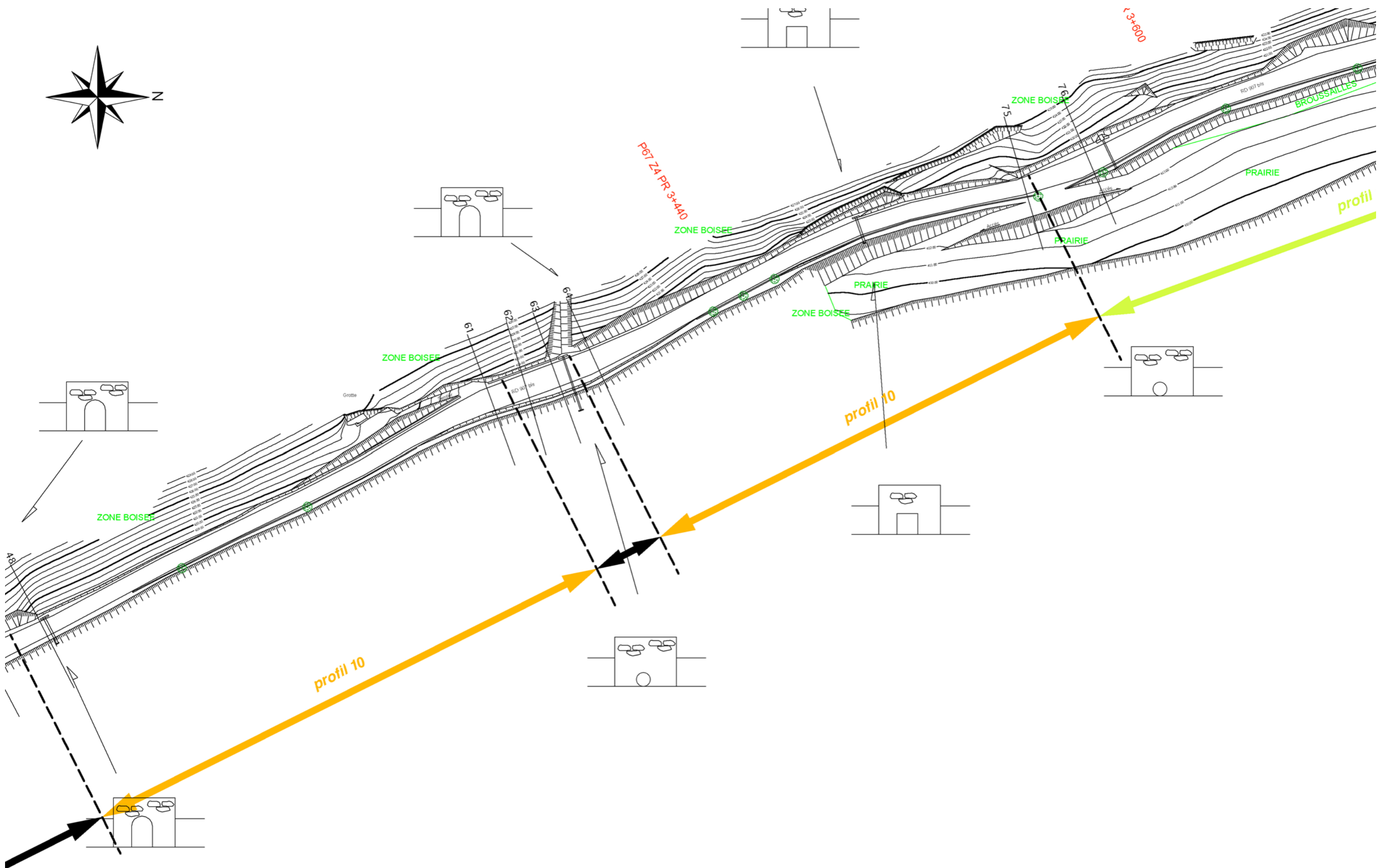


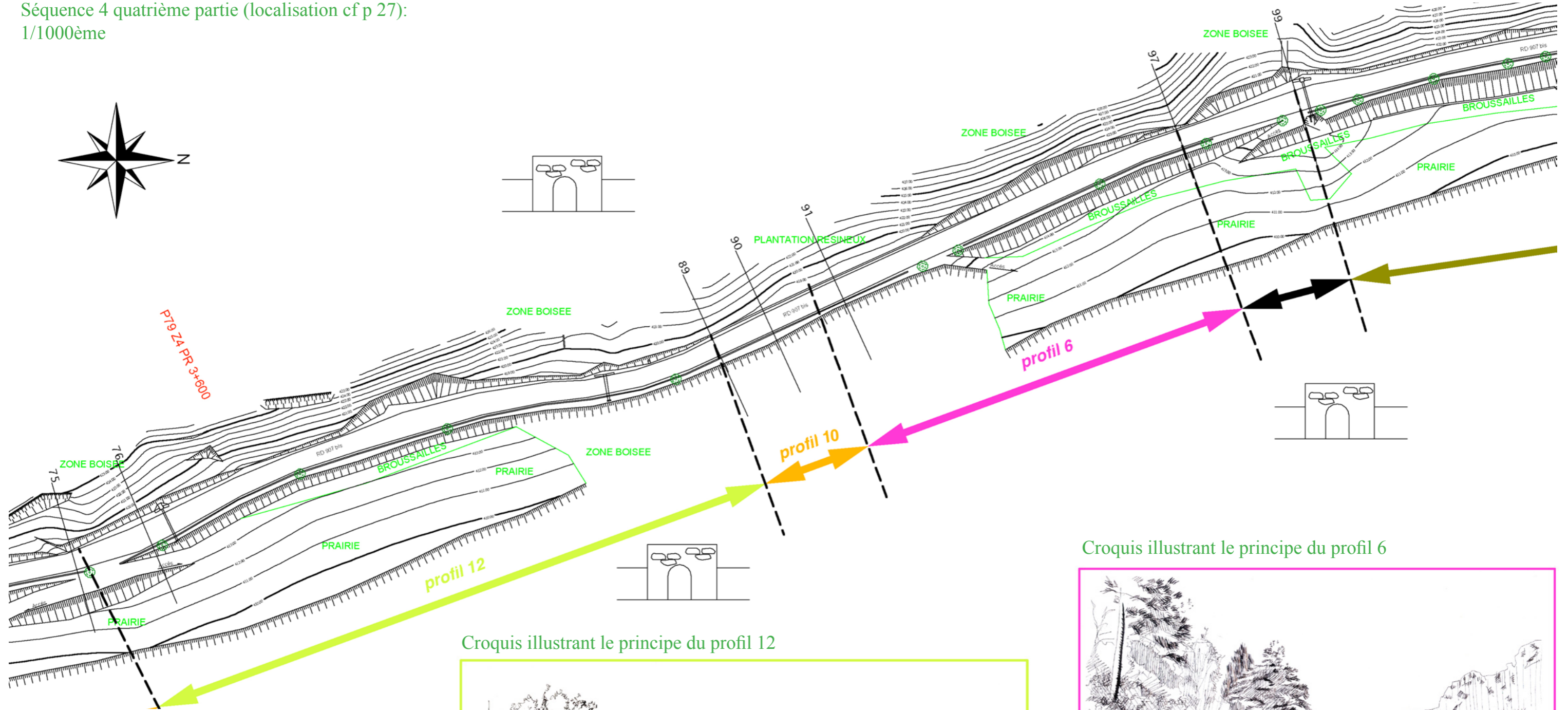
Croquis illustrant le principe du profil 16





Croquis illustrant le principe du profil 10





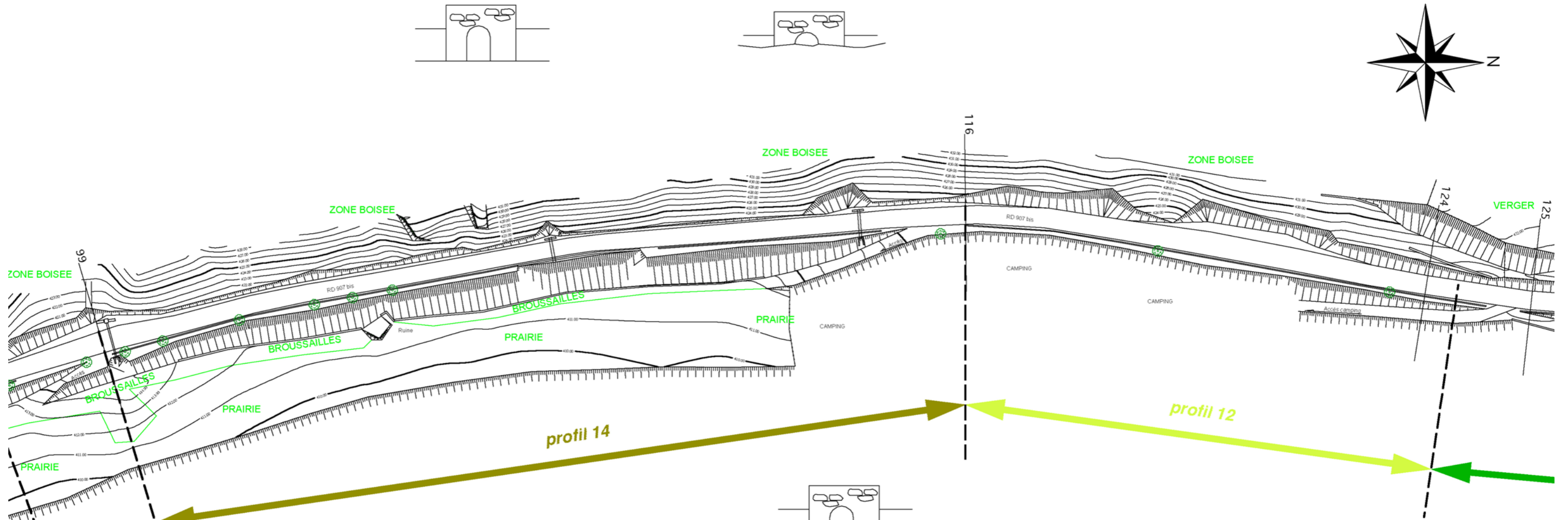
Croquis illustrant le principe du profil 12



Croquis illustrant le principe du profil 6



Séquence 4 cinquième partie (localisation cf p 27):  
1/1000ème

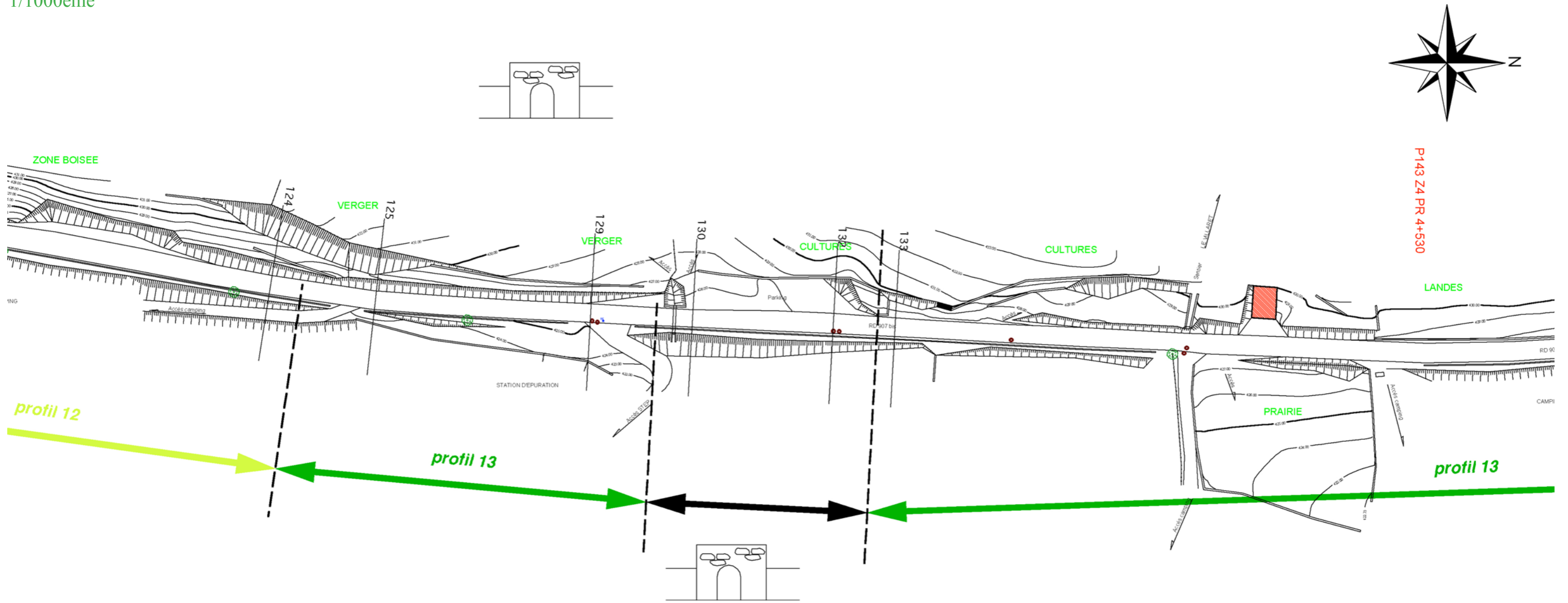


Croquis illustrant le principe du profil 14

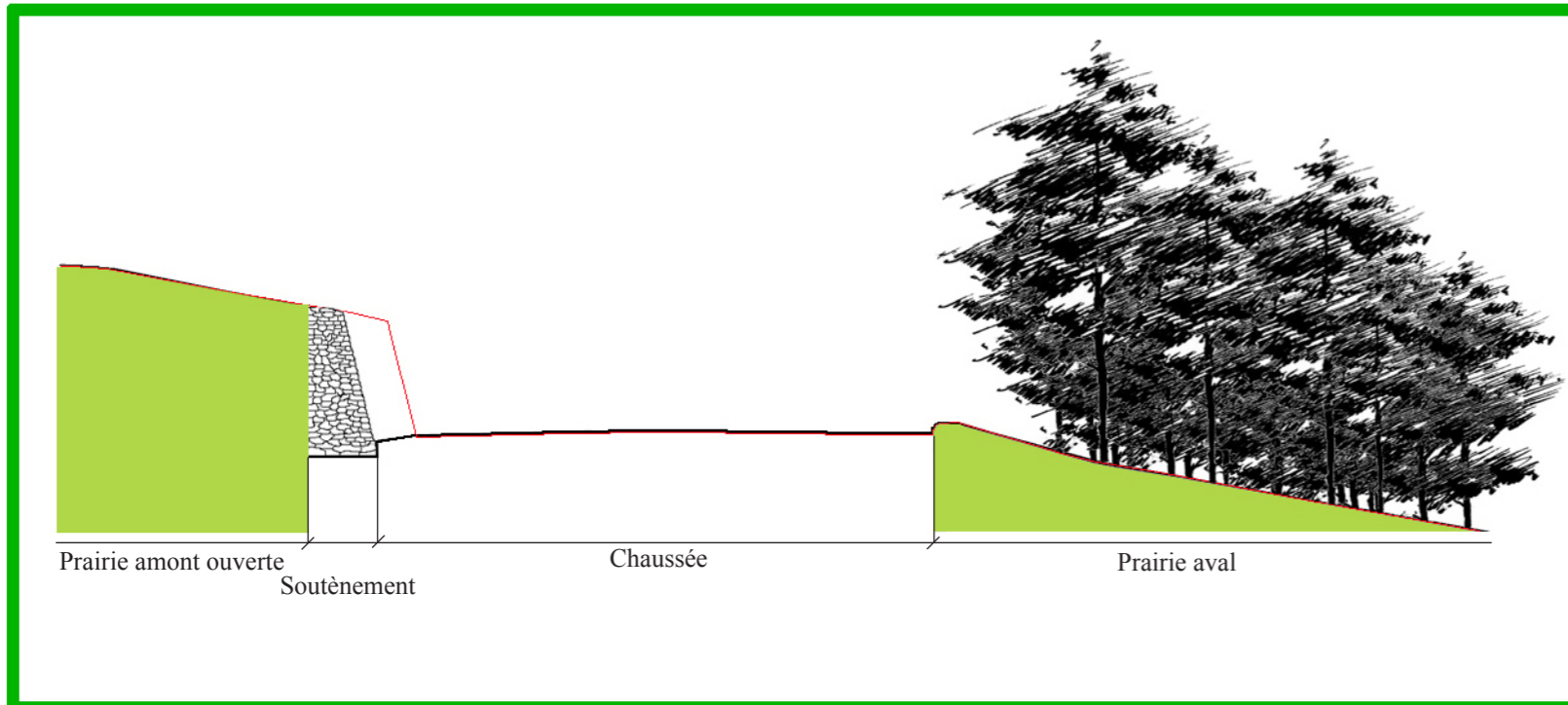




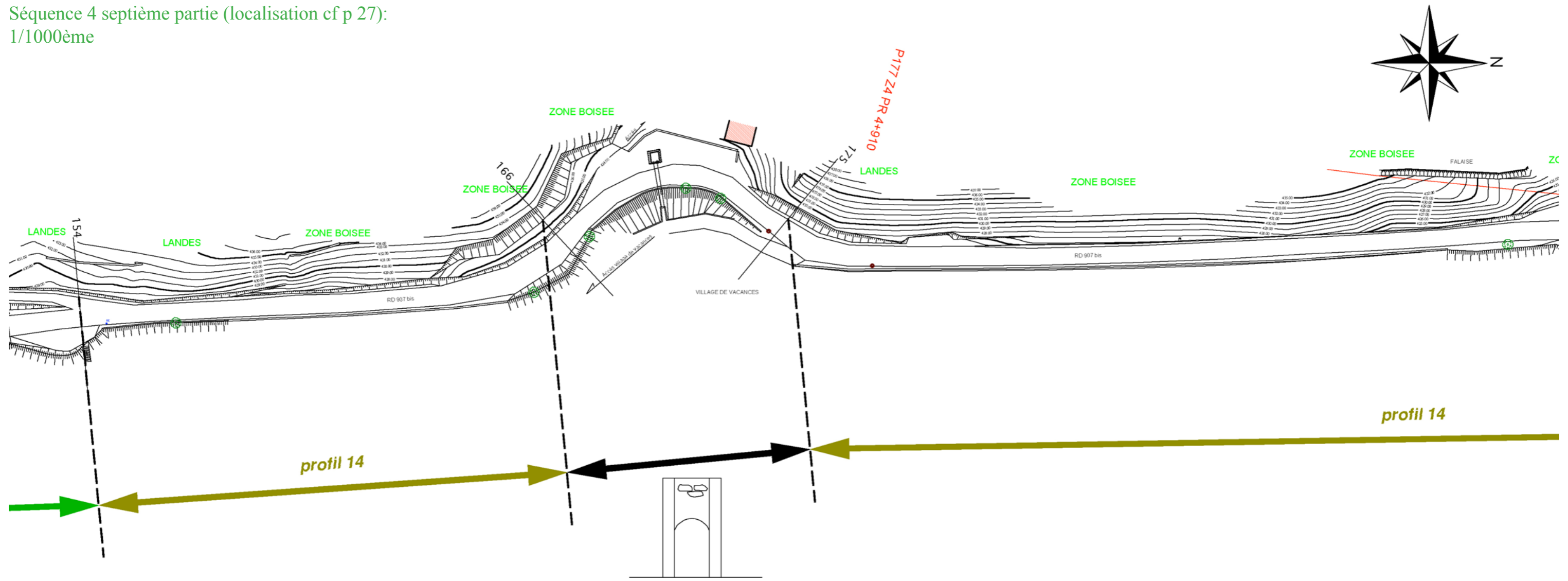
Séquence 4 sixième partie (localisation cf p 27):  
1/1000ème



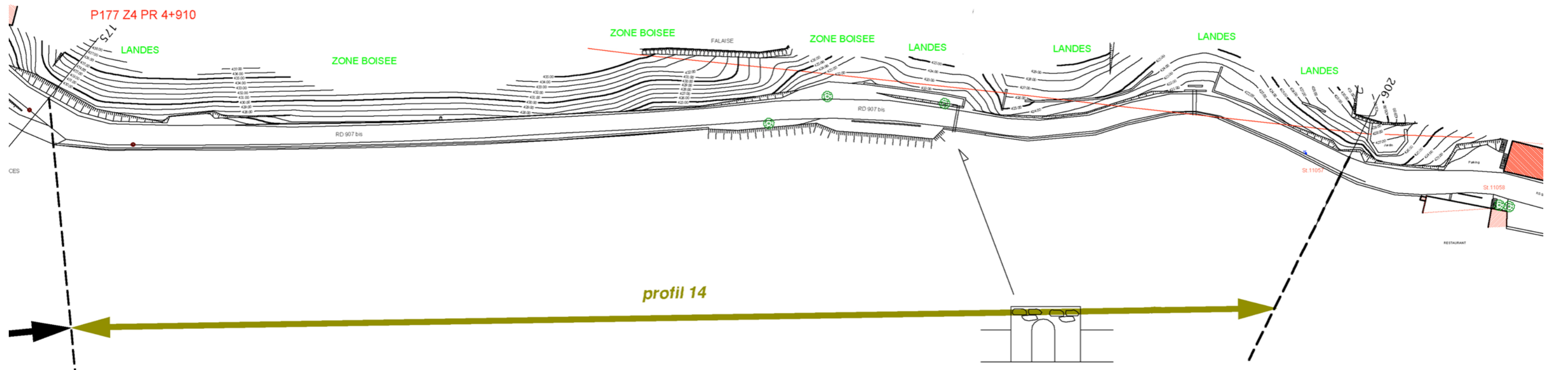
Coupe illustrant le principe du profil 13

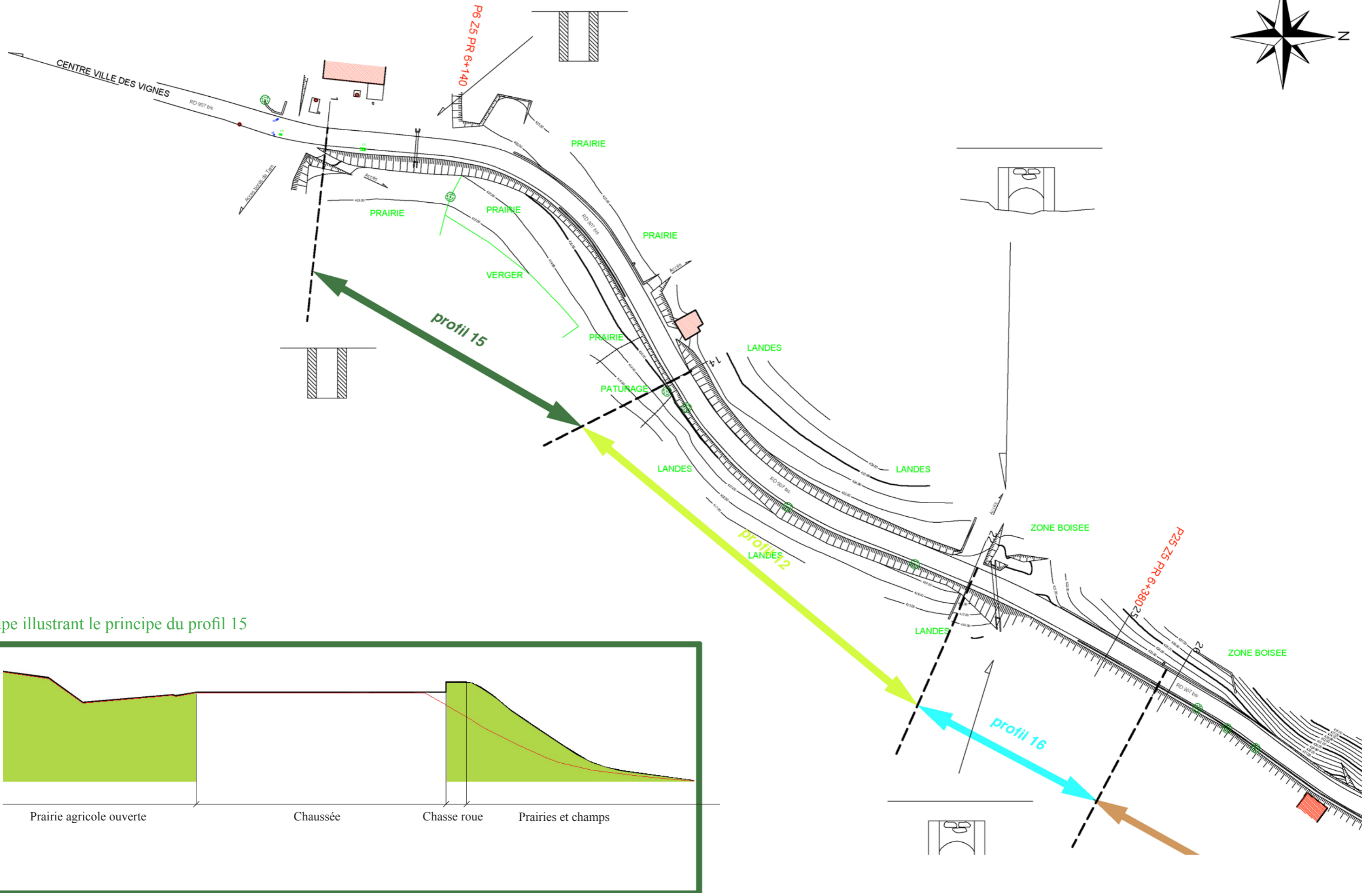


Séquence 4 septième partie (localisation cf p 27):  
1/1000ème

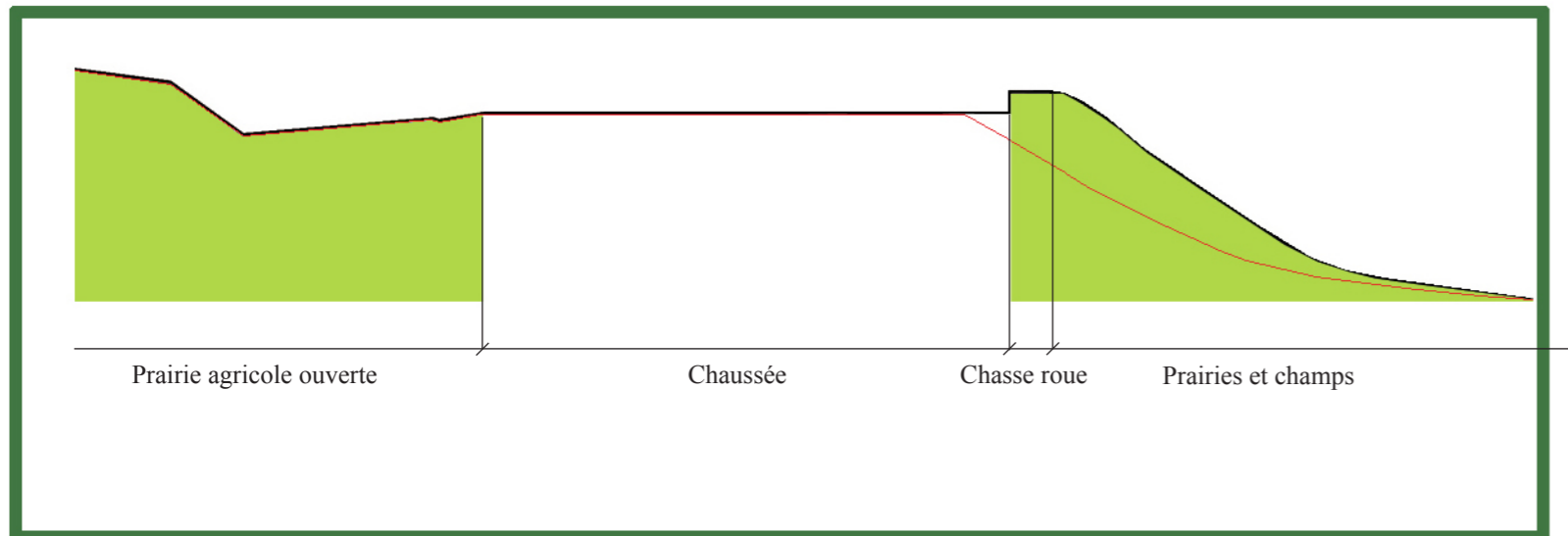


Séquence 4 huitième partie (localisation cf p 27):  
1/1000ème

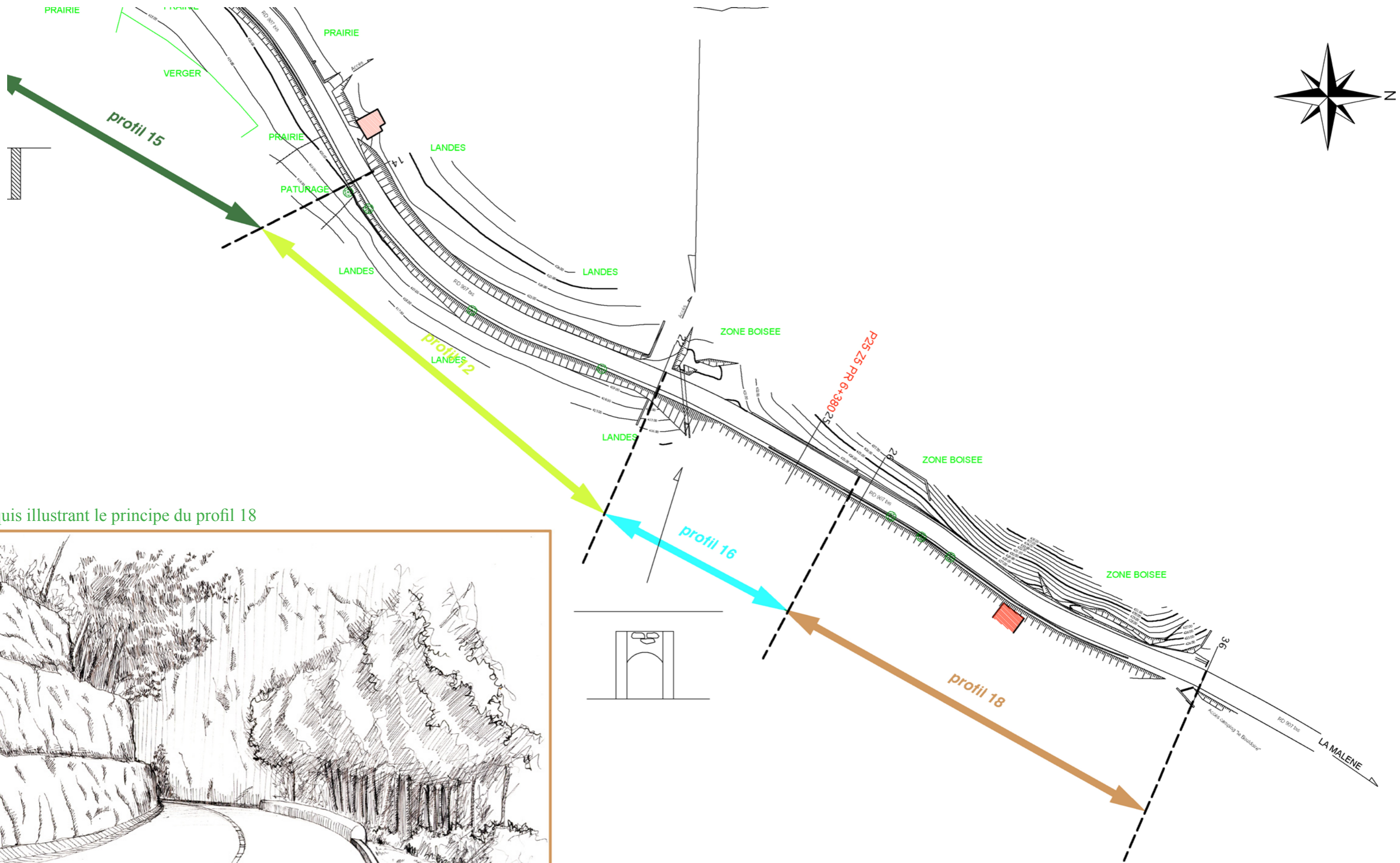




Coupe illustrant le principe du profil 15



Séquence 5 (localisation cf p 27):  
1/1000ème



Croquis illustrant le principe du profil 18





**AMENAGEMENT DE LA RD907bis  
entre les PR2,700 et 5,200**  
Commune des Vignes

**ETUDE ENVIRONNEMENTALE**

Septembre 2013



**Conseil  
ENVIRONNEMENT**

<b>1. RESUME NON TECHNIQUE .....</b>	<b>4</b>
1.1. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT .....	4
1.2. PRESENTATION ET JUSTIFICATION DU PROJET .....	9
1.3. ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT.....	9
1.4. ANALYSE DES EFFETS CUMULES DU PROJET AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS SUR L'ENVIRONNEMENT .....	12
1.5. MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET ESTIMATION FINANCIERE.....	12
1.6. EVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET SUR LE RESEAU NATURA 2000.....	13
<b>2. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT .....</b>	<b>17</b>
2.1. DEFINITION DE L'AIRE D'ETUDE.....	17
2.2. MILIEU NATUREL .....	19
2.3. MILIEU HUMAIN.....	53
<b>3. PRESENTATION ET JUSTIFICATION DU PROJET.....</b>	<b>72</b>
3.1. CONTEXTE DE L'OPERATION .....	72
3.2. OBJECTIFS DE L'OPERATION .....	72
3.3. DESCRIPTION GENERALE DU PROJET .....	73
<b>4. ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT .....</b>	<b>83</b>
4.1. EFFETS SUR LE MILIEU NATUREL EN PHASE CHANTIER.....	83
4.2. EFFETS SUR LE MILIEU HUMAIN EN PHASE CHANTIER.....	85
4.3. EFFETS SUR LE MILIEU NATUREL EN PHASE D'EXPLOITATION.....	89
4.4. EFFETS SUR LE MILIEU HUMAIN EN PHASE D'EXPLOITATION.....	89
<b>5. ANALYSE DES EFFETS CUMULES DU PROJET AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS SUR L'ENVIRONNEMENT .....</b>	<b>95</b>
<b>6. MESURES DE SUPPRESSION, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION PREVUES.....</b>	<b>96</b>
6.1. MESURES DE SUPPRESSION .....	96
6.2. MESURES DE REDUCTION.....	97
6.3. MESURES DE COMPENSATION.....	99
6.4. COUTS DES MESURES ENVISAGEES.....	99
<b>7. MONETARISATION ET ANALYSE DES COUTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS ET DES NUISANCES ET AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITÉ.....</b>	<b>100</b>
7.1. COUT COLLECTIF LIES AUX IMPACTS SUR LA SANTE.....	100
7.2. COUTS COLLECTIFS RELATIFS A L'IMPACT DU PROJET SUR L'EFFET DE SERRE .....	101

7.3. BRUIT .....	102
<b>8. EVALUATION DES CONSOMMATIONS ÉNERGÉTIQUES RESULTANT DE L'EXPLOITATION DU PROJET .....</b>	<b>103</b>
<b>9. EVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET SUR LE RÉSEAU NATURA 2000.....</b>	<b>104</b>
9.1. CONTEXTE ET SITUATION.....	104
9.2. LOCALISATION ET PRESENTATION DU PROJET .....	104
9.3. RESEAU NATURA 2000 .....	104
9.4. SITUATION DE LA ZONE DE PROJET PAR RAPPORT AUX SITES NATURA 2000 .....	105
9.5. PRESENTATION DES SITES NATURA 2000 DES ENVIRONS .....	107
9.6. CONTEXTE ECOLOGIQUE DE LA ZONE DE PROJET .....	111
9.7. ANALYSE SOMMAIRE DES POTENTIALITES DU SITE POUR LES ESPECES AYANT JUSTIFIE LA DESIGNATION DES SITES NATURA 2000 A PROXIMITE DE LA ZONE DE PROJET.....	114
9.8. ANALYSE APPROPRIEE DES INCIDENCES DU PROJET SUR LES HABITATS ET ESPECES D'INTERET COMMUNAUTAIRE.....	114
9.9. SYNTHESE DES INCIDENCES DU PROJET .....	116
9.10. PROPOSITIONS DE MESURES .....	117
9.11. BILAN DES INCIDENCES DU PROJET APRES MISE EN PLACE DES MESURES .....	118
<b>10. METHODES UTILISÉES POUR ETABLIR L'ETAT INITIAL ET L'EVALUATION DES EFFETS ET DESCRIPTION DES DIFFICULTES EVENTUELLES RENCONTREES .....</b>	<b>119</b>
<b>11. AUTEURS DE L'ETUDE .....</b>	<b>121</b>
<b>12. ANNEXES .....</b>	<b>122</b>
12.1. ANNEXE 1 : AUTORISATION MINISTERIELLE.....	122
12.2. ANNEXE 2 : ETUDE PAYSAGERE .....	124

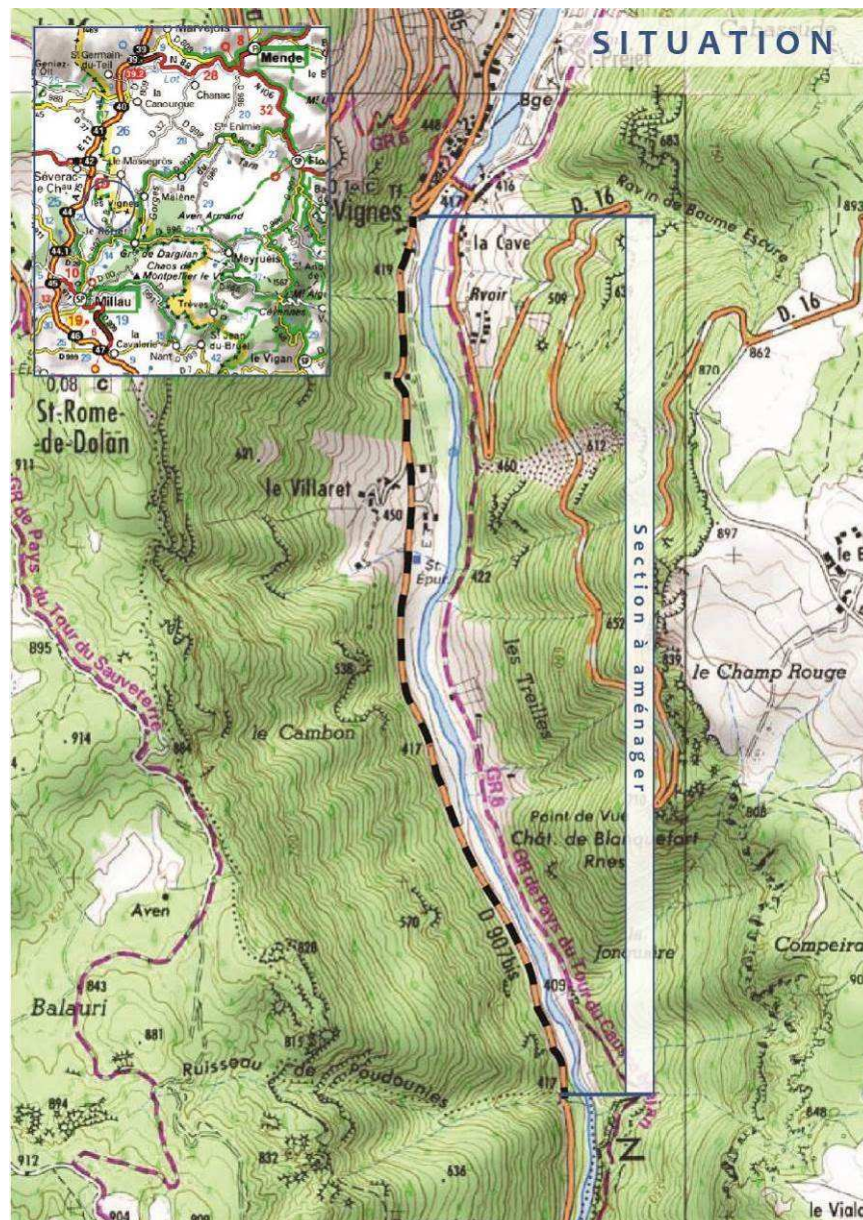
# 1. RESUME NON TECHNIQUE

## 1.1. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

### Définition de l'aire d'étude

L'aire d'étude relative à l'aménagement de la RD907bis est délimitée :

- A l'Est par le Tarn,
- Au Nord, par le village des Vignes,
- Au Sud, par la limite communale des Vignes,
- A l'Ouest, par les reliefs des gorges du Tarn.





## Contexte climatologique

Le climat lozérien subit une double influence océanique et méditerranéenne. Les contrastes thermiques sont très importants en fonction de l'altitude.

En total annuel moyen les précipitations les plus abondantes, de 1100 à 1800 mm, s'étendent des pentes de l'Aigoual au Mont Lozère en passant par les Cévennes, et de la Margeride à l'Aubrac, où il neige plus de 50 jours par an.

L'ensoleillement est important avec 2000 h par an en moyenne à Mende.

## Contexte topographie

La zone d'étude se situe au cœur des gorges du Tarn, à une altitude moyenne de 400 mètres environ.

## Contexte géologique et hydrogéologique

Les gorges du Tarn sont creusées dans des calcaires du secondaire qui partent du Bajocien à la base (barres dolomitiques), se poursuivent par le Bathonien inférieur au-dessus, caractérisé par un talus incliné, et enfin se terminent par de grandes falaises verticales (dolomie bathonienne et dolomie du jurassique supérieur).

De nombreuses sources au débit plus ou moins important parcourent la zone d'étude.

## Eaux superficielles

La zone d'étude se situe au cœur du bassin versant du Tarn. Ce dernier prend sa source à 1 600 mètres d'altitude sur le Mont Lozère et se jette dans la Garonne près de Castelsarrasin dans le Tarn et Garonne après un parcours de près de 380 km. Son bassin versant s'étend sur 15 700 km<sup>2</sup> traversant 8 départements.

Sur tout le linéaire lozérien, le Tarn présente des eaux de bonne à très bonne qualité.

Il est classé en de première catégorie piscicole.

## Inventaires et protections du patrimoine naturel

Deux Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique (Z.N.I.E.F.F) ont été recensées sur la zone d'étude. Il s'agit de la Z.N.I.E.F.F de type I : versant ouest de la Causse Méjean, située de part et d'autre de la RD907bis et de la Z.N.I.E.F.F de type II : Gorges du Tarn qui couvre la totalité de la zone d'étude.

Une Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (Z.I.C.O) a été recensée sur la zone d'étude. Il s'agit de la Z.I.C.O Gorges du Tarn et de la Jonte.

La zone d'étude du projet est directement concernée par la Zone de Protection Spéciale (Natura 2000 Directive Oiseaux) des Gorges du Tarn et de la Jonte (FR9110105). Cette dernière se situe de part et d'autre de la RD907bis.

La zone d'étude est également incluse dans la zone optimale d'adhésion du Parc National des Cévennes et dans la zone de coopération de la réserve de biosphère des Cévennes, sans que ses protections n'aient de conséquence sur le projet envisagé.

## Habitats naturels et flore

Le fuseau d'étude du projet se situe dans les gorges du Tarn et traverse essentiellement des milieux naturels (forêt de pins, de chêne pubescent...). Quelques secteurs anthropisés sont toutefois présents en contrebas de la route, entre cette dernière et la rivière du Tarn : centre de vacances pour jeunes et colonies de vacances, prairies de fauche, station d'épuration.

La route se situe toujours au-dessus de la rivière du Tarn, qui coule en contrebas de quelques dizaines de mètres à plus d'une centaine de mètres.

Les formations végétales rencontrées le long de la route restent caractéristiques de la région traversée, et des zones entretenues (bas-côtés fauchés) avec des espèces ubiquistes, caractéristiques des abords de routes, parcelles cultivées et zone de friches.

## Faune

Les habitats naturels et semi-naturels qui ont été rencontrés sur l'aire d'étude ne présentent aucun enjeu local de conservation. De même, aucun habitat ne bénéficie d'une protection réglementaire ou d'un intérêt communautaire.

Concernant la flore, les espèces remarquables rencontrées (orchidées), ne sont pas protégées ou d'intérêt communautaire.

Seule, la faune présente quelques espèces à enjeux de conservation et plus particulièrement les oiseaux.

La zone d'étude, dans ses limites strictes, n'est pas assez importante pour accueillir une avifaune riche et diversifiée. Néanmoins, en englobant les milieux boisés et rupestres périphériques (falaises, escarpements rocheux), elle devient beaucoup plus intéressante. En effet, de nombreuses espèces patrimoniales nichent dans ces habitats, notamment des rapaces, diurnes comme nocturnes (Vautour fauve, vautour percnoptère, vautour moine, aigle royal, aigle botté, Circaète Jean-le-Blanc, Grand Duc d'Europe). Constituant une zone ouverte de superficie très limitée et surtout revêtue, la zone d'étude ne représente pas une zone de chasse d'intérêt pour les rapaces nicheurs à proximité.

## Habitat et urbanisation

La zone d'étude se situe au Sud du village des Vignes dans un secteur aux caractéristiques naturelles très marquées. Les constructions et aménagements sont présents essentiellement sur le nord de la section de route à aménager et présentent une très faible densité d'occupation du sol.

## Données démographiques

La commune des Vignes comptait 103 habitants en 2009 et présentait une densité de 3,6 habitants/km<sup>2</sup>. Elle connaît une grande stabilité démographique. La présence démographique permanente est très faible sur la zone d'étude ; les maisons d'habitations étant peu présentes.

## Activités

Les Vignes est une commune à vocation touristique et agricole qui profite de la présence du Tarn et de son contexte naturel de qualité exceptionnelle.

L'économie locale est donc basée sur la présence d'hôtels, centres de vacances, campings, gîtes, restaurants, de petits commerces de proximité et d'activités d'eaux vives (raft, canoës, kayak... etc)

Sur la zone d'étude, les activités se limitent à un hôtel restaurant, trois centres de vacances et une base de sports d'eaux vives, tous situés côté Est de la RD907bis. Quelques parcelles agricoles sont également présentes entre la RD907bis et le cours d'eau du Tarn.

## Equipements

Le seul équipement présent sur le secteur se situe à l'Est de la RD907bis. Il s'agit de la station d'épuration.

## Déplacements et accessibilité

La commune des Vignes est desservie depuis l'autoroute A75 via l'échangeur N°43 et la RD995. Cet échangeur autoroutier se situe à une vingtaine de kilomètres au Nord-Ouest des Vignes.

Elle se situe au croisement de trois routes départementales : la RD907bis qui permet de rejoindre au Nord Saint Hilaire et Saint Chely du Tarn et au Sud le Rosier, la RD16 qui dessert à l'Est des hameaux du Causse Méjean et la RD995 qui dessert à l'Ouest Saint Rome de Dolan, Le Massegros et permet de rejoindre l'A75 au Nord-Ouest.

Depuis la RD908bis, le chemin du Villaret permet la desserte du hameau du même nom. Plusieurs accès à des activités, parcelles agricoles, équipements ou habitations ont été identifiés le long de la section à aménager.

La zone d'étude n'est desservie par aucun service de transport en commun.

Aucun équipement pour le déplacement des cyclistes ou des piétons n'est présent sur le secteur d'étude.

## Trafics

Selon les données du Conseil Général de Lozère, la RD907bis enregistre un trafic moyen journalier annuel d'environ 1000 véhicules par jour.

Cependant, en période estivale, ce haut lieu touristique draine des dizaines de milliers de touristes qui génèrent une augmentation considérable du trafic.

## Réseaux

Dans le cadre des études préliminaires menées par les services du CG48, plusieurs réseaux ont été recensés : téléphone, eaux pluviales, eaux usées, eau potable, électrique.

## Document d'urbanisme et contraintes réglementaires

La commune des Vignes ne bénéficie d'aucun document d'urbanisme de type POS ou PLU. Elle est donc soumise au Règlement National d'Urbanisme.

Un Plan de Prévention du Risque Inondation (par crue torrentielle ou à une montée rapide du cours d'eau) a été prescrit par arrêté préfectoral du 15 décembre 1994 et approuvé le 09 juillet 2002. Il porte sur le Tarn.

Un autre PPRi « Bassin du Tarn » est en cours d'approbation.

## Risques majeurs

La commune des Vignes est soumise aux risques majeurs suivants : inondation, feux de forêt, séisme (sismicité 2 c'est-à-dire faible), mouvements de terrain (éboulement, chutes de pierres et de blocs, affaissement et effondrements liés aux cavités souterraines), retrait et gonflement des argiles (faible).

## Patrimoine culturel

Aucun monument historique classé ou inscrit n'est recensé sur la zone d'étude.

Aucun site archéologique n'est connu sur la zone d'étude.

La zone d'étude est comprise dans le site classé des gorges du Tarn et de la Jonte. Le site classé des Gorges du Tarn et de la Jonte couvre plus de 20 000 hectares, il suit les vallées du Tarn et de la Jonte sur près de 70 kilomètres. Le périmètre classé s'étend sur les gorges du Tarn depuis Ispagnac jusqu'au Rozier, et sur les gorges de la Jonte depuis Meyrueis jusqu'au Rozier.

Les gorges du Tarn appartiennent également au Patrimoine Mondial de l'Unesco et bénéficie du label Grands Sites de France.

## Paysage

Dans le cadre de l'aménagement de la RD907bis sur 8 km entre la limite du département de l'Aveyron et le pas du Soucy, une étude paysagère a été réalisée par Cyril GINS, paysagiste et Philippe Lointier, architecte. Elle est présentée en annexe de cette étude environnementale.

L'autorisation ministérielle des travaux projetés impose notamment le scrupuleux respect de cette étude architecturale préalable en condition de ladite autorisation. Le maître d'ouvrage y sera par conséquent particulièrement attentif comme au classement Unesco récent du site et l'importance du paysage dans ce classement.

## Ambiance sonore

Le contexte sonore de la zone d'étude relève d'une espace naturel traversé par une infrastructure routière de faible importance.

Un calcul de l'isophone réalisé à partir de la méthode simplifiée du guide du bruit des transports terrestres a mis en évidence un niveau de bruit de 53.7 dB(A) le long de la RD907bis, dans les conditions actuelles de circulation c'est-à-dire avec un trafic moyen journalier de 1 000 véh/jour.

Ce niveau de bruit correspond à une ambiance sonore très calme.

## Qualité de l'air

Le secteur géographique des Vignes ne bénéficie d'aucun suivi permanent ou ponctuel de la qualité de l'air par Air Languedoc Roussillon.

Aucune donnée permettant d'établir un état initial n'est disponible. Cependant, la commune des Vignes ne présente pas d'activité industrielle lourde polluante ou/et d'axes de circulation d'envergure supportant des trafics routiers importants ; de ce fait, on peut conclure que la qualité de l'air locale est bonne.

## 1.2. PRESENTATION ET JUSTIFICATION DU PROJET

Le projet, objet du présent dossier, est situé sur la commune des Vignes entre les PR 2,7000 et 5,000, dans le site classé des Gorges du Tarn et de la Jonte. Ces travaux interviennent dans le cadre de la réhabilitation de la voirie structurante du site reconnu dans le cadre des démarches de classement de site.

Cet itinéraire a fait l'objet d'une première phase de travaux en 2012 et début 2013 portant sur un linéaire total (réparti sur 6 zones) de 3 660 m.

Les objectifs de l'aménagement projeté sont les suivants :

- Amélioration de l'écoulement du trafic
- Préservation du caractère et du cachet du site,
- Intégration des mesures paysagères définies par l'étude paysagère réalisée,
- Homogénéisation de la largeur de chaussée avec les sections adjacentes,
- Limitation les coupures de circulation pendant les travaux,
- Maintien des accès privés et public.

Afin de limiter au maximum les terrassements, le projet respecte la sinuosité du tracé existant. Le tracé en plan est adapté à la topographie des lieux sans tenir compte des normes routières concernant les rayons minimaux (valeur minimale de rayon = 30 m). Ponctuellement, il sera procédé à quelques rectifications pour des dégagements de visibilité dans les secteurs où la topographie et la géologie du terrain s'y prêtent.

L'élargissement sera conduit dans la plupart des cas par une surlargeur en déblais coté amont et un renforcement en aval de la chaussée existante par une poutre de rive.

Le parti d'aménagement choisi peut être qualifié de minimal au regard de ceux réalisés dans les sections aveyronnaises adjacentes et de ceux déjà réalisés en Lozère.

Cette caractéristique est liée à l'étroitesse du site. En effet, sur l'ensemble du programme d'aménagement réalisé sur la RD 907bis, cette section offre un contexte des plus délicats dans le cadre d'une adéquation optimale sur les plans techniques et financiers.

Le projet arrêté s'est attaché à respecter scrupuleusement les prescriptions des services de l'Etat explicitées dans l'autorisation ministérielle des travaux qui cadrerait rigoureusement les travaux qu'il était possible de réaliser.

## 1.3. ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

### 1.3.1. EFFETS EN PHASE CHANTIER

#### Effets sur le milieu physique

Durant la phase chantier, le principal effet du projet concerne l'augmentation du risque de pollution lié :

- à la production de matières en suspension (M.E.S) : en effet, l'érosion par l'eau et le vent des sols décapés, la manipulation des matériaux et le rejet des eaux utilisées pour le chantier peuvent entraîner un apport de sédiments dans le Tarn qui constitue l'exutoire in fine des eaux de ruissellement de la zone de projet,
- aux risques de pollutions par les engins de chantier (vidanges, fuites),

- à l'apport de résidus de ciment (coulée, poussière) lors de la fabrication du béton (ouvrages hydrauliques, murs de soutènement),
- aux pollutions liées aux matériaux utilisés et aux pollutions provenant des zones de stockage des matériaux.

### Effets sur les habitats et la flore

Cet impact peut être évalué comme « faible » sur l'ensemble du linéaire concerné compte tenu du fait que les habitats naturels de la zone de projet présentent un intérêt écologique faible à nul. Cet impact sera également faible sur la flore, toutes les espèces concernées étant communes et ne présentant pas d'enjeux locaux de conservation.

### Effets sur la faune

L'impact global des travaux devrait rester faible sur toutes les espèces de la faune observées dans le fuseau d'étude, excepté les oiseaux. En effet, pour toutes les autres espèces, le réaménagement prévu de la RD907 bis, correspond à des faibles élargissements, l'éloignement de la rive de chaussée nouvelle et ancienne n'ayant une amplitude que de 2 m maximum. Les destructions d'habitats d'espèces resteront très limitées et des surfaces équivalentes de milieux ouverts en bordure de route seront recrées en fin de travaux de part et d'autre de la chaussée.

Seuls les rapaces remarquables présents dans un fuseau d'étude élargi (ensemble des gorges du Tarn), pourront subir un impact important en fonction de la période de travaux et des techniques de chantier utilisées.

### Effets sur le milieu humain en phase chantier

Les effets pressentis sont les suivants :

- Augmentation de l'émission de poussières : la zone d'étude étant très peu habitée, cet impact sera faible,
- Augmentation des niveaux sonores : la zone d'étude étant très peu habitée cet impact sera faible,
- Modification des conditions de circulation.

## 1.3.2. EFFETS EN PHASE D'EXPLOITATION

### Effets sur le milieu récepteur

Le projet sera sans impact sur le milieu récepteur. En effet, ce dernier n'a pas vocation à générer un trafic supplémentaire.

### Effets sur le milieu biologique

Le projet n'engendrera pas d'effets supplémentaires sur la flore ni sur les habitats, en dehors de ceux évoqués pour la phase travaux.

L'aménagement du projet devrait être sans impact particulier ou supplémentaire sur la faune, dans la

mesure où le trafic attendu ne sera pas augmenté.

### Effets sur le bâti

Les bâtiments recensés sur la zone d'étude ne sont pas touchés par le projet. Aucune suppression de bâti n'est envisagée.

### Effets sur l'activité économique

Le projet n'a aucun effet direct sur les autres activités communales.

En améliorant les conditions de circulation et la fluidité du trafic sur la RD907bis, le projet aura un effet

### Effets sur les conditions de circulation

En améliorant les caractéristiques géométriques de la RD907bis, le projet aura un effet très positif sur l'écoulement du trafic et la sécurité des usagers.

### Effets sur le foncier

Le projet se situe sur des emprises foncières appartenant à des propriétaires privés. Le projet nécessite de ce fait l'acquisition des terrains par le maître d'ouvrage.

### Effets sur les équipements

Aucun effet n'est à attendre sur la station d'épuration recensée.

### Effets sur les réseaux

Les réseaux aériens (téléphone et électricité) seront enterrés conformément à la préconisation de l'arrêté ministériel autorisant les travaux. Les réseaux déjà souterrains et/ou existants (AEP, EU...) seront sauvegardés.

### Effets sur le patrimoine culturel

Aucun élément du patrimoine culturel n'a été identifié sur la zone d'étude.

De ce fait, aucun effet n'est à attendre sur le patrimoine culturel local.

### Effets sur le règlement d'urbanisme et autres contraintes réglementaires

Le projet ne présente aucune incompatibilité avec les contraintes réglementaires recensées dans le cadre de l'état initial.

## Effets sur le paysage

Situé au cœur du site classé des gorges du Tarn, le projet a été conçu en tenant compte des conclusions et préconisations de l'étude paysagère réalisée en amont.

De ce fait, son intégration au paysage local sera en totale adéquation avec la nature du site et ses caractéristiques paysagères de grande qualité.

## Effets sur l'ambiance sonore

Le projet ne se situe pas en zone sensible du point de vue acoustique et ne sera pas à l'origine de nuisances sonores supplémentaires. En effet, le trafic attendu sur la RD907bis lors de la mise en service de l'aménagement ne sera pas supérieur au trafic actuellement connu.

## Effets sur la qualité de l'air et la santé publique

L'aménagement envisagé de la RD907bis sera sans effet sur l'augmentation du trafic supporté et de ce fait sans effet sur les émissions de polluants dans l'air.

## 1.4. ANALYSE DES EFFETS CUMULES DU PROJET AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS SUR L'ENVIRONNEMENT

Dans le cadre de ce projet et au sens de l'article R122-5 du code de l'environnement, aucun projet n'est connu sur site ou à proximité.

## 1.5. MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET ESTIMATION FINANCIERE

### Mesures de suppression

Aucune mesure de suppression totale d'impact n'est à envisager.

### Mesures de réduction

Les mesures de réduction reposent sur :

- Les précautions classiques à prendre en phase chantier (bacs de rétention pour le stockage des produits inflammables, enlèvement des bidons d'huile usagée à des intervalles réguliers, création de fossés autour de l'aire de stationnement des engins pour limiter des déversements accidentels...),
- La préservation de l'avifaune avec deux mesures :
  - proscrire les travaux de déroctage par dynamitage,
  - effectuer les travaux de déroctage les plus bruyants (déroctage au burin hydraulique et concassage de matériaux) entre le 15 septembre et le 20 décembre, période durant laquelle



aucun rapace n'est en reproduction sur le secteur des gorges du Tarn.

- La préservation du patrimoine paysager en mettant en œuvre des aménagements adaptés au site (parapets et ponceaux, soutènements, terrasses et escaliers maçonnés, profils naturels)
- L'indemnisation financière des propriétaires fonciers.

### Mesures de compensation

Aucune mesure de compensation n'est envisagée.

### Coûts des mesures envisagées

Le projet ne prévoit pas de mesures autres que celles déjà prévues dans le cadre du projet (assainissement et indemnisations foncières). De ce fait, aucun montant n'est alloué aux mesures.

## 1.6. EVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET SUR LE RESEAU NATURA 2000

### 1.6.1. SITES CONCERNES

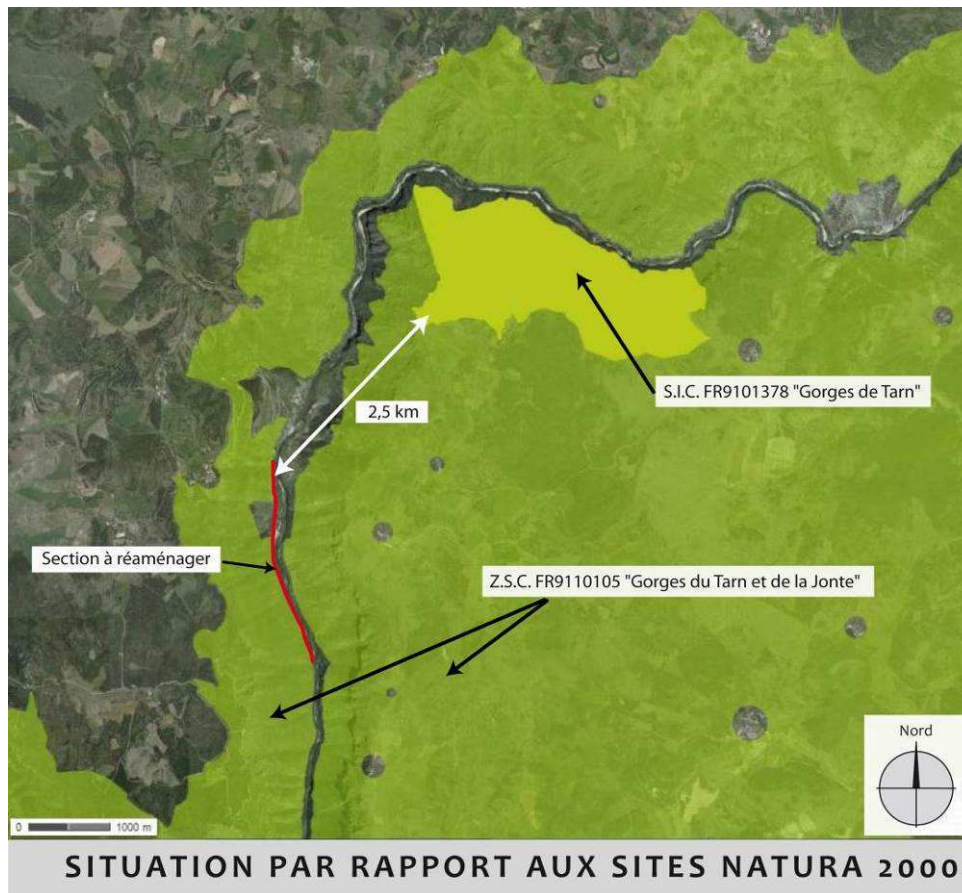
Deux sites Natura 2000 sont recensés sur le territoire de la commune des Vignes. Nous avons, au titre de la directive HABITATS :

- Le Site d'Intérêt Communautaire (S.I.C.) ° FR9101378 « Gorges du Tarn », situé au plus proche à 2,5 km au Nord-est du fuseau d'étude.

Et un site au titre de la directive OISEAUX :

- La Zone de Protection Spéciale FR9110105 « Gorges du Tarn et de la Jonte », située au plus proche à 5 m de la RD 907 Bis. La limite de ce site NATURA 2000 longe en effet le tracé de la route. La partie basse des Gorges du Tarn, incluant le réseau routier et la rivière, n'est pas incluse dans le site NATURA 2000. Ce sont les versants, falaises et sommets qui constituent ce site (biotopes des nombreux rapaces recensés sur la zone).

La carte ci-après présente la localisation des zones Natura 2000 aux abords du projet.



### 1.6.2. CONTEXTE ECOLOGIQUE DE LA ZONE DE PROJET

Parmi les habitats naturels présents dans la zone d'étude, aucun ne présente d'enjeux forts. Aucun habitat d'intérêt communautaire n'est recensé.

Concernant la faune seuls les rapaces présentent un enjeu fort dans le fuseau d'étude élargi des gorges du Tarn. Sur les autres compartiments, aucune espèce de la faune présentant un enjeu n'est recensée sur la zone de projet. De plus, aucun gîte favorable, susceptible d'accueillir des chiroptères ou certaines espèces remarquables d'oiseaux n'est recensé sur la zone de projet : absence d'arbre gîte, d'arbre à cavités, ruine, bâtiment agricole, cavité...

### 1.6.3. INCIDENCES DU PROJET

Compartiment considéré	Espèces	Présence sur la zone de projet	Impact sur l'état de conservation des populations de l'espèce au sein du SIC et de la ZPS
<b>Habitats naturels</b>	Formations stables xérothermophiles à <i>Buxus sempervirens</i> des pentes rocheuses (Berberidion p.p.)	Non	Aucun
	Sources pétrifiantes avec formation de tuf (Cratoneurion) *	Non	Aucun
	Eboulis ouest-méditerranéens et thermophiles	Non	Aucun
<b>Flore</b>	Sabot de Vénus – <i>Cypripedium calceolus</i>	Non	Aucun
<b>Mammifères</b>	Grand rhinolophe - <i>Rhinolophus ferrumequinum</i>	Peu probable	Aucun
	Petit rhinolophe – <i>Rhinolophus hipposideros</i>	Peu probable	Aucun
	Barbastelle d'Europe – <i>Barbastella barbastellus</i>	Peu probable	Aucun
	Vespertilion à oreilles échancrées - <i>Myotis emarginatus</i>	Peu probable	Aucun
	Grand murin - <i>Myotis myotis</i>	Peu probable	Aucun
	Petit murin - <i>Myotis blythii</i>	Peu probable	Aucun
	Vespertilion de Bechstein - <i>Myotis bechsteinii</i>	Peu probable	Aucun
	Minioptère de Schreibers - <i>Miniopterus schreibersii</i>	Peu probable	Aucun
<b>Oiseaux</b>	Vautour percnoptère - <i>Neophron percnopterus</i>	Oui	Fort
	Vautour fauve – <i>Gyps fulvus</i>	Oui	Fort
	Vautour moine – <i>Aegypius monachus</i>	Oui	Fort
	Circaète Jean-le-Blanc – <i>Circaetus gallicus</i>	Oui	Fort
	Bruant ortolan – <i>Emberiza hortulana</i>	Possible	Faible

#### Bilan des atteintes sur les espèces et habitats naturels, au regard du SIC et de la ZPS

### 1.6.4. PROPOSITIONS DE MESURES

Afin de réduire fortement les impacts des aménagements en phase travaux sur les rapaces d'intérêt communautaire et rendre cet aménagement peu impactant sur l'ensemble des rapaces fréquentant les gorges du Tarn, deux mesures de réduction devront être mises en place :

#### **Mesure 1 : type de travaux à proscrire :**

Tous les travaux de déroctage par dynamitage seront à proscrire et devront être réalisés à la pelle

mécanique à godet lorsque cela sera possible (roche friable) ou dans les cas difficiles au burin hydraulique (BRH).

### **Mesure 2 : calendrier de travaux**

**La période à laquelle les travaux les plus bruyants (déroctage au BRH, concassage de matériaux) devront être réalisés, sera obligatoirement comprise entre le 15 septembre et le 20 décembre.** Il s'agit de la seule période sur laquelle il n'y a pas de rapaces en reproduction sur ce secteur des gorges du Tarn.

Avec la mise en œuvre de ces mesures, l'impact final sur les rapaces remarquables sera faible.

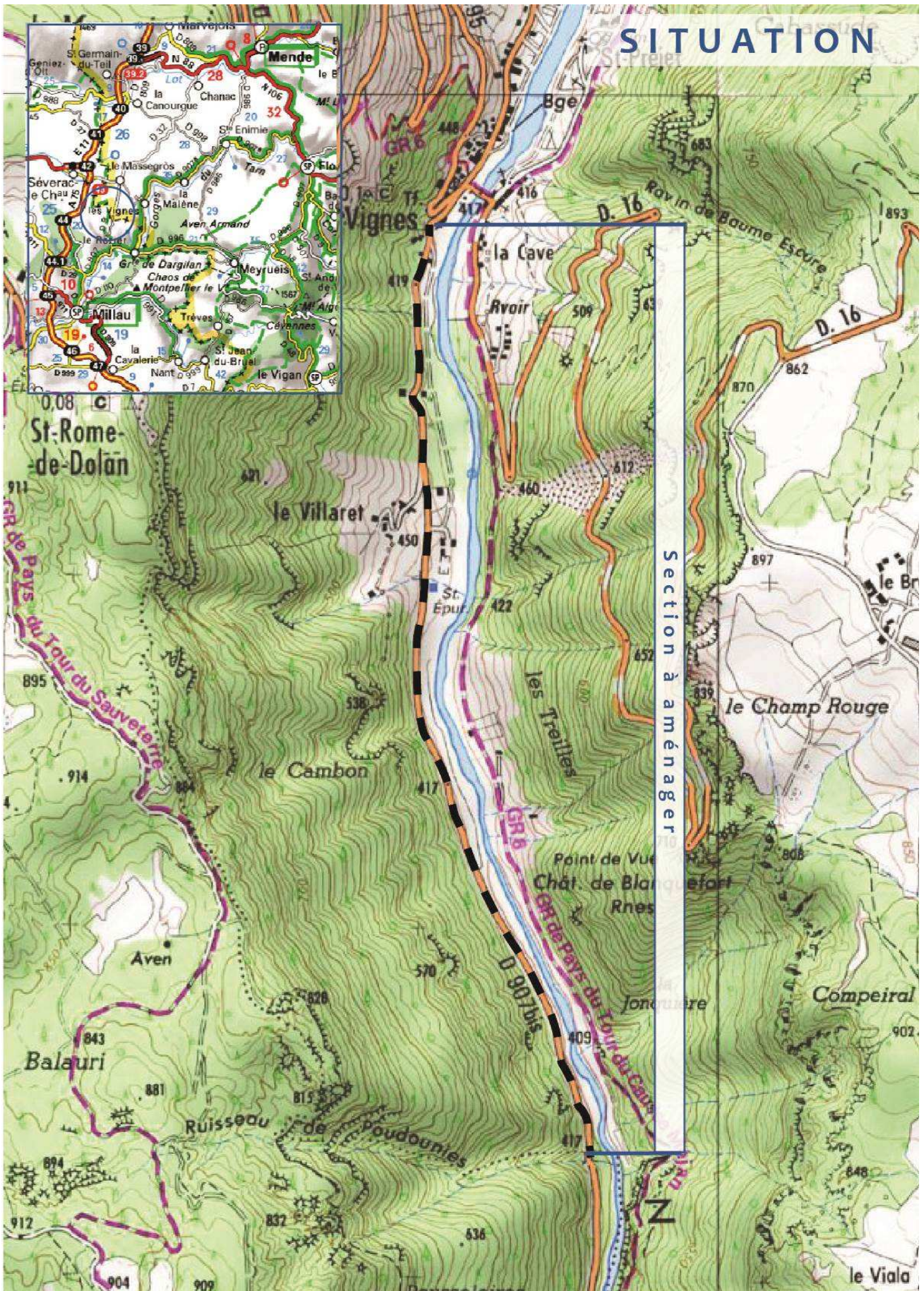
## 2. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

### 2.1. DEFINITION DE L'AIRE D'ETUDE

L'aire d'étude du projet est définie en tenant compte non seulement de l'assiette du projet, de la délimitation foncière et cadastrale mais également et surtout en analysant la ou les zones d'influence de celui-ci c'est-à-dire les territoires où le projet aura des effets spatiaux en raison de la nature même du paramètre affecté (paysage, socio-économie) et des effets indirects en raison des relations fonctionnelles entre les divers compartiments du milieu.

L'aire d'étude relative à l'aménagement de la RD907bis est délimitée :

- A l'Est par le Tarn,
- Au Nord, par le village des Vignes,
- Au Sud, par la limite communale des Vignes,
- A l'Ouest, par les reliefs des gorges du Tarn.



## 2.2. MILIEU NATUREL

### 2.2.1. MILIEU PHYSIQUE

#### A. Contexte climatologique

Le climat lozérien résulte à la fois d'influences océaniques surtout sur le nord du département, de l'Aubrac à la Margeride, et d'influences méditerranéennes sensibles principalement sur le sud du département : Cévennes et Causses. Mais le relief omniprésent crée des contrastes.

Les contrastes thermiques sont très importants en fonction de l'altitude. Sur les hautes terres les températures sont très rarement élevées ; en août, de 8°C le matin à 20°C en moyenne l'après-midi. En revanche dans les vallées (Cévennes, Lot, Tarn..) si les minimales avoisinent 13°C, les maximales d'août sont proches en moyenne de 25°C.

La pluviométrie est très différente entre les zones exposées au flux dominant, comme les Cévennes par courant de sud, ou l'Aubrac par flux d'ouest, et d'autres plus abritées, comme les Cévennes par flux de nord-ouest, la vallée du Lot et le Haut Allier, où en moyenne il n'y a pas plus de 5 jours avec précipitations en juillet.

En total annuel moyen les précipitations les plus abondantes, de 1100 à 1800 mm, s'étendent des pentes de l'Aigoual au Mont Lozère en passant par les Cévennes, et de la Margeride à l'Aubrac, où il neige plus de 50 jours par an.

Enfin on notera que l'ensoleillement est important avec 2000 h par an en moyenne à Mende.

Le tableau proposé ci-dessous reprend les principales données météorologiques de la station de Mende, la plus proche de la zone d'étude :

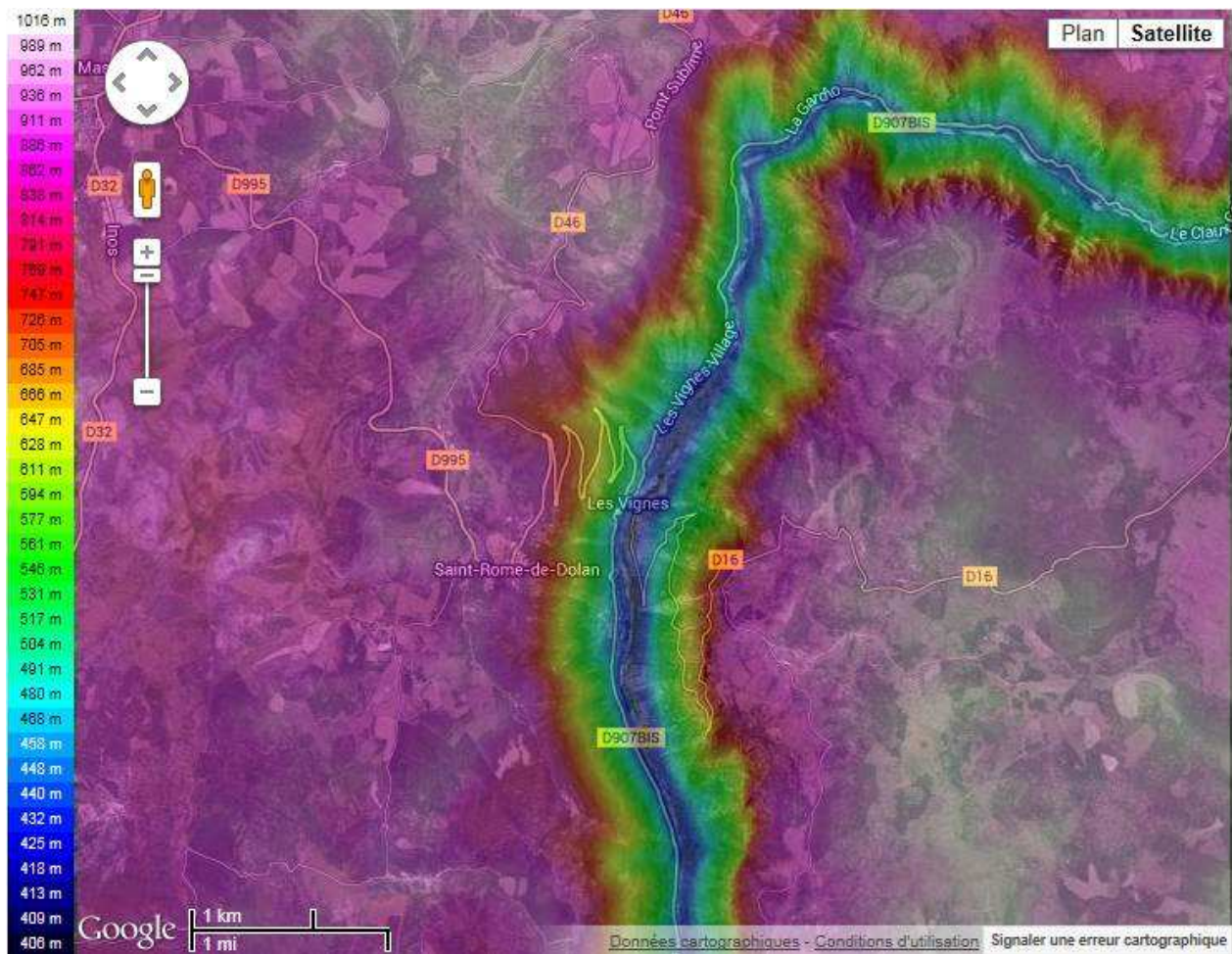
			J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
<b>Température minimale</b>	<b>Moyenne 3,9</b>	-2	-1	0	3	6	9	11	10	8	5	1	1	
<b>Température maximale</b>	<b>Moyenne 15,2</b>	6	8	10	14	18	23	25	25	21	16	10	7	
<b>Hauteur de pluie</b>	<b>80 cm</b>	7	6	6	6	7	7	5	7	7	8	7	7	
<b>Nombre de jours</b>	<b>Avec gelée</b>	<b>101</b>	21	17	17	8	1	0	0	0	0	4	14	19
	<b>Avec chaleur</b>	<b>57</b>	0	0	0	0	2	10	19	17	8	1	0	0

(Source : Météo de la France)

#### B. Contexte topographie

La zone d'étude se situe au cœur des gorges du Tarn, à une altitude moyenne de 400 mètres environ.

La topographie de la zone est très fortement marquée par les gorges encaissées du Tarn, cours d'eau qui coule en contrebas de la RD907bis. Le plateau des Causses dans lequel s'encaissent les gorges du Tarn culmine quant à lui à près de 900 mètres d'altitude.



**Carte topographique du secteur à l'étude**

Le contexte topographique local a fortement limité et contraint les possibilités d'aménagement envisagé.

### C Contexte géologique et hydrogéologique

Les gorges du Tarn sont creusées dans des calcaires du secondaire qui partent du Bajocien à la base (barres dolomitiques), se poursuivent par le Bathonien inférieur au-dessus, caractérisé par un talus incliné, et enfin se terminent par de grandes falaises verticales (dolomie bathonienne et dolomie du jurassique supérieur).

Cette architecture relativement simple caractérise la partie aval des gorges (entre les Vignes et le Rozier) mais pour ce qui est de l'amont, la présence de failles (faille de Hauterive, accident subméridien de Sainte Enemie qui traverse également tout le causse Méjean) y rend la géologie plus complexe. Ce sont ces failles qui sont justement à l'origine de deux exurgences au débit très important dans la région de Ste Enemie : la source de Burlé et la source de Coussac, cette dernière tombant en cascade dans le Tarn<sup>1</sup>. Ces sources semblent drainer une partie importante du causse de Sauveterre alors que de l'autre côté de la rivière, l'exurgence de Castelbouc, également très puissante, draine une bonne partie du causse Méjean (jusqu'à l'aven de Hures). Il existe par ailleurs d'autres résurgences tout au long du Tarn plus ou moins abondantes (on en a dénombré une quarantaine) dont celle de Cénaret à Saint Chély du Tarn qui a la particularité d'alimenter un petit lac souterrain (30 m de diamètre et huit mètres de profondeur) dans la grotte du même nom.



## D. Eaux superficielles

La zone d'étude se situe au cœur du bassin versant du Tarn.

Le Tarn prend sa source à 1 600 mètres d'altitude sur le Mont Lozère et se jette dans la Garonne près de Castelsarrasin dans le Tarn et Garonne après un parcours de près de 380 km. Son bassin versant s'étend sur 15 700 km<sup>2</sup> traversant 8 départements (Lozère, Gard, Hérault, Aveyron, Tarn, Aude, Haute-Garonne, Tarn-et-Garonne).

Abondée sur son parcours par de nombreux torrents, la rivière a creusé au cours des millénaires, depuis l'ère quaternaire, une entaille profonde entre les plateaux du Méjean et du Sauveterre : un véritable canyon a été sculpté dans le massif calcaire des Grands Causses sur près de 53 km. La zone d'étude se situe sur cette section du Tarn.



Le Tarn au droit de la zone d'étude

### a. Débit

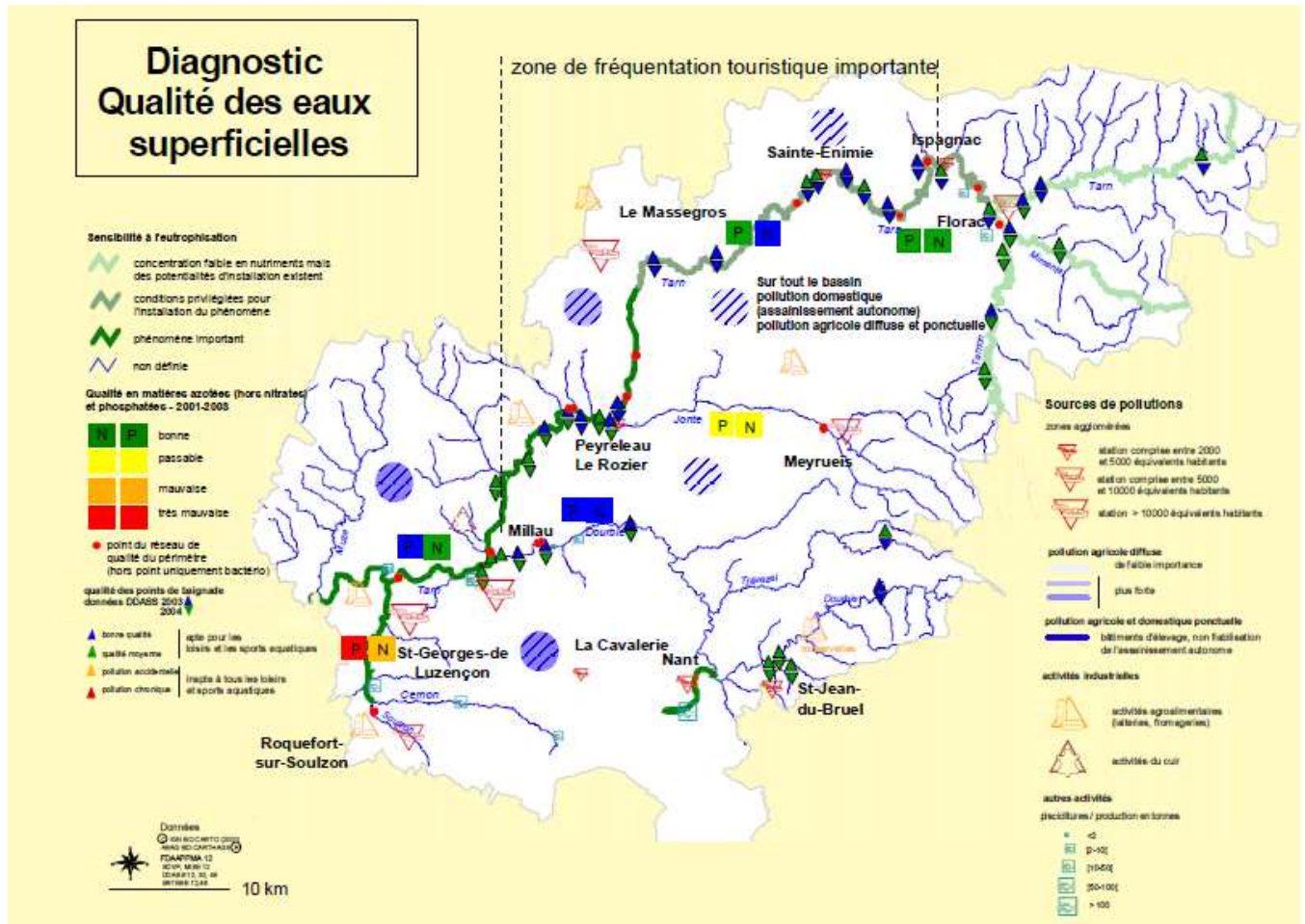
Aucune station hydrométrique n'est présente dans les gorges du Tarn. Cependant il est quand même possible de connaître les débits mensuels moyens de la rivière aux niveaux de l'amont et de l'aval de ces gorges grâce aux stations de la DREAL établies à proximité : Montbrun se trouve à 6 kilomètres en aval de Quézac, et Mostuéjols à cinq kilomètres en aval du Rozier. C'est également au niveau du Rozier que se situe le confluent de la Jonte avec le Tarn.

Le Tarn s'est régularisé entre les stations de Montbrun et de Mostuéjols, c'est-à-dire tout au long de son parcours dans les gorges. Le débit d'étiage passe en effet de 0,36 à 4,80 m<sup>3</sup>/s, soit une multiplication par douze, alors que le Tarn ne reçoit qu'un seul affluent, la Jonte, qui ne contribue en rien à régulariser son débit puisque son débit d'étiage est lui-même extrêmement faible. Le phénomène est dû aux nombreuses sources et résurgences qui apportent au Tarn des compléments d'eau substantiels, au départ des masses d'eau souterraines stockées dans les réseaux karstiques situés sous les causses avoisinants (cause de Sauveterre au nord en rive droite et cause Méjean au sud en rive gauche).

### b. Qualité des eaux

Sur tout le linéaire lozérien, le Tarn présente des eaux de bonne à très bonne qualité ; la plupart des communes épurent désormais leurs rejets domestiques.

Une station de surveillance de la qualité des eaux superficielles s’effectuera en amont des Vignes. Elle porte sur les paramètres suivants : les matières organiques et oxydables, les matières azotées, les nitrates, les matières phosphorées, particules en suspension, température, minéralisation, acidification, phytoplancton, métaux sur bryophytes, pesticides sur eau brute et micro-organismes. Sur cette station, l’ensemble des paramètres correspondent à une eau de très bonne qualité, sauf les matières phosphorées et les microorganismes qui entraînent une qualité passable.



(Source : SAGE Tarn amont)

### C. Catégorie piscicole

Le Tarn jusqu’à Millau ainsi que tous ses affluents sont de première catégorie piscicole, la Truite fario étant le salmonidé dominant.

## 2.2.2. MILIEU BIOLOGIQUE

### A. Inventaires et protections du patrimoine naturel

#### a. Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (Z.N.I.E.F.F)

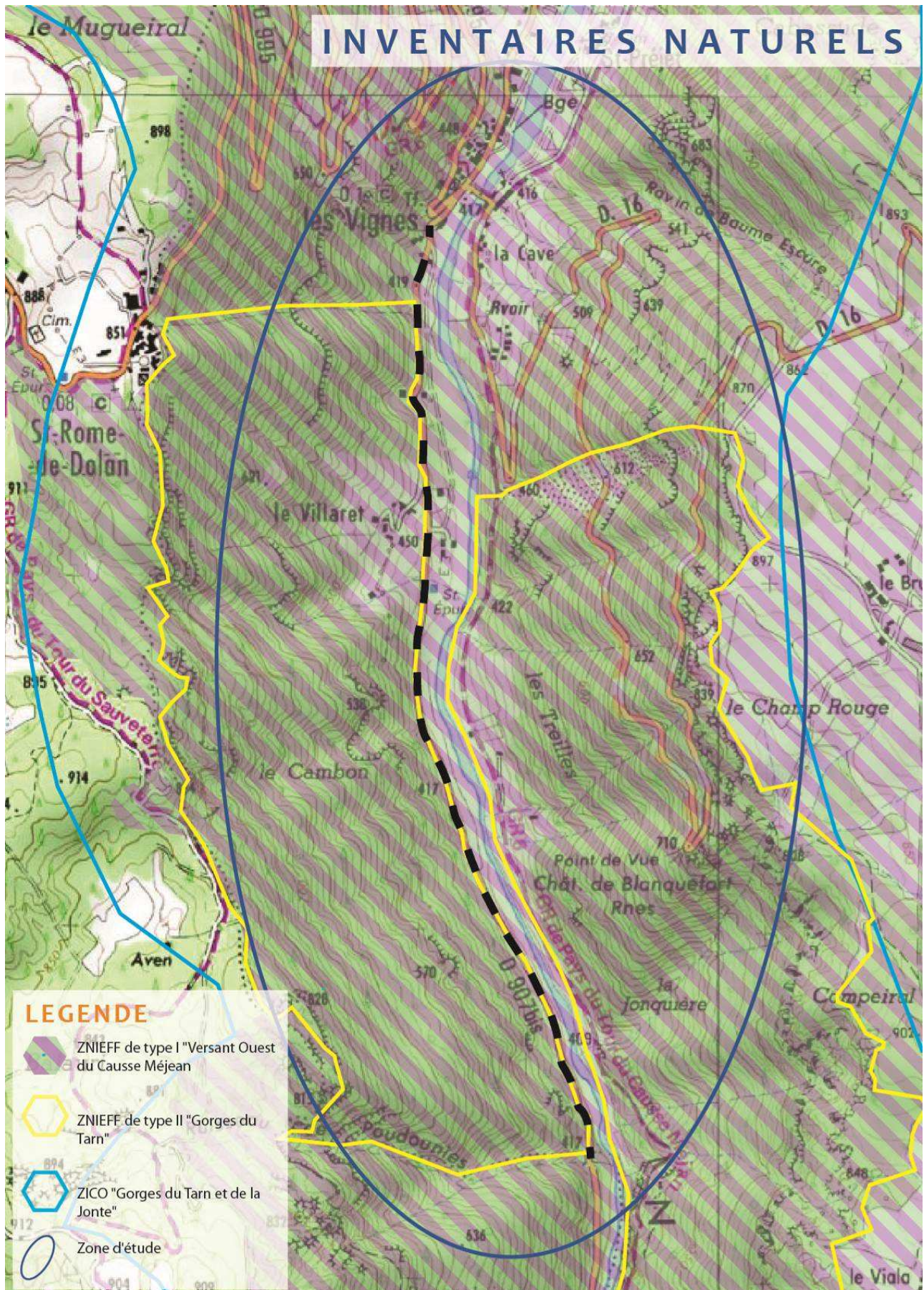
Une Z.N.I.E.F.F est une portion de territoire particulièrement intéressante par la richesse de sa faune, de sa flore et de ses milieux naturels. On distingue deux types de Z.N.I.E.F.F :

- les zones de type I : secteurs d'une superficie en général limitée, caractérisés par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares, remarquables, ou caractéristiques du patrimoine naturel, national ou régional.
- les zones de type II : grands ensembles naturels (massifs forestiers, vallées, plateaux, estuaires...) riches et peu modifiés, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes.

Lancé en 1982 à l'initiative du Ministère de l'Environnement, l'inventaire des Z.N.I.E.F.F est un outil de connaissance du patrimoine naturel français et constitue l'une des bases scientifiques majeures de la politique de protection de la nature.

**Deux Z.N.I.E.F.F ont été recensées sur la zone d'étude. Il s'agit des Z.N.I.E.F.F suivantes :**

- **Z.N.I.E.F.F de type I : versant ouest du Causse Méjean, située de part et d'autre de la RD907bis,**
- **Z.N.I.E.F.F de type II : Gorges du Tarn qui couvre la totalité de la zone d'étude.**



## b. Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux

Les Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux sont des zones d'inventaire des biotopes et habitats des espèces les plus menacées d'oiseaux sauvages, établies à partir de critères scientifiques. Cet inventaire a pour objectifs :

- la protection d'habitats permettant d'assurer la survie et la reproduction des oiseaux sauvages rares ou menacés,
- la protection des aires de reproduction, de mue, d'hivernage et des zones de relais de migration pour l'ensemble des espèces migratrices.

Ces ZICO ont été utilisées pour l'application de la Directive du Conseil des Communautés européennes 79/409/CEE du 2 avril 1979, dite « directive Oiseaux (NATURA 2000) », concernant la conservation des oiseaux sauvages, servant ainsi de base pour la désignation des ZPS.

Une Z.I.C.O a été recensée sur la zone d'étude. Il s'agit de la ZICO « Gorges du Tarn et de la Jonte ».

## c. Réseau Natura 2000

Le réseau Natura 2000 est un réseau écologique européen cohérent de sites naturels mis en application des directives «Oiseaux» concernant la conservation des oiseaux sauvages et «Habitat» concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et la flore sauvages. Il est composé de Zones de Protection Spéciale (ZPS) et de Zones Spéciales de Conservation (ZSC).

A l'instar de la Directive Oiseaux, la Directive Habitats demande aux états membres de prendre les mesures nécessaires pour assurer le maintien des populations des espèces végétales et animales sauvages (autres que les oiseaux), ainsi que quelques biotopes particulièrement menacés, listés au sein d'annexes.

Les sites retenus peuvent devenir des Zones Spéciales de Conservation (Z.S.C) pour lesquelles sont mises en œuvre des mesures comprenant notamment la préservation des biotopes, en particulier en favorisant les activités permettant une gestion «écologique».

Les Z.S.C sont notifiées à la Commission Européenne et regroupées avec les Z.P.S au sein du réseau NATURA 2000.

DIRECTIVE «HABITATS»		DIRECTIVE «OISEAUX»	
92/43/CEE du Conseil des Communautés Européennes du 21 mai 1992		79/409/CEE du Conseil des Communautés Européennes du 2 avril 1979	
<b>ETAPE 1</b> <b>Inventaire des sites éligibles</b>	Inventaire scientifique global identifiant les sites susceptibles d'être proposés au réseau Natura 2000. C'est pour partie sur la base de cet inventaire que sont définies les propositions de Sites d'Importance Communautaire (pSIC)	<b>ETAPE 1</b> <b>Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (Z.I.C.O)</b>	Inventaire scientifique identifiant les zones connues comme les plus importantes pour la conservation des oiseaux en France. C'est pour partie sur la base de cet inventaire que sont désignés les Zones de protection Spéciale (ZPS)

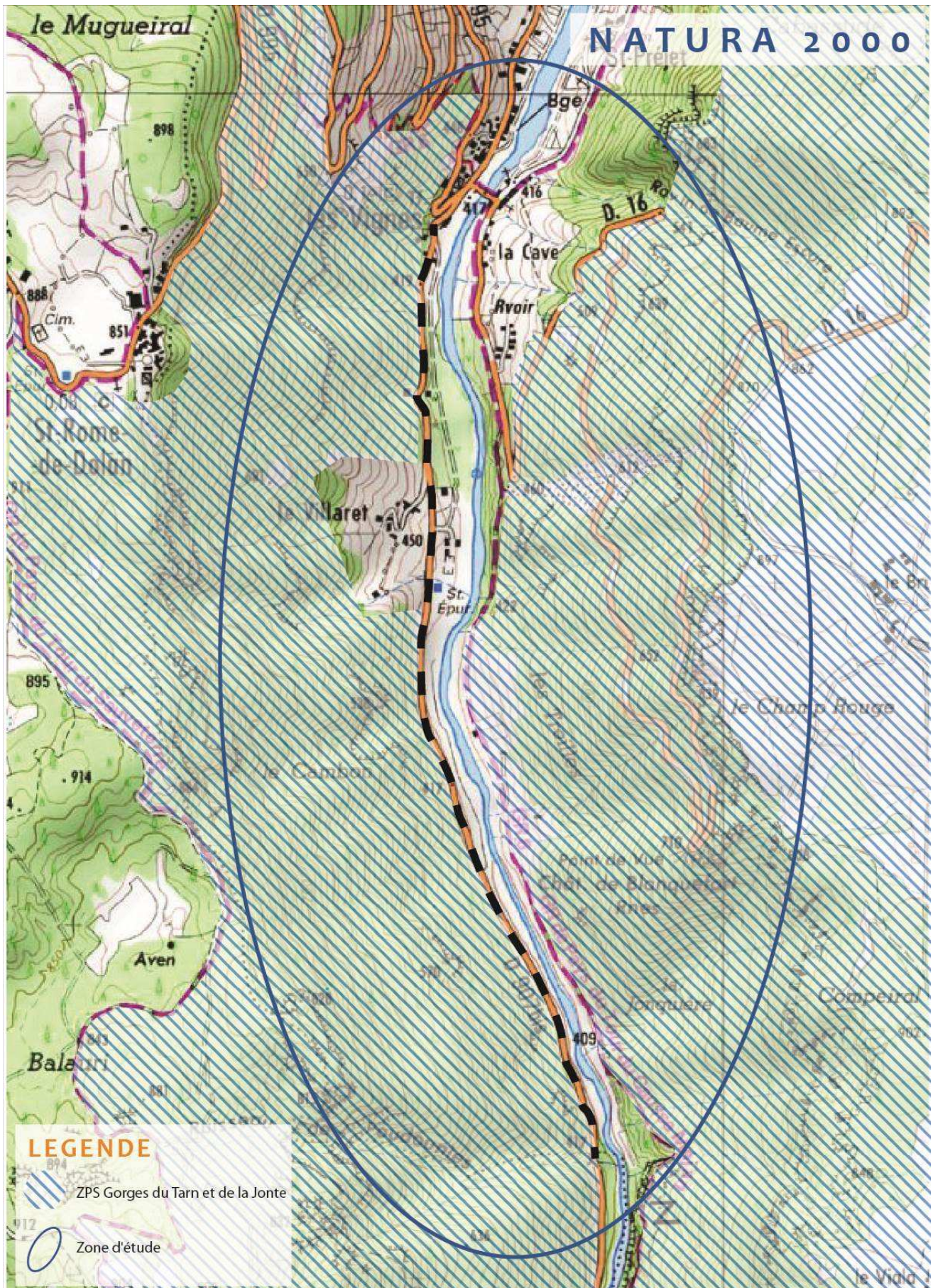
<p><b>ETAPE 2</b> <b>Propositions de Sites d'Importance Communautaire (pSIC)</b></p>	<p>Sites proposés par chaque Etat membre à la Commission Européenne pour intégrer le réseau Natura 2000</p>	<p><b>ETAPE 2</b> <b>Zones de Protection Spéciale</b></p>	<p>Zones constitutives du réseau Natura 2000 désignées par arrêtés ministériels en application de la directive «Oiseaux»</p>
<p><b>ETAPE 3</b> <b>Sites d'Importance Communautaire (SIC)</b></p>	<p>Sites sélectionnés par la Commission Européenne pour intégrer le réseau Natura 2000. La liste de ces sites est arrêtée par la Commission Européenne de façon globale pour chaque région biogéographique. Ces sites sont ensuite désignés en Zones Spéciales de Conservation (ZSC) par arrêtés ministériels.</p>		
<p><b>ETAPE 4</b> <b>Zones Spéciales de Conservation (ZSC)</b></p>	<p>Zones constitutives du Réseau Natura 2000 désignés par arrêtés ministériels en application de la directive «Habitat».</p>		
<p><b>Zones Spéciales de Conservation + Zones de Protection Spéciale</b></p>			
<p><b>RESEAU NATURA 2000</b></p>			

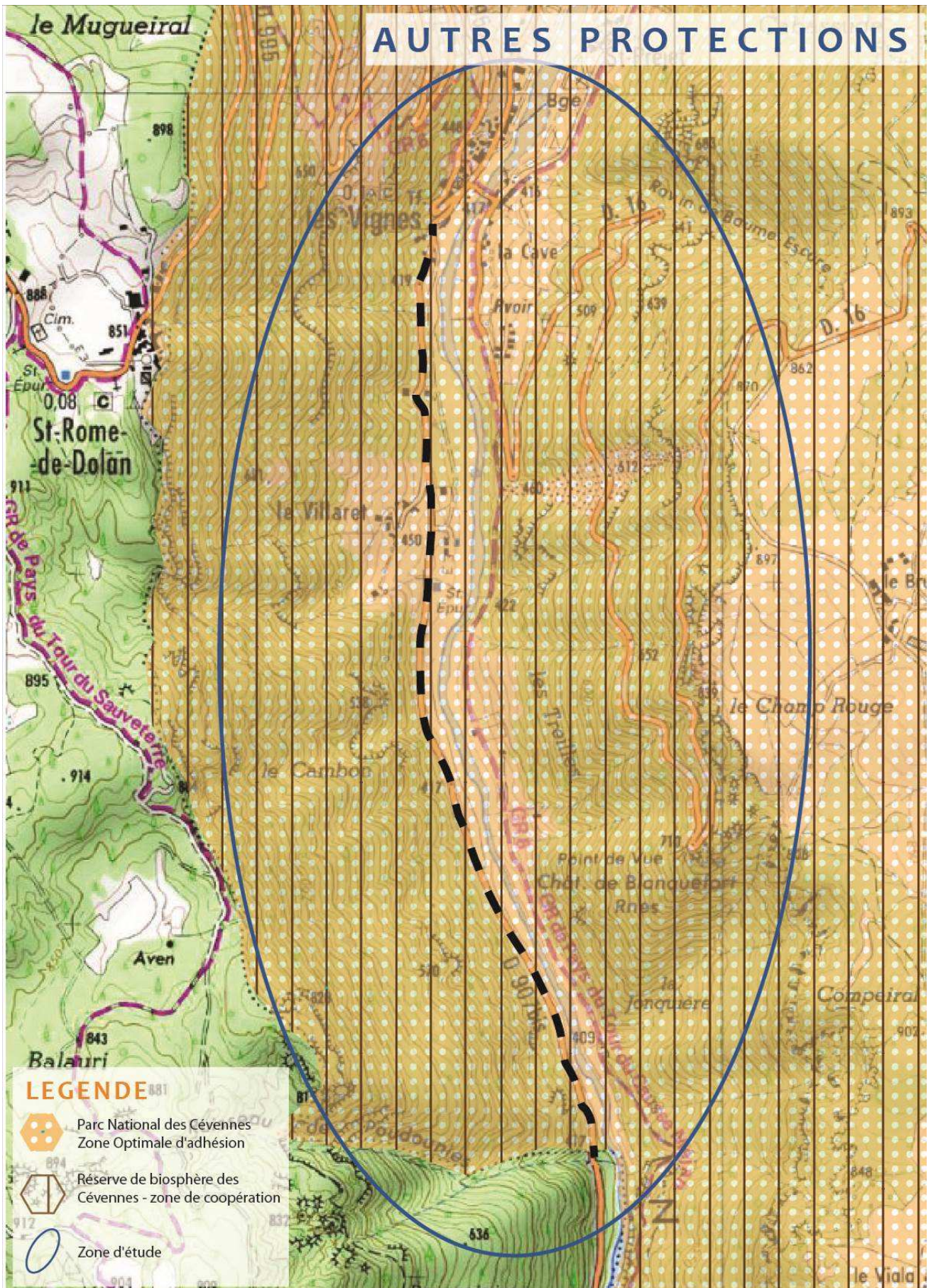
La zone d'étude du projet est directement concernée par la Zone de Protection Spéciale (Directive Oiseaux) des Gorges du Tarn et de la Jonte (FR9110105). Cette dernière se situe de part et d'autre de la RD907bis.

Cette étude environnementale fait l'objet d'un volet spécifique au réseau Natura 2000 présenté en fin de document.

#### d. Autres protections

La zone d'étude est également incluse dans la zone optimale d'adhésion du Parc National des Cévennes et dans la zone de coopération de la réserve de biosphère des Cévennes, sans que ses protections n'aient de conséquence sur le projet envisagé.







## B. Méthodologie du diagnostic écologique

### a. Etude bibliographique

Une recherche de données bibliographiques a été menée sur la zone de projet, et en particulier sur les oiseaux, compartiment présentant le plus d'enjeux (espèces recensées, espèces nicheuses sur le secteur...). Des contacts ont été pris avec le Parc National des Cévennes concernant la faune et la flore et avec la fédération de pêche de Lozère pour la faune piscicole du Tarn.

### b. Prospections de terrain

Des relevés et inventaires ont été effectués le long du tracé de la RD 907bis, sur l'ensemble de la section qui sera réaménagée. Les reconnaissances de terrain ont été réalisées les journées et soirées du 25 juin 2013 et au cours de l'été, le 15 juillet 2013. Ces investigations ont été menées par un ingénieur écologue et un ingénieur environnement.

Deux passages ont ainsi été réalisés pour chaque groupe d'espèces, afin d'en déceler le plus grand nombre.

### c. Méthode d'inventaires et d'analyses

Nous présentons dans le paragraphe ci-dessous, les méthodologies et techniques d'inventaires utilisées pour les prospections naturalistes de cette étude. Les données recueillies et présentées dans le diagnostic ci-après ont été complétées par les quelques données bibliographiques disponibles sur la zone d'étude.

Les prospections ont concernées le fuseau d'étude, correspondant à une bande de plusieurs dizaines de mètres de large de part et d'autre de la route. Quelques prospections complémentaires ponctuelles ont été réalisées en contrebas, au niveau de la rivière du Tarn.

#### ◆ Flore et habitats

L'étude de la végétation se base sur un recensement des espèces végétales, effectué par des relevés floristiques. Ces inventaires permettent l'identification des plantes présentes dans les différents milieux naturels.

Une attention particulière a été portée sur les espèces d'intérêt patrimonial (possédant un statut législatif de protection et/ou de rareté) dans les habitats les plus favorables à leur développement.

En parallèle des inventaires floristiques, une cartographie des habitats naturels et semi-naturels présents sur la zone d'étude a été réalisé à partir d'un relevé des espèces et groupements végétaux. Les habitats ont été classés selon la nomenclature CORINE Biotopes et le code Natura 2000 pour les habitats d'intérêt communautaire.

#### ◆ Faune

##### Mammifères

La recherche a porté sur la grande faune et les petits carnivores par des observations directes en milieu naturel et la recherche d'indices de présence (traces, crottes, gîtes, spécimens morts).

## Oiseaux

- L'étude de l'avifaune s'est déroulée sur l'ensemble du linéaire de la zone de projet selon deux méthodes distinctes, pour un inventaire aussi exhaustif que possible :
- Des observations visuelles directes, sans limite de distance, ont été menées le long de la RD 907 Bis, avec quelques prospections dans les bois situés de part et d'autre de la route.
- Un inventaire localisé sur des points d'écoutes, répartis le long du tracé du de la RD907bis.

## Amphibiens

La recherche des amphibiens a été effectuée par des observations visuelles directes sur le tracé et à proximité et par des écoutes de chants.

## Reptiles

L'inventaire des reptiles a été basée sur une observation visuelle directe des individus, la recherche de mues dans les habitats favorables (souches, abris, tûles). Ces inventaires ont été réalisés au cours des journées chaudes et ensoleillées.

## Insectes

Les inventaires ont principalement porté sur les groupes faunistiques des rhopalocères (papillons de jours) et les odonates (libellules), espèces représentatives de la qualité des milieux. D'autres espèces peuvent être relevées, soit en raison de leur abondance ou de leur caractère remarquable.

Les insectes ont été identifiés de visu lorsque cela était possible (jumelles, photos au téléobjectif) ou capturés au filet à papillon, identifiés et relâchés.

## Poissons

L'inventaire des poissons a été réalisé à partir de données bibliographiques et de quelques observations directes, par temps calme et eaux claires, dans les trous d'eau isolés et certains petits habitats caractéristiques.

### d. Difficultés rencontrées, limites techniques et scientifiques

Compte tenu de la diversité des milieux parfois rencontrée sur les compartiments étudiés, il est difficile, tant techniquement que scientifiquement, de réaliser un inventaire exhaustif de la zone d'étude. De plus, de nombreux paramètres influent sur la détectabilité des individus (météorologie, saisonnalité, couvert végétal, discrétion etc.).

Ainsi, pour un effort de prospection équivalent, le nombre d'espèces observées est variable selon les milieux, la météo, etc.

### e. Critères d'évaluation

Un certain nombre d'outils réglementaires ou scientifiques permet de hiérarchiser l'intérêt patrimonial des milieux et des espèces observés sur un secteur donné. Il devient alors possible, en utilisant des critères

exclusivement biologiques, d'évaluer l'enjeu de conservation des espèces et des habitats, à une échelle donnée. Dans le présent rapport, les statuts réglementaires sont mentionnés explicitement dans les descriptions d'espèces et les tableaux récapitulatifs.

Parmi les outils réglementaires et scientifiques présentés figurent les suivants :

- directive Habitats ;
- directive Oiseaux ;
- protection nationale et/ou régionale et/ou départementale ;
- listes rouges ;
- livres rouges ;
- divers travaux concernant les espèces menacées ;
- convention de Berne, relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe (19/09/1979) listant en annexe 2 la faune strictement protégée et en annexe 3 la faune protégée dont l'exploitation est réglementée ;
- convention de Bonn du 23 juin 1979, relative à la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage.

## f. Espèces d'intérêt patrimonial et enjeu local de conservation

### ◆ Espèces d'intérêt patrimonial

L'intérêt patrimonial d'une espèce est avant tout une définition unanime mais subjective. Elle peut s'exprimer comme « la perception que l'on a de l'espèce et l'intérêt qu'elle constitue à nos yeux » (intérêt scientifique, historique, culturel, etc.).

Il y a ainsi autant de critères d'évaluation qu'il y a d'évaluateurs. C'est un concept défini indépendamment de critères scientifiques ou des statuts réglementaires de l'espèce considérée.

Parmi ces critères, citons :

- la rareté numérique, rareté géographique (endémisme), originalité phylogénétique, importance écologique (espèce clef, spécialisée, ubiquiste, etc.) ;
- le statut biologique (migrateur, nicheur, espèce invasive) ;
- la vulnérabilité biologique (dynamique de la population) ;
- le statut des listes rouges et livres rouges ;
- les dires d'experts.

Les connaissances scientifiques limitées pour les espèces découvertes ou décrites récemment, l'absence de statuts réglementaires, l'absence de listes rouges adaptées pour tous les groupes inventoriés, sont autant d'exemples qui illustrent la difficulté à laquelle est confronté l'expert lorsqu'il doit hiérarchiser les enjeux. De fait, la méthode de hiérarchisation présentée dans cette étude se base sur une notion plus objective, que celle relative à l'intérêt patrimonial : l'enjeu local de conservation.

### ◆ Evaluation de l'enjeu local de conservation

L'enjeu local de conservation est la responsabilité assumée localement pour la conservation d'une espèce

ou d'un habitat par rapport à une échelle biogéographique cohérente.

- La notion d'évaluation est définie uniquement sur la base de critères scientifiques tels que :
- les paramètres d'aire de répartition, d'affinité de la répartition, et de distribution ;
- la vulnérabilité biologique ;
- le statut biologique ;
- les menaces qui pèsent sur l'espèce considérée.

Cinq classes d'enjeu local de conservation peuvent ainsi être définies de façon usuelle, plus une sixième exceptionnelle :

Très fort	Fort	Modéré	Faible	Très faible	Nul*
-----------	------	--------	--------	-------------	------

\*La classe « enjeu local de conservation nul » ne peut être utilisée que de façon exceptionnelle pour des espèces exogènes plantées ou échappées dont la conservation n'est aucunement justifiée (ex : Laurier rose, Barbe de Jupiter, etc.).

Ainsi, les espèces sont présentées en fonction de leur enjeu de conservation local, dont les principaux éléments d'évaluation seront rappelés dans les monographies. De fait, il est évident que cette analyse conduit à mettre en évidence des espèces qui ne sont pas protégées par la loi. Inversement, des espèces protégées par la loi mais présentant un faible voire un très faible enjeu local de conservation (Lézard des murailles par exemple ou Rouge-gorge familier) peuvent ne pas être détaillées.

## C Habitats naturels et flore

Le fuseau d'étude du projet se situe dans les gorges du Tarn et traverse essentiellement des milieux naturels (forêt de pins, de chêne pubescent...). Quelques secteurs anthropisés sont toutefois présents en contrebas de la route, entre cette dernière et la rivière du Tarn : centre de vacances pour jeunes et colonies de vacances, prairies de fauche, station d'épuration.

La route se situe toujours au-dessus de la rivière du Tarn, qui coule en contrebas de quelques dizaines de mètres à plus d'une centaine de mètres.

Les formations végétales rencontrées le long de la route restent caractéristiques de la région traversée, et des zones entretenues (bas-côtés fauchés) avec des espèces ubiquistes, caractéristiques des abords de routes, parcelles cultivées et zone de friches.

### a. Formations forestières

#### ◆ Forêt de chênes pubescents

Cette forêt correspond à l'appellation Bois occidentaux de chênes pubescents *Quercus pubescens* (code CORINNE BIOTOPE 41.711). Il s'agit de formations à *Quercus pubescens* des régions sub-méditerranéennes et supra-méditerranéennes de France et de stations chaudes dans des régions plus septentrionales. Cette forêt de chênes est rencontrée à l'Ouest de la route, sur les terrains qui la surplombent.



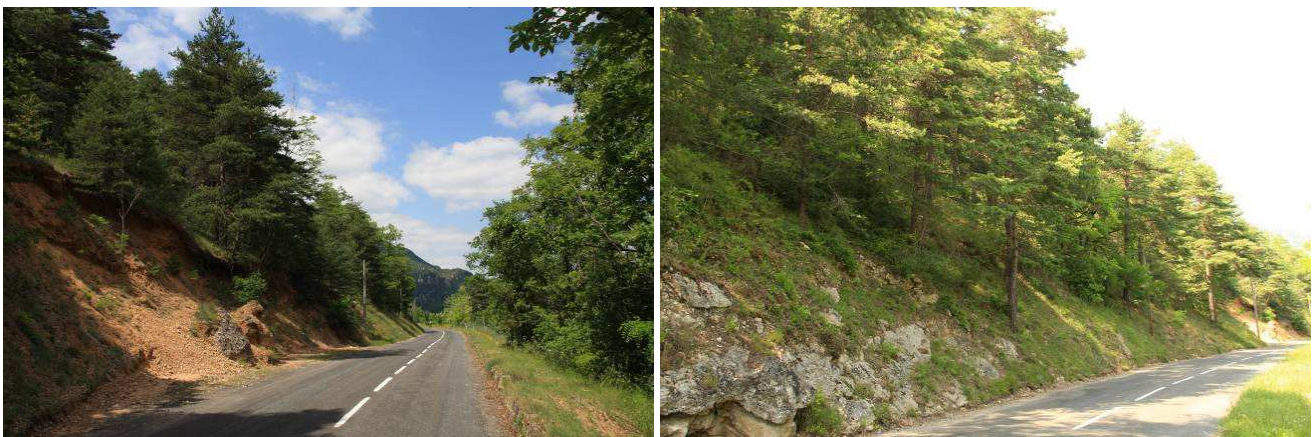
### Boisement de chênes pubescent au-dessus de la RD 907bis

Cette forêt sur sols calcaires peu profonds reste peu dense et les sujets les plus âgés ne sont pas très grands. En sous-bois, les principales espèces rencontrées sont le buis *Buxus sempervirens* qui est l'espèce dominante, la ronce *Rubus sp.*, l'églantier *Rosa sp.*, la garance voyageuse *Rubia peregrina*, le lierre *Hedera helix*, le chèvrefeuille étrusque *Lonicera etrusca*, le genévrier cade *Juniperus oxycedrus*, l'azérolier *Crataegus azarolus*, le panicaut champêtre *Eryngium campestre*, le plantain lancéolé *Plantago lanceolata*, l'aphyllante de Montpellier *Aphyllanthes monspeliensis*... Cet habitat présente un enjeu de conservation très faible.

Notons enfin la présence de petites parcelles de chênes truffiers. Il s'agit de chênes pubescents plantés, alignés et au pied desquels le sol est travaillé et/ou fauché.

#### ◆ Forêt de pins sylvestres (code CORINNE BIOTOPE 42.59)

Il s'agit des forêts supra-méditerranéennes de Pins sylvestres. Dans ce bois, le faciès est dominé par le pin sylvestre *Pinus sylvestris* des chênaies thermophiles supra-méditerranéennes (code Corinne Biotopes 41.7), en alternance, mélanges ou imbrications avec des bois de chêne pubescent *Quercus pubescens* dans les collines du piémont à la périphérie du Massif central. Cette forêt est rencontrée sur la moitié Sud de la zone d'étude. Plus on descend vers le Sud, plus le chêne pubescent se fait rare, pour laisser place à une forêt de pins.



### Forêt de pins sylvestres sur le versant ouest de la route

Le buis est abondant en sous-strate et reste l'espèce dominante. Les autres essences recensées en sous-

bois sont le chêne pubescent *Quercus pubescens*, l'alisier blanc *Sorbus aria*, le noisetier *Corylus avellana*, l'érable champêtre *Acer campestre*, l'érable sycomore *Acer pseudoplatanus*, l'érable de Montpellier *Acer monspessulanum*, le chèvrefeuille étrusque *Lonicera etrusca*.



Aspect de la forêt de pins sylvestres

Cet habitat présente un enjeu de conservation très faible.

#### ◆ Ripisylve du Tarn

Si cette ripisylve est assez caractéristique au bord du cours d'eau (galeries d'aulnes, de frênes et de chêne pubescent, de noisetier ...) et se rapproche de la formation à « Bois de Frênes et d'Aulnes des rivières à débit rapide » de la typologie Corinne Biotopes (code 44.32), cette ripisylve est beaucoup moins caractéristique sur sa partie haute, en bord de route.

Cette formation a en effet été parfois assez fortement modifiée par l'action de l'homme et des usages sur le secteur (prairies, centres de vacances...). Ainsi en bordure de route c'est souvent le robinier faux acacia *Robinia pseudoacacia* qui domine la strate arborée. Il s'agit d'une espèce envahissante. Les espèces arborées secondaires recensées sont le frêne *Fraxinus angustifolia*, le chêne pubescent *Quercus pubescens*, l'érable champêtre *Acer campestre*, l'érable sycomore *Acer pseudoplatanus*, l'érable Plane *Acer platanoides*, l'érable de Montpellier *Acer monspessulanum*, l'orme *Ulmus minor*, plus localement le micocoulier *Celtis australis*, le noyer commun *Juglans regia*, le peuplier noir *Populus nigra*.

La strate arbustive est constituée de noisetiers, ronces, buis parfois, lierre, cornouiller sanguin, églantiers...



**Ripisylve de robiniers, de chênes, ormes, frênes et érables**

Une plantation d'ormes devait à l'origine border le côté Est de la route. Quelques sujets sont retrouvés de façon irrégulière le long de la route, l'orme ayant dû subir les effets de la maladie de l'orme, la graphiose, qui décima de nombreux arbres en France.

Cette forêt galerie est en fait plus au moins incluse dans d'autres forêts selon les secteurs et est souvent la formation qui borde les prés de fauches en bord de rivière. L'aulne est très rare en bord de route. Les autres espèces recensées sont *Urtica dioica*, *Filipendula ulmaria*, *Lunaria annua*, *Lonicera etrusca*, *Gallium sp*, *Coronilla sp...*

Localement, on rencontre à proximité des centres de vacances des alignements de grands peupliers noirs.

En bordure de route, cet habitat altéré présente un enjeu de conservation faible. En bordure du Tarn, cette forêt galerie reste beaucoup plus typique et présente un enjeu de conservation modéré.

### **b. Prés de fauche**

Souvent situés en contrebas de la route, ces prés sont régulièrement fauchés pour fournir du fourrage. Très souvent une haie d'arbres (robiniers, noyers, chênes pubescents, frênes, ormes, micocoulier, érables) les sépare de la route. Ces prairies se rapprochent de la formation 34.322 de la typologie CORINNE Biotopes.



**Prés de fauche en contrebas de la route**

Cet habitat présente un enjeu de conservation faible.

### C. Zones rudérales

Il s'agit des bords de route, aires de parking, zones de croisement, chemins, etc. présents de part et d'autre de la route. Ce sont des milieux ouverts entretenus (fauchage des accotements), qui s'ils ne présentent aucune typicité, peuvent accueillir des espèces remarquables (orchidées), qui trouvent sur ces zones fauchées en bord de route des conditions favorables à leur développement.

Ce type de milieu (Code CORINNE Biotopes 87.2) présente une diversité floristique modérée avec de nombreuses espèces ubiquistes rencontrées dans les zones de friches. La flore recensée est essentiellement de type herbacée : molène sinuée, le gaillet gratteron *Gallium aparine*, la ronce *Rubus sp.*, le lierre *Hedera helix*, la monnaie-du-pape *Lunaria annua*, la grande ortie, le chardon marie *Silybum marianum*, la mauve à feuille ronde *Malva neglecta*, la fumeterre grimpante *Fumaria capreolata*, des plantains *Plantago lanceolata*, *P. major*, la sanguisorbe *Sanguisorba minor*, plusieurs espèces de pissenlit *Traxacum officinale*, *Crepis biennis*, *Crepis spp.*, des laitues *Lactuca perennis*, *L. virosa*, le salsifi *Tragopogon porrifolius*, le sénécion vulgaire *Senecio vulgaris*, le géranium mou *Geranium molle*, le silène *Silene vulgaris*, la carotte sauvage *Daucus carota L. subsp. Carota*, le panicaut *Eringyum campestre*, un rumex *Rumex crispus*, le grand coquelicot *Papaver rhoeas*, la saponaire officinale *Saponaria officinalis*, le trèfle vulgaire, l'aphyllanthe de Montpellier *Aphyllantes monspeliensis*, des orchidées *Orchis pyramidalis* et *Dactylorhiza maculata*, des graminées comme *Hordeum murinum*, *Avena barbata*, *Avena sterilis*...



Aspect des différentes zones rudérales rencontrées le long de la RD 907bis.



Cet habitat présente un enjeu local de conservation faible.



Quelques zones rocailleuses ou de rochers bordent la route. Sur ces milieux très secs, une végétation adaptée se développe dans les interstices de la roche : de petites fougères : *Asplenium trichomanes*, *Ceterach Asplenium ceterach*, et des sedums : sedum de Nice *Sedum sediforme*, sedum blanc *Sedum album* et le Nombriil de Vénus *Umbilicus rupestris*.

#### d. Jardins en friche

Situés juste au Sud du village des Vignes, ces jardins en friches (Code CORINNE Biotopes 87.1) sont envahis par les ronces, le chèvrefeuille étrusque, l'azérolier et de jeunes repousses de frênes et de chêne pubescent, au milieu desquels on retrouve des figuiers (*Ficus carica*), des noyers (*Juglans regia*)... Cet habitat présente un enjeu local de conservation très faible.



Vue des jardins en friche au sud du village des Vignes

#### e. Zones urbanisées

Il s'agit de maisons d'habitations, des 3 centres de vacances présents en contrebas de la route et de la station d'épuration. La flore rencontrée sur ces sites est similaires à ce qui a déjà été décrit précédemment sur les autres habitats. Quelques grands arbres (peupliers noirs, chênes pubescents, frênes) procurent de l'ombre autour des constructions présentes. Cet habitat présente un enjeu local de conservation nul.

#### f. Habitats naturels situés au-delà du fuseau d'étude

En dehors du fuseau d'étude d'autres types d'habitats naturels sont observés. Nous les citons pour mémoire, mais ceux-ci ne sont pas inclus dans le fuseau d'étude des travaux d'élargissement de la route.

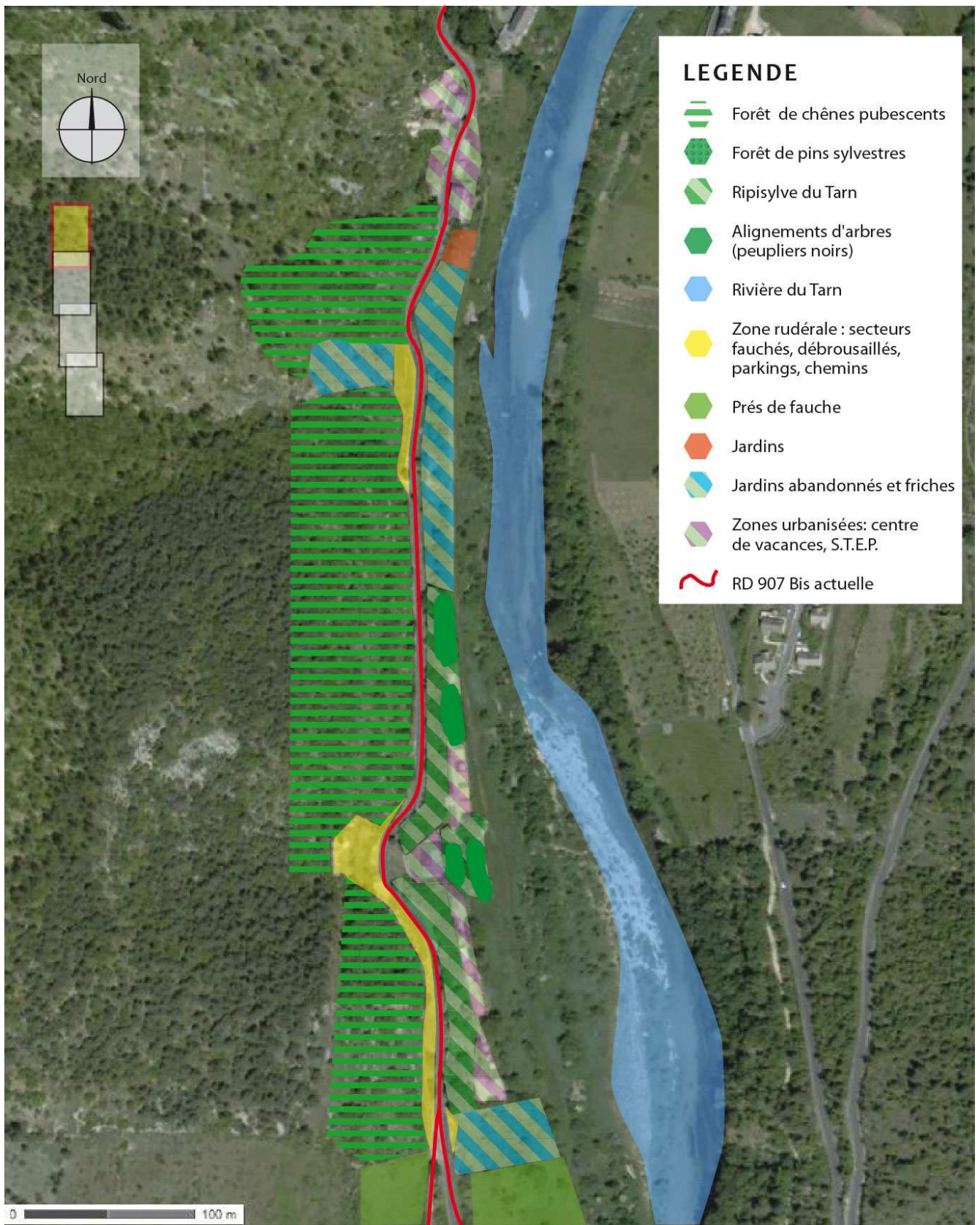
##### ◆ Rivière du Tarn

Plusieurs types d'habitats sont retrouvés dans le lit de la rivière : des bancs de graviers sans végétation (code CORINNE Biotopes 24.21), des bancs de graviers végétalisés (code CORINNE Biotopes 24.22), etc.

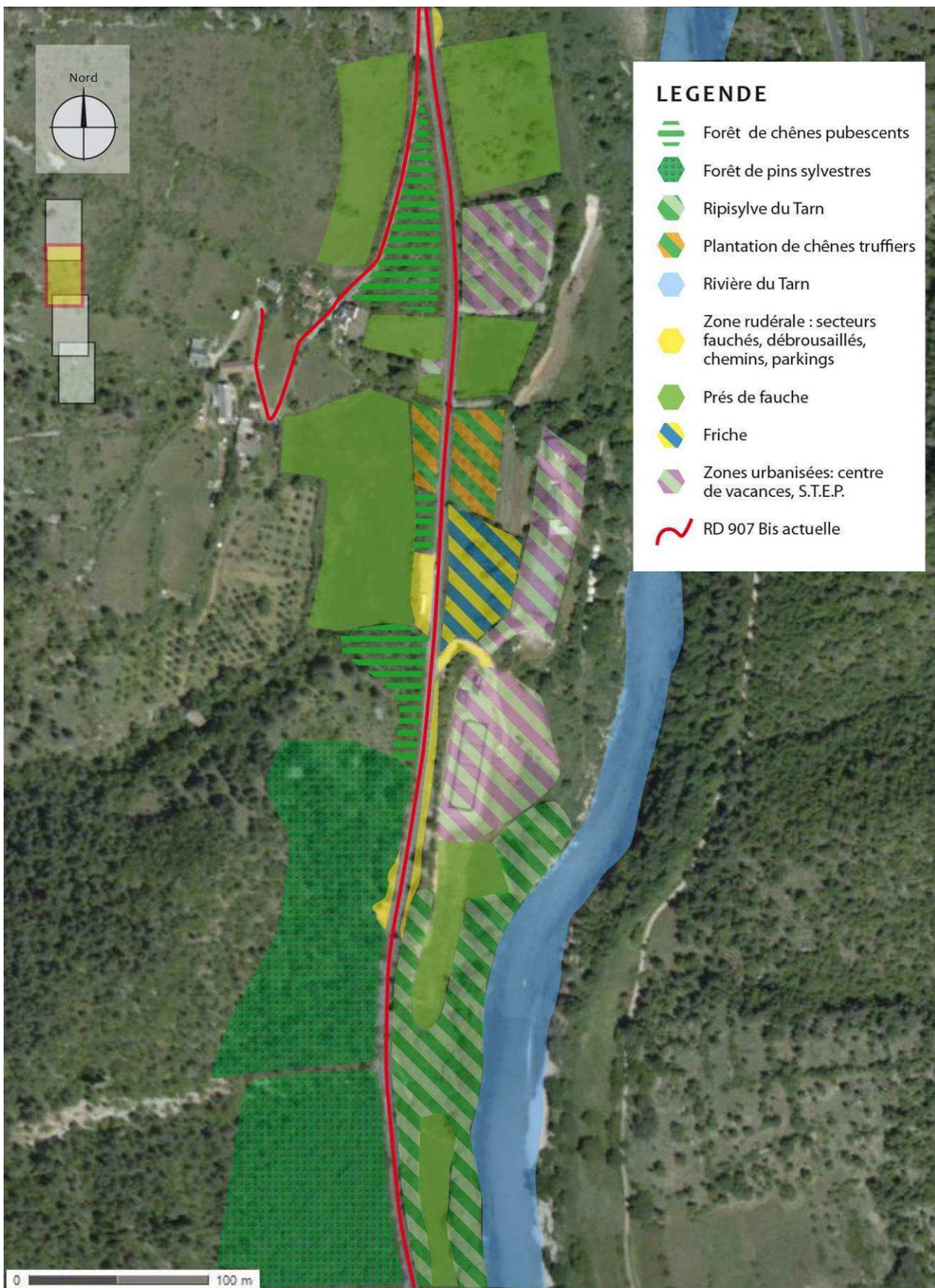


**Rivière du Tarn en contrebas de la RD907bis**

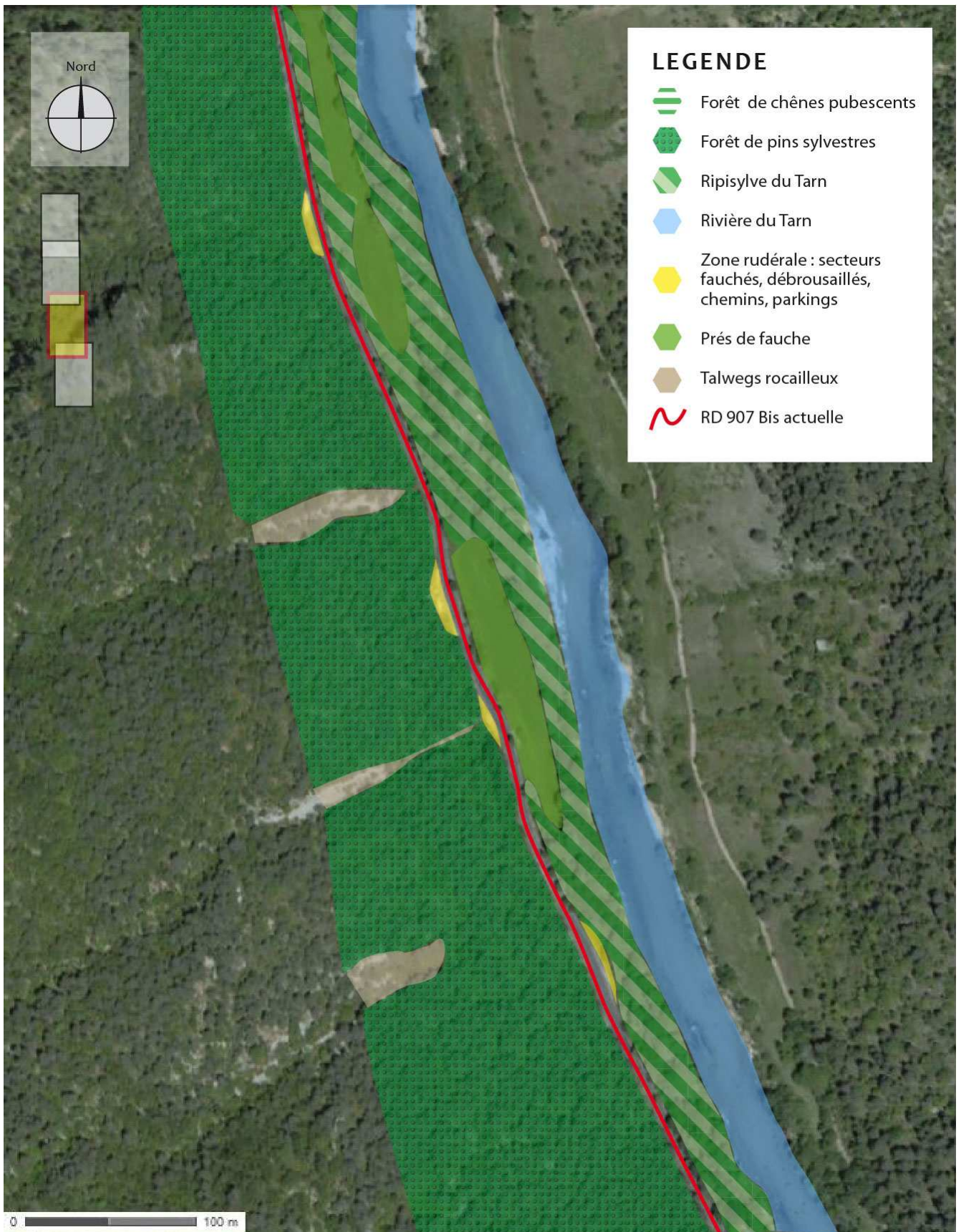
Les quatre planches ci-après présentent la cartographie des habitats naturels dans le fuseau d'étude.



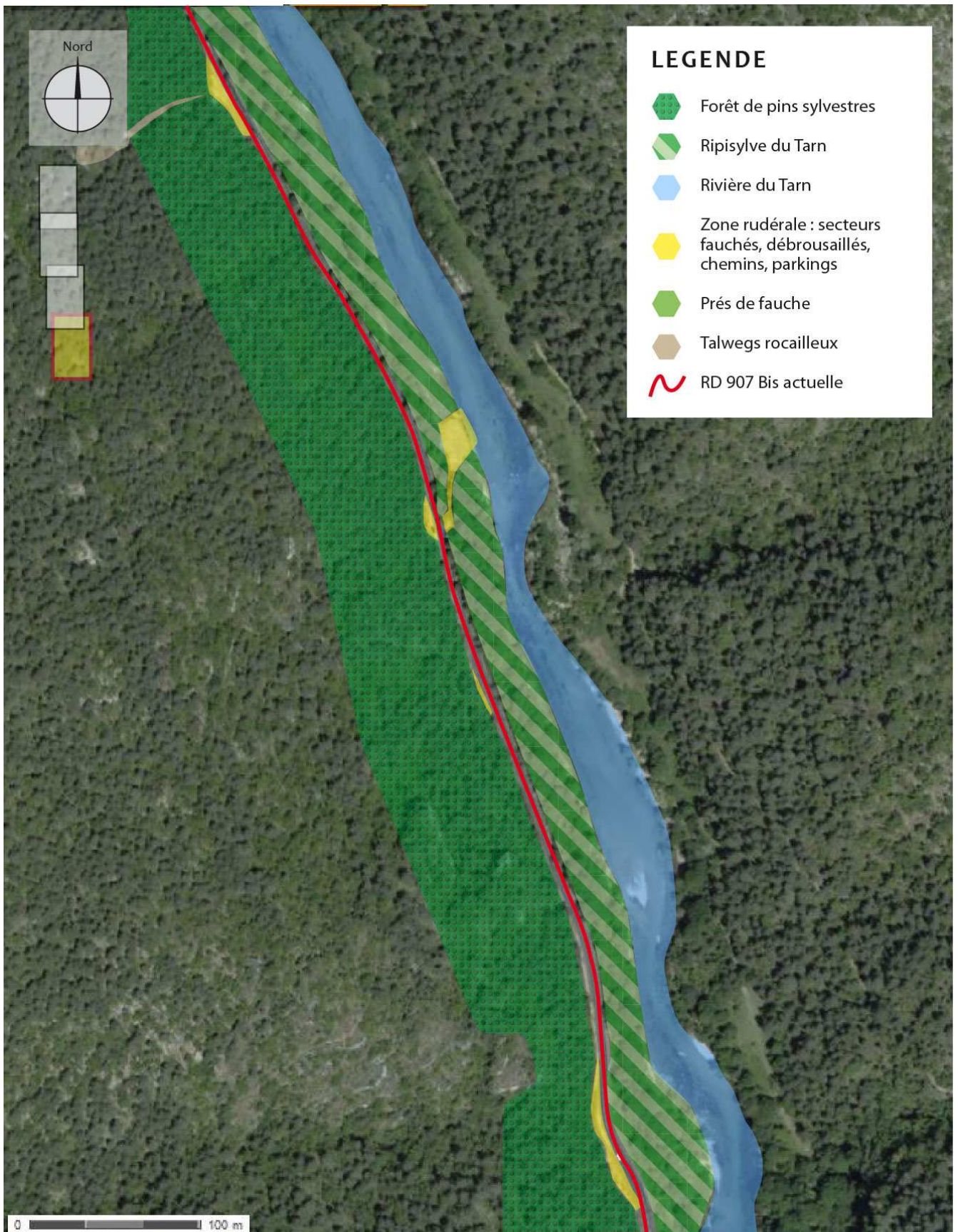
## HABITATS NATURELS - 1 / 4



## HABITATS NATURELS - 2 / 4



## HABITATS NATURELS - 3 / 4



## HABITATS NATURELS - 4 / 4

### **g. Flore remarquable rare ou protégée**

Les prospections sur la flore se sont attachées à repérer la présence d'espèces à enjeu local de conservation sur le fuseau d'étude.

Quatre espèces remarquables ont pu être observées dans le fuseau étudié. Il s'agit de 4 orchidées, qui se développent sur les milieux ouverts en bordure de route, de chemin ou sur quelques zones herbacées et entretenues (prés, jardins) :

- **L'orchis pyramidalis** (*Anacamptis pyramidalis*). Ce taxon n'est protégé que dans la région Centre. Cette orchidée est la plus abondante et a été observée sur 15 stations (1 à 55 individus par station).
- **L'orchis Bouc** (*Himantoglossum hircinum*). Ce taxon n'est protégé que dans la région Loire. Présent sur une seule station, dans un petit pré au-dessus de la route.
- **L'orchis homme-pendu** (*Orchis anthropophora*). Ce taxon est protégé dans les régions Basse-Normandie, Centre, Pays de la Loire, Haute-Normandie et Nord-Pas-de-Calais. Présent sur la même station que l'orchis bouc, plus d'une centaine d'individus sont recensés sur une station de quelques dizaines de m<sup>2</sup>.
- **L'orchis tacheté** (*Dactylorhiza maculata*). Observée sur 2 stations au Sud, en bord de route et le long d'un chemin dans la forêt de pin.

Aucune de ces espèces d'orchidée n'est protégée au niveau national ou au niveau de la région Languedoc - Roussillon.



**Orchis bouc**



**Orchis pyramidalis**



Orchis homme-pendu



Orchis tacheté

## D. Faune

### a. Insectes

Les inventaires ont porté plus particulièrement sur les groupes des rhopalocères (papillons de jours) et des odonates (libellules), espèces représentatives de la qualité des milieux.

La liste des espèces recensées sur la zone de projet est présentée dans le tableau ci-dessous :

Nom vernaculaire	Nom scientifique	Statut sur le site	Statut de protection	Enjeu local de conservation
<b>Libellules</b>	<b>Odonates</b>			
Caloptéryx vierge	<i>Calopteryx virgo</i>	Avéré, abondant	Aucun	Très faible
Caloptéryx occitan	<i>Calopteryx xanthostoma</i>	Avéré, abondant	Aucun	Très faible
<b>Papillons de jour</b>	<b>Rhopalocères</b>			
Vulcain	<i>Vanessa atalanta</i>	Présence avérée	Aucun	Très faible
Belle dame	<i>Vanessa cardui</i>	Présence avérée	Aucun	Très faible



Demi-deuil	<i>Melanargia galathea</i>	Présence avérée	Aucun	Très faible
Grand nacré	<i>Argynnis aglaja</i>	Présence avérée	Aucun	Très faible
Citron	<i>Gonepteryx rhamni</i>	Présence avérée	Aucun	Très faible
Citron de Provence	<i>Gonepteryx cleopatra</i>	Présence avérée	Aucun	Très faible
Souci	<i>Colias crocea</i>	Présence avérée	Aucun	Très faible
Tircis	<i>Pararge aegeria</i>	Présence avérée	Aucun	Très faible
Myrtil	<i>Maniola jurtina hispulla</i>	Présence avérée	Aucun	Aucun
Sylvain azuré	<i>Limnitis reducta</i>	Présence avérée	Aucun	Aucun
Céphale	<i>Coenonympha arcania</i>	Présence avérée	Aucun	Aucun
Gazé	<i>Aporia crataegi</i>	Présence avérée	Aucun	Aucun
Piéride du chou	<i>Pieris brassicae</i>	Présence avérée	Aucun	Aucun
Piéride de la rave	<i>Pieris rapae</i>	Présence avérée	Aucun	Aucun

Le fuseau d'étude présente une bonne diversité en papillons, en raison des différents types de milieux présents.

Les deux espèces de libellules sont observées ponctuellement dans le fuseau d'étude. Elles affectionnent les cours d'eau rapides. Le caloptéryx occitan est très abondant en contrebas de la route, le long du Tarn.



**Caloptéryx vierge**



**Caloptéryx occitan**

Les cigales sont abondantes (*Tibicen plebejus* et *Cicada orni*). L'Ascalaphe bariolé *Libelloides macaronius*, est présent en contrebas, le long du Tarn.

**Aucune espèce protégée ou d'intérêt communautaire n'a été observée.**

**Aucune espèce d'insecte ne présente d'enjeu local de conservation.**

## b. Reptiles et Amphibiens

Une recherche spécifique des amphibiens a été menée le long de la route et sur les bas-côtés, fossés, etc. sur l'ensemble du linéaire, en juin et juillet 2013.

Le crapaud commun et la couleuvre verte-et-jaune ont été contactés dans le fuseau d'étude, à proximité de la route. La grenouille rieuse a été contactée en contrebas, sur les berges du Tarn, en plusieurs endroits.

Nom vernaculaire	Nom scientifique	Statut sur le site	Statut de protection	Statut liste rouge	Enjeu local de conservation
Crapaud commun	<i>Bufo bufo</i>	Présent	P.N. art.3, Berne III	L.C.	Faible
Grenouille rieuse	<i>Pelophylax ridibundus</i>	Régulièrement rencontrée	P.N. art.3, Berne III, D.H. V	L.C.	Faible
Couleuvre verte-et-jaune	<i>Hierophis viridiflavus</i>	Présent	P.N. art.2, D.H. IV, Berne II	L.C.	Faible
Lézard des murailles	<i>Podarcis muralis</i>	Potentiel	P.N. art.2, Berne II & III, D.H. IV,	L.C.	Faible

### Légende des statuts de protection :

#### **P N : Protection Nationale, Arr. du 19 novembre 2007 fixant la liste des reptiles et amphibiens protégés**

- P.N., art. 2 : Protection stricte de l'espèce et de son habitat
- P.N., art. 3 : Protection stricte de l'espèce

#### **DH : Directive Habitat, annexes II, IV & V**

- DH IV : Espèce d'intérêt communautaire strictement protégées sur l'ensemble du territoire européen.
- DH V : Espèces d'intérêt communautaire dont le prélèvement dans la nature et l'exploitation sont susceptibles de faire l'objet de mesures de gestion

#### **Convention de Berne : relative à la vie sauvage et au milieu naturel de l'Europe**

- Berne II : annexe II (Espèces strictement protégées sur l'ensemble du territoire des pays signataires)
- Berne III : annexe III (Espèces protégées sur l'ensemble du territoire des pays signataires)

#### **Liste rouge France des espèces menacées (Statut U.I.C.N.) :**

L.C. : préoccupation mineure ; N.T. : quasi menacé ; VU : vulnérable ; EN : en danger

### **Le crapaud commun *Bufo bufo***

Le Crapaud commun, comme son nom l'indique, est fréquemment rencontré en France. Espèce eurasiatique à très large répartition (de l'Afrique du nord à l'ensemble de l'Eurasie), ce crapaud peut être particulièrement abondant dans les plans d'eau permanents de grande dimension, souvent riches en poissons.

#### **Contexte local**

Le crapaud commun a été observé, en phase terrestre lors de ses activités de chasse, en contrebas de la route, dans un couvert forestier. Il a besoin de l'eau, la rivière en contrebas, pour se reproduire.

### **La grenouille rieuse (*Pelophylax ridibundus* (= *Rana ridibunda*))**

La Grenouille rieuse, originaire d'Europe centrale et autochtone à l'ouest jusqu'en l'Alsace, a colonisé la France dans les années 70 suite à des introductions. Cette espèce est la plus opportuniste de nos

amphibiens. Elle colonise presque tous les plans d'eau disponibles, formant souvent des peuplements denses et très bruyants. La grenouille rieuse présente des effectifs en croissance au niveau national.

La Grenouille rieuse est abondante sur l'ensemble de son aire de répartition, en particulier en Languedoc-Roussillon où elle peut partager parfois les mêmes milieux que la Grenouille de Perez (*Pelophylax perezi*).

#### **Contexte local**

Présente sur plusieurs stations en bordure du Tarn, elle semble coloniser les mares et bras morts du Tarn.

#### **Couleuvre verte-et-jaune (*Hierophis viridiflavus*)**

La couleuvre verte-et-jaune fréquente les terrains rocheux, secs et bien ensoleillés, exceptionnellement les milieux un peu plus humides comme les prairies et les bords de rivières. Elle est active le jour, elle est très rapide et très agile et chasse à vue. Elle hiverne d'octobre à avril, dans les fissures des rochers, les terriers de mammifères.

Elle ne semble pas menacée et paraît même en expansion dans le Nord de la France.

#### **Contexte local**

Observé en contrebas de la route, en sortie du village des Vignes, un individu a été rencontré sur un secteur de pente rocailleuse.

#### **Lézard des murailles (*Podarcis muralis*)**

Bien qu'il n'ait pas été observé, reste potentiel sur les murets aménagés en bord de route, présents juste au Sud des Vignes. Espèce d'Europe moyenne et méridionale, c'est le reptile le plus ubiquiste de France continentale, colonisant presque tous les habitats disponibles dès lors qu'ils offrent des substrats durs et des places d'ensoleillement. Le Lézard des murailles est aussi le reptile qui s'accommode le mieux de l'anthropisation. Cette espèce est abondante sur la majeure partie du territoire français.

**Bien que protégées à différents niveaux (national, européen...), toutes ces espèces d'amphibiens et de reptiles restent communes et ne sont pas menacées. Bien qu'ils soient tous répertoriés sur la liste rouge IUCN des espèces menacées pour la France, ils présentent un statut de préoccupation mineure (LC), ceci en raison principalement de leur abondance sur le territoire national. Ces espèces ne présentent pas de caractère de rareté et présentent un enjeu local de conservation faible, leur habitat étant largement représenté.**

### **C. Poissons**

Les prospections au niveau du Tarn ont permis de recenser le chevesne et le barbeau fluviatile.

Des données d'inventaires piscicoles complémentaires ont été obtenues auprès de la Fédération de pêche de Lozère (FDPPMA 48). La faune piscicole du Tarn comprend le barbeau fluviatile, le chevesne, le goujon, la loche franche, l'écrevisse américaine (espèce invasive), la truite fario, le vairon et la vandoise rostrée. Ce peuplement piscicole est présent sur le Tarn entre Ste Enimie et l'aval des Vignes, jusqu'à la limite départementale.

Aucune de ces espèces n'est protégée ou présente un caractère d'intérêt patrimonial (Natura 2000).

L'écrevisse à pattes blanches (espèce Natura 2000, annexe II et IV, classé en vulnérable dans la liste rouge

des espèces France, annexe III conv de Berne), signalée sur le Tarn plus en amont, n'est pas présente dans le secteur d'étude. Elle n'a pas été relevée au cours de ces 10 dernières années sur le secteur d'étude.

Sur ce tronçon du Tarn, en aval de Ste Enimie, l'indice poisson (IPR) calculé sur les résultats de pêches électriques, est de 11,8, ce qui correspond à une rivière de classe 2, c'est-à-dire une bonne qualité : rivière en bon état écologique, présentant des habitats intéressants pour les poissons, très peu dégradés.

#### d. Oiseaux

La faune ornithologique reste assez pauvre sur le fuseau d'étude. Les espèces contactées sont le merle noir *Turdus merula*, la mésange charbonnière *Parus major*, le pinson des arbres *Fringilla coelebs*, le rouge-gorge *Erithacus rubecula*, la pie bavarde *Pica pica*, la corneille noire *Corvus corone*, le pic vert *Picus viridis*, le pigeon ramier *Columba palumbus*, le rossignol philomène *Luscinia megarhynchos* et le vautour fauve *Gyps fulvus* qui, s'il survole l'ensemble des gorges, reste souvent localisé sur le versant opposé à la zone prospectée, en tournant au-dessus des falaises surplombant les gorges du Tarn. Le canard colvert a été observé sur le Tarn, ainsi qu'un martinet, vraisemblablement le martinet noir *Apus apus*.

La zone d'étude se compose sur la première partie (moitié Nord) d'un milieu semi-ouvert, où alternent des zones boisées et des prairies, parfois bordées de haies. C'est là qu'ont été observé l'essentiel des oiseaux.

La moitié Sud du fuseau d'étude est constitué de boisements denses : pins sylvestres avec quelques chênes pubescents à l'Ouest de la route et ripisylve de robiniers, frênes, ormes, chênes pubescents et érables côté Est. Le pic vert, le merle, le rossignol et le pinson des arbres ont été contactés sur ces milieux.

Bien que ces oiseaux soient presque tous protégés au niveau national, parmi ces espèces, **seul le vautour fauve présente un enjeu local de conservation modéré**. Cette espèce avait fait l'objet de réintroductions. Suivi depuis de nombreuses années sur le secteur des gorges du Tarn, des gorges de la Jonte et sur les Causses, les populations de vautours fauves ont bien recolonisé ces milieux et nichent sur les secteurs de falaises et gorges abruptes. Des zones de nidification se situent non loin de la zone d'étude, à l'aval des Vignes en rive gauche, au niveau des falaises et crêtes dominant les gorges du Tarn, sur le secteur du château de Blanquefort et en aval jusqu'à Le Rozier (au niveau de la confluence avec les gorges de la Jonte).



Vautour fauve survolant la vallée, au-dessus de la zone de projet (juin 2013)

Par ailleurs d'autres rapaces présentant un fort enjeu de conservation sont signalés à proximité de la zone d'étude (sources : Parc National des Cévennes). Ces oiseaux ne nichent pas directement dans le fuseau d'étude mais parfois sur les falaises ou forêts situées sur les versants surplombant la vallée, au dessus du village des Vignes ou un peu plus bas en aval. Il s'agit :

- § du vautour percnoptère *Neophron percnopterus*, un couple est recensé à proximité du village des Vignes
- § du vautour moine *Aegypius monachus*, nicheur à proximité de la zone d'étude,
- § de l'aigle royal *Aquila chrysaetos*, signalé en rive gauche. Un couple est nicheur à proximité de la zone d'étude, ses couvaisons ont été signalées en échec plusieurs fois, en raison de dérangements notamment.
- § De l'aigle botté *Hieraetus pennatus*, arrive à partir du mois d'avril sur ce secteur des gorges du Tarn zone pour nicher.
- § du circaète Jean-le-Blanc *Circaetus gallicus*, également migrateur, passe l'hiver en Afrique et revient sur le secteur des Gorges du Tarn pour la nidification.
- § Enfin, un couple de hibou Grand Duc d'Europe *Bubo bubo* est également signalé en rive gauche du Tarn, non loin de la zone d'étude.

Tous ces rapaces utilisent souvent de plus vastes territoires pour leur recherche de nourriture, soit sur les Causses, soit en lisière de forêts, sur les zones de prairies ou agricoles.

## e. Mammifères

### Les chiroptères (chauves-souris)

Plusieurs espèces de chauves souris présentant un intérêt patrimonial et un enjeu modéré à fort sont signalées sur le site NATURA 2000 « les Gorges du Tarn » (SIC), situé à quelques kilomètres en amont.

Une recherche de gîtes potentiels à chauves-souris a été menée de part et d'autre de la route. Aucun « arbre gîte » potentiel, susceptible d'être affecté par le projet, n'a été observé. Nous n'avons pas observés de vieux arbres crevassés, propices pour accueillir en été des colonies de chauves-souris.

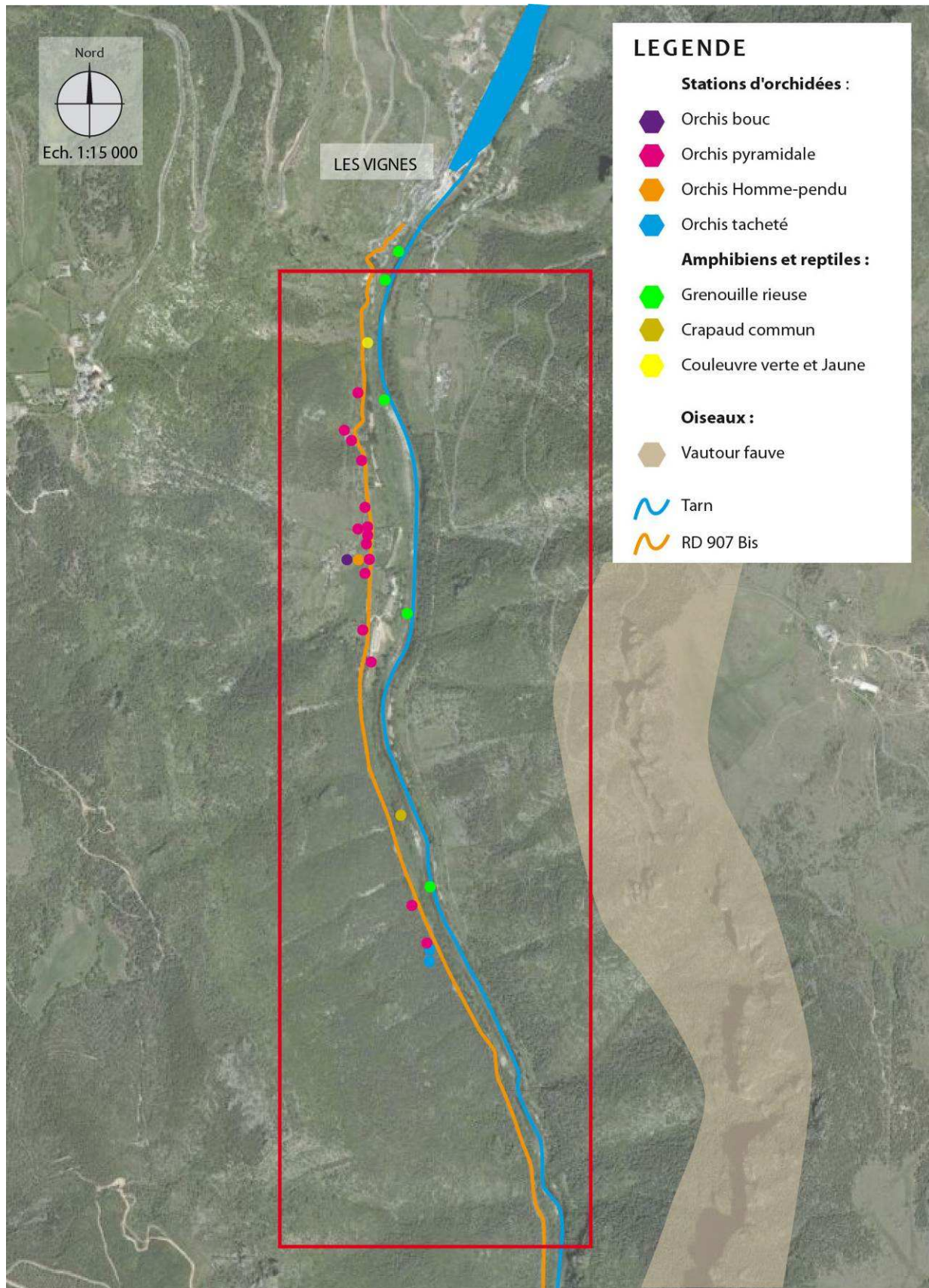
Le sol calcaire, rocailleux et peu épais limite le développement des arbres qui ne deviennent pas très gros, même lorsqu'ils sont vieux (robiniers, chênes pubescents, pins sylvestres, ormes...).

Enfin, aucun escarpement rocheux, grotte ou cavité n'a été observé dans le fuseau d'étude. Des sites potentiels sont situés bien au-delà, de l'autre côté du Tarn, avec des falaises pouvant présenter des cavités, des zones karstiques, etc. sur la partie haute des reliefs surplombant les gorges du Tarn.

La route présente un intérêt petit intérêt comme couloir de chasse en limite de lisière pour les chauves-souris, d'autant plus que cette route n'est pas éclairée. Cependant, de quelques dizaines à une centaine de mètres en contrebas se trouve le Tarn et sa ripisylve, qui constituent un couloir de chasse privilégié pour les chiroptères. Avec la présence de la rivière, la densité d'insectes y est bien plus importante.

### Les autres mammifères

Lors de nos visites, aucune autre espèce particulière de mammifères n'a été détectée de part et d'autre de la route, en dehors de la **taupe** (*Talpa europaea*). Abondante et non menacée sur le territoire national, cette dernière présente un très faible enjeu de conservation.



## FAUNE & FLORE REMARQUABLE

## E. Synthèse des enjeux

Les habitats naturels et semi-naturels qui ont été rencontrés sur l'aire d'étude ne présentent aucun enjeu local de conservation. De même, aucun habitat ne bénéficie d'une protection réglementaire ou d'un intérêt communautaire.

Concernant la flore, les espèces remarquables rencontrées (orchidées), ne sont pas protégées ou d'intérêt communautaire.

Seule, la faune présente quelques espèces à enjeux de conservation et plus particulièrement les oiseaux.

La zone d'étude, dans ses limites strictes, n'est pas assez importante pour accueillir une avifaune riche et diversifiée. Néanmoins, en englobant les milieux boisés et rupestres périphériques (falaises, escarpements rocheux), elle devient beaucoup plus intéressante. En effet, de **nombreuses espèces patrimoniales nichent dans ces habitats**, notamment des rapaces, diurnes comme nocturnes (Vautour fauve, vautour percnoptère, vautour moine, aigle royal, aigle botté, Circaète Jean-le-Blanc, grand duc d'Europe). Constituant une zone ouverte de superficie très limitée et surtout revêtue, la zone d'étude ne représente pas une zone de chasse d'intérêt pour les rapaces nicheurs à proximité.

La synthèse des enjeux est reprise dans le tableau ci-dessous. Seules les espèces présentant un enjeu notable sont présentées dans ce tableau.

Evaluation patrimoniale de la faune

Groupe	Espèce	Présence dans la zone d'étude	Statut de protection	Liste rouge	Enjeu local de conservation
AMPHIBIENS	<b>Crapaud commun</b> <i>Bufo bufo spinosus</i>	Avérée	P.N. art.3, Berne III	L.C.	Faible
	<b>Grenouille rieuse</b> <i>Pelophylax ridibundus</i>	Avérée	P.N. art.3, Berne III, D.H. V	L.C.	Faible
REPTILES	<b>Lézard des murailles</b> <i>Podarcis muralis</i>	Avérée	P.N. art.2, Berne II & III, D.H. IV,	L.C.	Faible
	<b>Couleuvre verte et jaune</b> <i>Hierophis viridiflavus</i>	Avérée	P.N. art.2, D.H. IV, Berne II	L.C.	Faible
OISEAUX	<b>Vautour fauve</b> <i>Nycticorax nycticorax</i>	Avérée	P.N. art.3, D.O. I, Berne II Bonn II	L.C.	Modéré
	<b>Vautour percnoptère</b> <i>Neophron percnopterus</i>	Données PN des Cévennes	P.N. art.3, D.O. I, Berne II, Bonn II	E.N.	Fort
	<b>Vautour moine</b> <i>Aegypius monachus</i>	Données PN des Cévennes	P.N. art.3, D.O. I, Berne II, Bonn II	CR	Fort
	<b>Aigle royal</b> <i>Aquila chrysaetos</i>	Données PN des Cévennes	P.N. art.3, D.O. I, Berne II, Bonn II	VU	Fort
	<b>Aigle botté</b> <i>Hieraetus pennatus</i>	Données PN des Cévennes	P.N. art.3, D.O. I, Berne II,	VU	Fort

			Bonn II		
	<b>Circaète Jean-le-Blanc</b> <i>Circaetus gallicus</i>	Données PN des Cévennes	P.N. art.3, D.O. I, Berne II Bonn II	L.C.	Fort
	<b>Grand Duc d'Europe</b> <i>Bubo bubo</i>	Données PN des Cévennes	P.N. art.3, D.O. I, Berne II	L.C.	Modéré

Légende des statuts de protection :

**PN** : Protection Nationale,

**D.O.** : Directive Oiseaux, annexes I et III

**Berne** : espèce protégée au titre de la convention de Berne relative à la vie sauvage et au milieu naturel de l'Europe, annexe II et III

**Bonn** : espèce protégée au titre de la convention de Bonn relative aux espèces migratrices

**Liste rouge des espèces menacées** : L.C. (Low Concern) = préoccupation mineure, VU : vulnérable, EN en danger, CR en danger critique d'extinction



## 2.3. MILIEU HUMAIN

### 2.3.1. HABITAT ET URBANISATION

La zone d'étude se situe au Sud du village des Vignes dans un secteur aux caractéristiques naturelles très marquées. Les constructions et aménagements sont présents essentiellement sur le nord de la section de route à aménager et présentent une très faible densité d'occupation du sol.

Du nord au sud, le long de la RD907bis, nous avons noté la présence des constructions et équipements suivants :

- Hôtel Restaurant « Parisien »,
- Une maison d'habitation,
- Trois centres ou villages de vacances (CCAS les Vignes, ville d'Ivry sur Seine, UCPA le Merlet),
- Une station d'épuration,
- Poste de transformation EDF,
- Une grange,
- Deux garages pour voitures,
- Une base de départ/arrivée pour sports d'eaux vives.

Ces constructions ne constituent pas d'enjeu au regard de l'aménagement envisagé. Elles ne se situent pas dans les emprises du projet.



Habitation et hôtel restaurant le long de la RD907bis



Centre de vacances



Garages et base de départ/arrivée pour sports d'eaux vives

### 2.3.2. DONNEES DEMOGRAPHIQUES

La commune des Vignes comptait 103 habitants en 2009 et présentait une densité de 3,6 habitants/km<sup>2</sup>. Elle connaît une grande stabilité démographique puisqu'entre 1982 et 2009, la population n'a diminué que de 4 habitants, comme l'atteste le tableau présenté ci-dessous :

	1982	1990	1999	2008
POPULATION	107	103	118	103
DENSITE (HAB/KM <sup>2</sup> )	3.7	3.6	4.1	3.6

La présence démographique permanente est très faible sur la zone d'étude ; les maisons d'habitations étant peu présentes.



## MILIEU BATI

### 2.3.3. ACTIVITES

Les Vignes est une commune à vocation touristique et agricole qui profite de la présence du Tarn et de son contexte naturel de qualité exceptionnelle.

L'économie locale est donc basée sur la présence d'hôtels, centres de vacances, campings, gîtes, restaurants, de petits commerces de proximité et d'activités d'eaux vives (raft, canoës, kayak... etc)

Sur la zone d'étude, les activités se limitent à un hôtel restaurant, trois centres de vacances et une base de sports d'eaux vives, tous situés côté Est de la RD907bis. Quelques parcelles agricoles sont également présentes entre la RD907bis et le cours d'eau du Tarn.

### 2.3.4. EQUIPEMENTS

Le seul équipement présent sur le secteur se situe à l'Est de la RD907bis. Il s'agit de la station d'épuration.



Station d'épuration des Vignes

### 2.3.5. DEPLACEMENTS ET ACCESSIBILITE

#### A. Desserte autoroutière

La commune des Vignes est desservie depuis l'autoroute A75 via l'échangeur N°43 et la RD995. Cet échangeur autoroutier se situe à une vingtaine de kilomètres au Nord-Ouest des Vignes.

#### B. Desserte routière départementale

La commune des Vignes se situe au croisement de trois routes départementales :

- La RD907bis, objet du présent aménagement qui suit le cours d'eau du Tarn et traverse la commune du Nord au Sud. Elle permet de rejoindre au Nord Saint Hilaire et Saint Chely du Tarn et au Sud le Rosier.
- La RD16 qui trouve son origine au cœur du village des Vignes et dessert à l'Est des hameaux du Causse Méjean.
- La RD995 qui trouve son origine au cœur du village des Vignes et dessert à l'Ouest Saint Rome de Dolan, Le Massegras et permet de rejoindre l'A75 au Nord-Ouest.

### C. Desserte routière communale

Le chemin du Villaret situé à l'Ouest de la RD907bis permet la desserte du hameau du même nom.

Plusieurs accès à des activités, parcelles agricoles, équipements ou habitations ont été identifiés le long de la section à aménager.

### D. Transports collectifs

La zone d'étude n'est desservie par aucun service de transport en commun.

### E. Modes doux : cycles et piétons

Aucun équipement pour le déplacement des cyclistes ou des piétons n'est présent sur le secteur d'étude.

## 2.3.6. TRAFICS

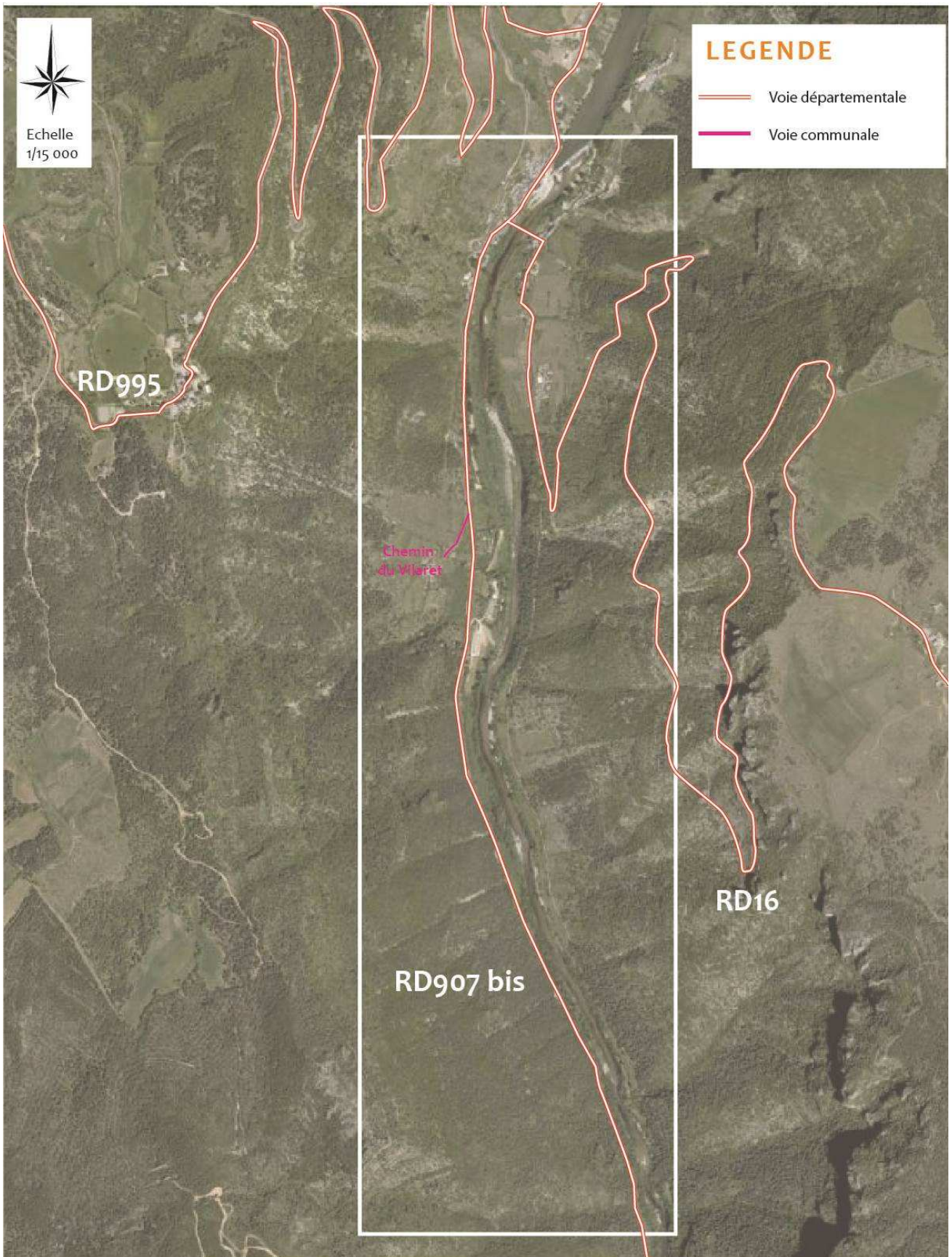
Selon les données du Conseil Général de Lozère, la RD907bis enregistre un trafic moyen journalier annuel d'environ 1000 véhicules par jour.

Cependant, en période estivale, ce haut lieu touristique draine des dizaines de milliers de touristes qui génèrent une augmentation considérable du trafic. La faible largeur de chaussée associée au tracé sinueux provoque des difficultés d'écoulement de circulation. Ces situations de forts ralentissements voir de blocages de la circulation sont incompatibles avec les impératifs de sécurité et l'intérêt touristique du site.

## 2.3.7. RESEAUX

Dans le cadre des études préliminaires menées par les services du CG48, plusieurs réseaux ont été recensés :

- Réseaux France Telecom,
- Réseaux AEP,
- Réseaux EU,
- Réseaux PLUVIAL,
- Réseaux EDF.



## DESSERTE ROUTIERE

## 2.3.8. DOCUMENT D'URBANISME ET CONTRAINTES REGLEMENTAIRES

### A. Document d'urbanisme

La commune des Vignes ne bénéficie d'aucun document d'urbanisme de type POS ou PLU. Elle est donc soumise au Règlement National d'Urbanisme.

### B. Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRn)

Un Plan de Prévention du Risque Inondation (par crue torrentielle ou à une montée rapide du cours d'eau) a été prescrit par arrêté préfectoral du 15 décembre 1994 et approuvé le 09 juillet 2002. Il porte sur le Tarn.

Un autre PPRi « Bassin du Tarn » est en cours d'approbation.

### C. Risques majeurs

#### a. Risque inondations

La commune des Vignes est soumise au risque inondation en raison du Tarn.

#### b. Risque feux de forêt

La commune des Vignes est soumise au risque feux de forêt.

#### c. Risque sismique

La commune des Vignes est classée en zone de sismicité 2 c'est-à-dire faible.

#### d. Risque mouvements de terrain

La commune des Vignes est soumise au risque mouvements de terrain : éboulement, chutes de pierres et de blocs, affaissement et effondrements liés aux cavités souterraines.

Un PPR chutes de blocs est en cours d'approbation.

#### e. Aléa retrait et gonflement des argiles

La zone d'étude est classée en aléa faible concernant le retrait et gonflement des argiles.

## 2.3.9. PATRIMOINE CULTUREL

### A. Monuments historiques

Aucun monument historique classé ou inscrit n'est recensé sur la zone d'étude.

## B. Patrimoine archéologique

Aucun site archéologique n'est connu sur la zone d'étude.

Néanmoins, à la suite de l'examen du dossier par le service concerné, une opération de diagnostic archéologique pourrait, au besoin, être prescrite. Si ces vestiges venaient à être identifiés, des mesures complémentaires de fouille ou de conservation seraient alors nécessaires.

## C. Site classé

La zone d'étude est comprise dans le site classé des gorges du Tarn et de la Jonte. Ce classement se justifie par de multiples éléments remarquables : artistiques (lieu de production artistique), historiques (patrimoine historique notable), scientifiques (géologie et réseau souterrain) et légendaires (Castelbouc, Sainte-Enimie...). De plus, il s'agit d'un site emblématique au niveau national : paysages et panoramas grandioses, monuments naturels, richesse écologique, paysage façonné par l'homme au cours de l'histoire.

Le site classé des Gorges du Tarn et de la Jonte couvre plus de 20 000 hectares, il suit les vallées du Tarn et de la Jonte sur près de 70 kilomètres. Le périmètre classé s'étend sur les gorges du Tarn depuis Ispagnac jusqu'au Rozier, et sur les gorges de la Jonte depuis Meyrueis jusqu'au Rozier.

Canyons profonds creusés dans la roche calcaire, les gorges sont dominées par trois causses, vastes plateaux steppiques : Causse Méjean au centre, Causse Noir au Sud, et Causse Sauveterre au Nord. Les rebords des causses sont également classés, représentant un patrimoine paysager et culturel intimement lié aux gorges.

Les gorges du Tarn appartiennent également au Patrimoine Mondial de l'Unesco et bénéficie du label Grands Sites de France.

### 2.3.10. PAYSAGE

Dans le cadre de l'aménagement de la RD907bis sur 8 km entre la limite du département de l'Aveyron et le pas du Soucy, une étude paysagère a été réalisée par Cyril GINS, paysagiste et Philippe Lointier, architecte.

Nous reprenons ci-après les grandes lignes de cette étude. L'étude complète est fournie en annexe.

L'autorisation ministérielle des travaux projetés impose notamment le scrupuleux respect de cette étude architecturale préalable en condition de ladite autorisation. Le maître d'ouvrage y sera par conséquent particulièrement attentif comme au classement Unesco récent du site et l'importance du paysage dans ce classement.

## A. Gorges du Tarn et de la Jonte, un paysage remarquable

Les Gorges du Tarn et de la Jonte s'inscrivent dans un paysage majestueusement contrasté où les deux rivières ont creusé, buriné et sculpté de vastes plateaux calcaires situés à près de 1000 mètres d'altitude. Elles entaillent profondément, sur près de 500 mètres, le Causse de Sauveterre, le Causse de Méjan et le Causse Noir.

Les Gorges du Tarn se déploient sur 53 kilomètres entre les villages de Quézac, qui en marque l'entrée amont, et le Rozier, au débouché aval, à la confluence du Tarn et de la Jonte. Ce sont les plus longues gorges karstiques d'Europe. Dans certaines sections, particulièrement étroites, autour du cirque de



Pougnadoires notamment, les deux «tables» caussenardes ne sont séparées que par 700 mètres environ. Les Gorges de la Jonte également très étroites entre Meyrueis qui en constitue l'entrée amont et le Rozier à l'ouest, n'excèdent pas une vingtaine de kilomètres.

Le contraste de paysage est spectaculaire entre l'ouverture visuelle, exceptionnelle, qu'offre le rebord des plateaux caussenards et le fond des gorges où les rivières du Tarn et de La Jonte s'enfoncent dans des défilés rocheux très pittoresques.

La subtile inscription du chapelet de villages et de hameaux qui s'égrainent dans le fond des Gorges renforce le contraste de ce paysage naturel.



Source: www.geoportail.fr  
C. GINS et P. LOINTIER

0 2 4 6 8 10 km

## B. Un site classé depuis 2002

La valeur exceptionnelle, historique, légendaire, artistique, pittoresque et scientifique que représentent les gorges du Tarn et de la Jonte et l'ampleur de cet ensemble naturel et culturel prestigieux ont motivé, dès 1943, des mesures de classement de plusieurs monuments naturels. Cependant ces protections ponctuelles ont montré leurs limites, compte tenu d'une fréquentation touristique de plus en plus importante et difficile à maîtriser, particulièrement en période estivale. Face à plusieurs dégradations qui s'avèrent irrémédiables, après plus de onze ans d'études et de concertation avec les collectivités locales et les acteurs économiques du site, les Gorges du Tarn et de la Jonte ont été classées par décret ministériel du 29 mars

2002 au titre de la loi du 2 mai 1930 selon les modalités transposées dans les articles L. 341-1 à L. 341-22 du code de l'environnement.

Le site classé des Gorges du Tarn et de la Jonte couvre près de 20 000 hectares sur 14 communes dans le département de la Lozère et 3 dans celui de l'Aveyron. Dans les gorges du Tarn, il s'étend entre les bourgs d'Ispagnac et du Rozier, et pour les gorges de la Jonte depuis Meyrueis jusqu'au Rozier. Les rebords du Causse de Sauveterre au Nord, du Causse Méjean au centre et du Causse Noir au Sud ont été intégrés au périmètre classé, dans l'objectif de préserver les co-visibilités qui s'établissent entre ces entités géographiques.

**La protection de l'ensemble des Gorges du Tarn et de la Jonte a été perçue comme une opportunité pour la gestion du site.** Cette mesure apparaît comme la mieux adaptée pour une gestion coordonnée des deux vallées afin de garantir la pérennité de leurs caractéristiques paysagères et pittoresques au travers de la procédure spéciale d'autorisation de travaux.

La délimitation du site classé est basée sur le critère de co-visibilité directe de Causse à Causse. Elle a été motivée par l'importance des relations visuelles entre les Causses et les Gorges, mais aussi par la sensibilité :

- aux transformations des équilibres entre espace naturel et espace artificialisé suivant les différentes unités de paysages qui composent l'ensemble de son territoire,
- des accès au site qui constituent sa perception immédiate dont l'appréhension influera ensuite sur les comportements des visiteurs,
- des abords des plateaux où tout aménagement présente un impact visuel fort depuis le fond de vallée et depuis le rebord du Causse opposé,
- du site à la fréquentation touristique et aux équipements et aménagements qu'elle induit.

Par ailleurs, si le périmètre du site exclut volontairement les villages les plus importants, il englobe les hameaux situés sur les rebords de Causses ainsi que les villages et hameaux emblématiques de fond de vallée (Hauterives, Pognadoires, Castelbouc, Saint-Chély-du-Tarn, Montbrun).

Un cahier de gestion du site classé des Gorges du Tarn et de la Jonte a été élaboré par **le bureau d'études URBANIS à la demande de la DIREN Languedoc-Roussillon en mai 2003**. Ce document, conformément à la circulaire du Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement du 30 Octobre 2000 est destiné à encadrer l'évolution d'un site. Cette mesure a été prise en raison de l'étendue, du caractère habité, des activités agricoles forestières et touristiques qui sont susceptibles de provoquer un nombre important d'actes relevant de la procédure d'autorisation au titre de l'article L. 341-10 du Code de l'environnement. **Ce document est donc destiné à aider les services de l'État dans l'instruction des autorisations mais aussi toute personne publique ou privée dans l'élaboration de son projet.**

Ainsi les travaux d'élargissement aujourd'hui envisagés par le Conseil Général de la Lozère sur les routes des Gorges et plus particulièrement entre le Pas de Soucy et la limite du département de la Lozère avec celui de l'Aveyron seront donc compatibles avec les prescriptions qui y sont contenues notamment :

- les modalités de mise en œuvre recommandées pour préserver ou restaurer la qualité des différentes entités paysagères qui constituent l'espace protégé ;
- la volonté d'assurer la continuité et la lisibilité des décisions prises au titre de la législation des sites ;
- le maintien des perspectives caractéristiques, la préservation des éléments de paysage ou de végétaux ;
- la réhabilitation du site adaptée aux usages et aux fonctions qu'il supporte ;
- la prise en compte des actions développées dans le cadre de l'Opération Grand Site.

Plus particulièrement les propositions contenues dans l'étude concevront les aménagements de la route des gorges comme devant faire partie à part entière du patrimoine et de l'identité du site en le révélant et le restaurant, tout en intégrant sa fonction première d'axe de circulation. La question de l'utilité réelle des travaux routiers envisagés sera donc un préalable.

Les propositions de travaux porteront sur la requalification paysagère de la route, notamment sur le traitement des talus routiers, des délaissés, la restauration des murs de soutènement, la restauration et la reconstruction des parapets de pierre préexistants, les dispositifs de sécurité adaptés aux caractéristiques paysagères des sections (glissières en bois, parapets de pierre, pierres plantées ou chasse-roues), la protection et le renforcement des plantations d'alignement existant.

Une requalification paysagère des abords de la route sera aussi proposée comprenant la prise en compte et le traitement des zones de dépôts et d'anciens croisements, de stockage pour conteneurs, des réseaux aériens, du devenir du bâti parasite en ruine ou à l'abandon. De même des coupes sélectives le long des routes des Gorges sont à prévoir de manière à lutter contre la fermeture des paysages. Les zones de stationnement resteront toutefois réduites compte tenu des problèmes de sécurité qu'ils induisent mais aussi le risque de chutes de pierres et de rochers.

### C. Routes-paysages des gorges du Tarn et de la Jonte

Dans le premier quart du XX<sup>ième</sup> siècle, la construction de nombreuses routes fut impulsée par le Touring Club de France. Parmi celles-ci, on peut citer les routes des moyenne et basse corniches entre Nice et Monaco, la route de la corniche d'or au pied de l'Esterel, la route du col de l'Iseran ou encore celle du Galibier... **L'ensemble de ces routes remplissent la triple fonction de permettre le transit des hommes et du matériel, d'acheminer les touristes vers le point convoité mais surtout, de constituer, par elles-mêmes, un paysage à part entière.**

Les routes des Gorges assurent, depuis leur construction, cette triple fonction. L'itinéraire parcouru, les lacets de la route, le vertige ressenti à l'approche d'un virage participent non moins au plaisir des premiers touristes motorisés des Gorges du Tarn et de La Jonte que le paysage géologique et historique alentour.

### D. Paysages traversés par les routes des gorges

Les différentes routes présentes dans le périmètre du site classé des Gorges du Tarn et de la Jonte traversent des paysages et des ambiances variés.

Ainsi, depuis Quézac qui marque l'entrée nord-est du site classé, jusqu'à Meyrueis qui en marque la limite sud-est, six entités paysagères sont perceptibles:

- Les paysages agricoles au nord-est des gorges du Tarn,
- Les paysages de terrasses qui entourent Sainte Enemie,
- Les paysages escarpés du «Déroit» et des «Cirques»,
- Le chaos du Pas de Soucy,
- Les gorges linéaires en limite des départements de la Lozère et de L'Aveyron,
- Les paysages boisés des Gorges de la Jonte.

La zone à l'étude se situe au cœur de la 5<sup>ième</sup> séquence des gorges linéaires décrite comme suit dans l'étude paysagère :

Le Pas de Soucy est un important chaos rocheux qui fait obstacle au Tarn. Au niveau de la route, cette particularité géologique s'exprime par la présence de nombreux blocs disloqués qui annoncent le paysage spectaculaire situé en contrebas.

Une fois le Pas de Soucy franchi, la route pénètre dans la dernière séquence paysagère du site classé des Gorges du Tarn. Le paysage est boisé, les habitations sont rares, et les gorges, rectilignes, suivent un axe Nord/Sud assez nettement défini.

La présence de nombreux conifères assombrit la perception du paysage depuis la route des gorges tout en lui conférant une ambiance «orientale» assez intéressante. D'ailleurs le tracé rompt la monotonie du parcours en ménageant la présence de rochers sur lesquels poussent des pins.

Les chasse-roues, dont le tiers supérieur écartait du précipice les roues des calèches et des voitures, sont encore bien visibles et témoignent des premières pages de l'histoire de la route des Gorges du Tarn.

Quelques frênes bordent la voie. Malheureusement, les tailles réalisées, trop sévères, les ont considérablement affaiblis.

La partie lozérienne du trajet conserve un charme pittoresque indéniable tandis que les élargissements trop systématiques et trop importants opérés dans la partie aveyronnaise nuisent à l'aspect paysager du site.

## 2.3.11. AMBIANCE SONORE

### A. Méthodologie

#### a. Bruit : définitions et généralités

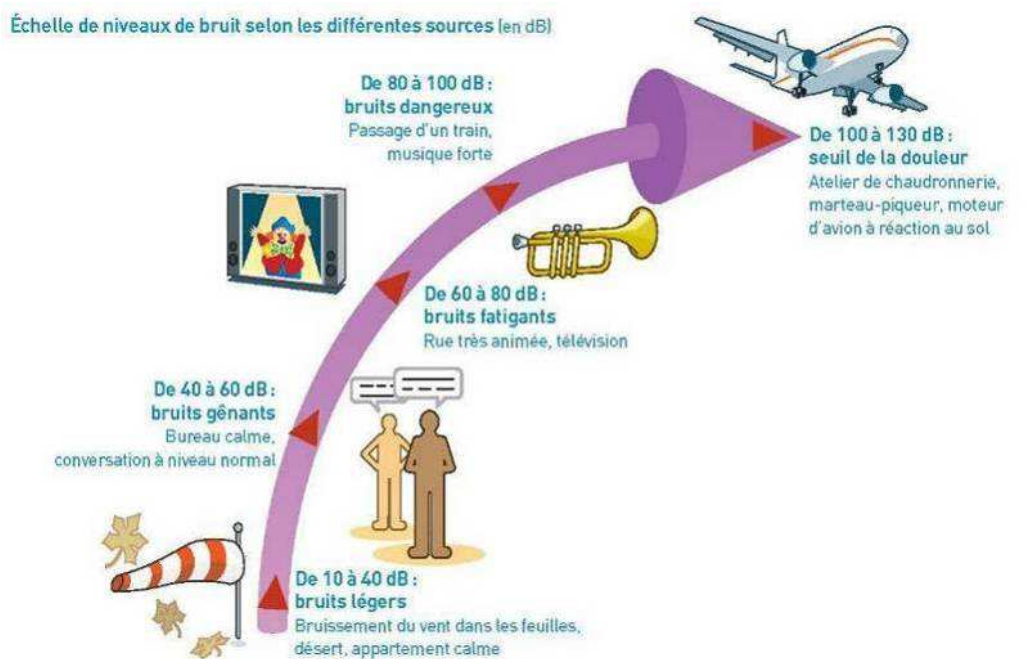
Le bruit est dû à une variation de la pression régnant dans l'atmosphère. L'onde sonore faisant vibrer le tympan résulte du déplacement d'une particule d'air par rapport à sa position d'équilibre. Cette mise en mouvement se répercute progressivement sur les particules voisines tout en s'éloignant de la source de bruit. Dans l'air, la vitesse de propagation est de l'ordre de 340 m/s. On caractérise un bruit par son niveau exprimé en décibel (dB(A)) et par sa fréquence (la gamme des fréquences audibles s'étend de 20 Hz à 20 kHz).

La gêne vis-à-vis du bruit est un phénomène subjectif, donc forcément complexe. Une même source de bruit peut engendrer des réactions assez différentes suivant les individus, les situations, les lieux ou la période de l'année. Différents types de bruit (continu, intermittent, impulsionnel, à tonalité marquée) peuvent également occasionner une gêne à des niveaux de puissance très différents. D'autres paramètres n'ayant rien à voir avec l'acoustique entrent également en compte : importance relative de la source de bruit dans la vie des riverains, rôle dans l'intérêt économique de chacun, opinion personnelle quant à l'intérêt de sa présence. Le phénomène de gêne est donc très complexe et parfois très difficile à mettre en évidence. On admet généralement qu'il y a gêne, lorsque le bruit perturbe la vie d'individus (période de sommeil / conversation / période de repos ou de travail).

Le bruit s'exprime en décibel suivant une arithmétique logarithmique. On parle alors de niveau de pression acoustique s'étendant de 0 dB(A) (seuil d'audition) à 130 dB(A) (seuil de la douleur et au-delà). Le doublement de l'intensité sonore se traduit dès lors par une augmentation de 3 dB(A) pour une source linéaire (route, voie ferrée, tramway). De la même manière, la somme de 10 sources de bruit de même intensité se traduit par une augmentation du niveau sonore de 10 dB(A).

La réduction du bruit dans l'environnement porte sur la conception de source de bruit moins gênante (véhicule moins bruyant, mais toujours plus nombreux, amélioration des revêtements de chaussée pour les routes, mise en place de rails soudés pour les voies ferrées, mise en place de silencieux sur les moteurs), la mise en place de barrières acoustiques (écrans acoustiques, merlon de terre, couverture totale ou partielle)

et enfin isolation de façade des bâtiments (ce dernier recours consiste à assurer un isolement important à un logement en mettant en place des menuiseries performantes au niveau acoustique).



Echelle des bruits dans l'environnement extérieur des habitations

### b. Réglementation relative aux infrastructures routières

La réglementation en cours s'appuie sur les textes suivants :

- **Loi sur le bruit du 31 décembre 1992** et notamment l'article 12 relatif à la conception, l'étude et la réalisation des infrastructures de transports terrestres.
- **Décret n° 95-22 du 9 janvier 1995**, relatif à la limitation du bruit des aménagements et des infrastructures de transports terrestres.
- **Arrêté du 5 mai 1995** relatif au bruit des infrastructures routières qui précise les règles à appliquer par les Maîtres d'ouvrages de voies routières pour la construction des voies nouvelles ou l'aménagement de voies existantes.
- **Circulaire ministérielle du 12 décembre 1997**, relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du réseau national.
- **Circulaire ministérielle du 25 mai 2004**, relative au bruit des infrastructures de transports terrestres.

### c. Réglementation acoustique

La prise en compte des nuisances sonores dans la construction des infrastructures de transports terrestres a été renforcée par l'article 12 de la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit désormais codifiée par l'article L.571-9 du Code de l'Environnement.

Pour les sections aménagées sur place, il s'agit de déterminer si la modification apportée par l'aménagement est significative, c'est-à-dire, si les travaux engendrent à terme une augmentation de plus

de 2 dB(A) de la contribution sonore de l'infrastructure par rapport à la contribution à terme sans travaux.

Dans le cas d'une transformation significative, les niveaux sonores maximaux admissibles sont fixés par l'article 3 de l'arrêté du 5 mai :

- «Si la contribution de l'infrastructure est inférieure aux valeurs prévues de l'article 2 du présent arrêté, alors elle ne pourra excéder ces valeurs après travaux,
- Dans le cas contraire, la contribution sonore après travaux ne doit pas dépasser la valeur existant avant travaux, sans pouvoir excéder 65 dB(A) en période diurne et 60 dB(A) en période nocturne».

## B. Caractérisation de l'ambiance sonore de la zone d'étude

Le contexte sonore de la zone d'étude relève d'une espace naturel traversé par une infrastructure routière de faible importance.

Un calcul de l'isophone réalisé à partir de la méthode simplifiée du guide du bruit des transports terrestres a mis en évidence un niveau de bruit de 53.7 dB(A) le long de la RD907bis, dans les conditions actuelles de circulation c'est-à-dire avec un trafic moyen journalier de 1 000 véh/jour.

Ce niveau de bruit correspond à une ambiance sonore très calme.

### 2.3.12. QUALITE DE L'AIR

#### A. Cadre réglementaire de l'étude

##### a. Niveau d'étude

La note méthodologique sur l'évaluation des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact routières du CERTU (Février 2005) définit le contenu des études Air et Santé, qui est plus ou moins détaillé selon les enjeux du projet.

Quatre niveaux d'étude sont ainsi définis en fonction des niveaux de trafics attendus à terme sur la voirie concernée et de la densité de population à proximité de cette dernière. Ils sont présentés ci-dessous :

Trafic à l'horizon d'étude et densité de population (hab/km <sup>2</sup> ) dans la bande d'étude	> 50 000 véh/j ou > 5 000 uvp/h	25 000 véh/j à 50 000 véh/j ou 500 uvp/h à 5 000 uvp/h	≤ 25 000 véh/j ou 2 500 uvp/h	≤ 10 000 véh/j ou 1 000 uvp/h
<b>G I</b> Bâti avec densité ≥ 10 000 hab/km <sup>2</sup>	I	I	II	II si L projet > 5km ou III si L projet ≤ 5km
<b>G II</b> Bâti avec densité > 2 000 et < 10 000 hab/km <sup>2</sup>	I	II	II	II si projet > 25km ou III si L projet ≤ 25km
<b>G III</b> Bâti avec densité < 2 000 hab/km <sup>2</sup>	I	II	II	II si L projet > 50km ou III si L projet ≤ 50km
<b>G IV</b> Pas de bâti	III	III	IV	IV

Compte-tenu, d'une part des trafics attendus sur la future voie (inférieur à 10 000 véh/j) et d'autre part de la densité de population (de type GIII), la note méthodologique citée précédemment préconise la réalisation d'une étude de niveau III.

Une étude de niveau III comprend les éléments suivants :

- Diagnostic de l'état actuel de la qualité de l'air (données bibliographiques)
- Estimation des émissions des principaux polluants et de la consommation énergétique au niveau de l'aire d'étude,
- Analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances, et des avantages induits pour la collectivité,
- Informations sur la pollution atmosphérique et ses effets sur la santé
- Rappel sommaire des effets sur la végétation et le sol

## b. Polluants étudiés

Pour une étude de niveau III, les polluants à prendre en considération sur base réglementaire sont les suivants :

- les oxydes d'azote (NOX),
- le monoxyde de carbone (CO),
- les hydrocarbures (COVNM<sup>1</sup>),
- le benzène (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>),
- les particules émises à l'échappement (PM<sub>10</sub>),
- le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>),
- le nickel (Ni),
- le cadmium (Cd).

## B. Qualification de l'état initial

### a. Notions générales sur les polluants atmosphériques

#### Polluants atmosphériques

Les polluants atmosphériques sont trop nombreux pour être surveillés en totalité. Certains d'entre eux sont choisis parce qu'ils sont caractéristiques du type de pollution (industrielle ou automobile) et parce que leurs effets nuisibles pour l'environnement et/ou la santé sont avérés. Les principaux indicateurs de pollution atmosphérique sont les suivants :

- **Oxydes d'azote (NOX)** : Les oxydes d'azote sont formés lors de combustions, par oxydation de l'azote contenu dans le carburant. La proportion entre le NO (monoxyde d'azote) et le NO<sub>2</sub> (dioxyde d'azote) varie selon le procédé de combustion, et est entre autre fonction de la température. Le NO est émis majoritairement, mais il s'oxyde en NO<sub>2</sub> dans l'air d'autant plus rapidement que la température est élevée. Dans l'air ambiant, le NO<sub>2</sub> est essentiellement issu des

<sup>1</sup> Composés Organiques Volatiles Non Méthaniques

sources de combustions automobile, industrielle et thermique.

- **Composés Organiques Volatils (COV)** : Les composés organiques volatils (dont le benzène) sont libérés lors de l'évaporation des carburants (remplissage des réservoirs), ou dans les gaz d'échappement. Au niveau national, ils sont émis majoritairement par le trafic automobile (34%), le reste des émissions provenant de processus industriels.
- **Particules en suspension (PM)** : Les combustions industrielles, le chauffage domestique et l'incinération des déchets sont parmi les émetteurs les plus importants de particules. Toutefois, au niveau national, la plus grande part de ces émissions provient des transports (environ 40%). Les poussières les plus fines sont surtout émises par les moteurs diesel. On peut distinguer les particules de diamètre inférieur à 10 Ym (PM10) et les particules de diamètre inférieur à 2,5 Ym (PM2.5).
- **Monoxyde de carbone (CO)** : Les émissions de monoxyde de carbone proviennent à 40% environ du trafic routier au niveau national, bien que ce polluant ne représente en moyenne que 6% des gaz d'échappement d'un véhicule à essence et qu'un véhicule diesel en émette 25 fois moins.
- **Dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>)** : Les émissions de dioxyde de soufre peuvent être d'origine naturelle (océans et volcans), mais sont surtout d'origine anthropique en zone urbaine et industrielle. Le SO<sub>2</sub> est un sous-produit de combustion du soufre contenu dans des matières organiques. Les émissions de SO<sub>2</sub> sont donc directement liées aux teneurs en soufre des combustibles (gazole, fuel, charbon...).

Le dioxyde de soufre est généralement associé à une pollution d'origine industrielle, en raison principalement des consommations en fioul lourd et charbon du secteur. Le secteur automobile diesel contribue, dans une faible mesure, à ces émissions.

- **Métaux lourds** : Les émissions de métaux lourds tels que l'arsenic (As), le cadmium (Cd), le nickel (Ni) ou encore le plomb (Pb) proviennent de différentes sources. L'arsenic (As) provient des traces de ce métal dans les combustibles et dans certaines matières premières utilisées dans des procédés comme la production de verre ou de métaux ferreux et non ferreux. Le cadmium (Cd) est, pour sa part, émis lors de la production de zinc, de l'incinération de déchets et de la combustion des combustibles minéraux solides, du fioul lourd et de la biomasse. Le nickel (Ni) est émis essentiellement par les raffineries. Le plomb (Pb), était principalement émis par le trafic automobile jusqu'à l'interdiction de l'essence plombée, aujourd'hui il est émis lors de la fabrication de batteries électriques et de certains verres (cristal).
- **Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP)** : Les HAP tel que le benzo(a)pyrène (HAP reconnu comme cancérigène) proviennent principalement de combustion incomplète ou de pyrolyse et sont émis principalement par le trafic automobile (véhicules essences non catalysés et diesels) et les installations de chauffage au bois, au charbon ou au fioul.

### Réglementation des polluants atmosphériques

(Source : article R221.1 Code de l'environnement)

Les concentrations de pollution de l'air sont réglementées. On distingue 5 niveaux de valeurs réglementaires :

- **Valeur limite pour la protection de la santé** : niveau maximal de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère. Il est exprimé généralement en concentration moyennée sur l'heure, la journée ou l'année.
- **Objectif de qualité** : niveau de concentration des substances polluantes dans l'atmosphère, fixé sur



la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la santé humaine ou pour l'environnement.

- **Valeur cible** : niveau de concentration dans l'air ambiant fixé dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé des personnes et de l'environnement dans son ensemble qu'il convient d'atteindre, si possible, dans un délai donné.
- **Seuil d'information** : niveau de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère au-delà duquel la concentration en polluants a des effets limites et transitoires sur la santé de la population particulièrement sensibles en cas d'exposition de courte durée. Lorsqu'un dépassement de ce seuil est constaté sur un territoire, une procédure d'information de la population est déclenchée.
- **Seuil d'alerte de la population** : niveau de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine. Lorsqu'un dépassement de ce seuil est constaté sur un territoire, une procédure d'alerte est déclenchée.

Période de référence	Objectif de qualité	Date d'application
Année civile (1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre)	Moyenne annuelle : 40 µg/m <sup>3</sup>	-
Période de référence	Valeur limite pour la protection de la santé humaine	Date d'application
Année civile (1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre)	Centile 99,8 : 200 µg/m <sup>3</sup>	1 <sup>er</sup> janvier 2010
Année civile (1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre)	Moyenne annuelle : 40 µg/m <sup>3</sup>	1 <sup>er</sup> janvier 2010
Période de référence	Seuils d'information et d'alerte	
1 heure	Seuil de recommandation et d'information : 200 µg/m <sup>3</sup> (moyenne horaire)	
1 heure	Seuil d'alerte : 400 µg/m <sup>3</sup> (moyenne horaire) 200 µg/m <sup>3</sup> si la procédure d'information et de recommandation a été déclenchée la veille et le jour même et que les prévisions font craindre un nouveau risque de déclenchement pour le lendemain.	

#### Réglementation du dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>)

Période de référence	Objectif de qualité	Date d'application
Année civile (1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre)	Moyenne annuelle : 30 µg/m <sup>3</sup>	-
Période de référence	Valeur limite pour la protection de la santé humaine	Date d'application
Année civile (1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre)	Centile 90,4 : (à partir des valeurs moyennes journalières) 50µg/m <sup>3</sup>	Depuis 2005

Année civile (1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre)	Moyenne annuelle : 40 µg/m <sup>3</sup>	Depuis 2005
<b>Période de référence</b>	<b>Seuils d'information et d'alerte</b>	
24 heures	Seuil de recommandation et d'information : 50 µg/m <sup>3</sup> (moyenne 24 heures)	
24 heures	Seuil d'alerte : 80 µg/m <sup>3</sup> (moyenne 24 heures)	

#### Réglementation des particules en suspension PM10

Période de référence	Objectif de qualité	Date d'application
Année civile (1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre)	Moyenne annuelle : 2 µg/m <sup>3</sup>	-
Période de référence	Valeur limite pour la protection de la santé humaine	Date d'application
Année civile (1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre)	Moyenne annuelle : 5 µg/m <sup>3</sup>	1 <sup>er</sup> janvier 2010

#### Réglementation du benzène (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>)

Période de référence	Valeur cible	Date d'application
Année civile (1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre)	Moyenne annuelle : 25 µg/m <sup>3</sup>	2010
Année civile (1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre)	Moyenne annuelle : 25 µg/m <sup>3</sup> 20 µg/m <sup>3</sup>	2011 2020

#### Réglementation des particules en suspension PM2.5

Période de référence	Valeur limite pour la protection de la santé humaine	Date d'application
Année civile (1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre)	maximum journalier de la moyenne glissante sur 8 heures : 10 mg/m <sup>3</sup>	2005

#### Réglementation du monoxyde de carbone (CO)

Période de référence	Objectif de qualité	Date d'application
Année civile (1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre)	Moyenne annuelle : 50 µg/m <sup>3</sup>	-
Période de référence	Valeur limite pour la protection de la santé humaine	Date d'application
Année civile (1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre)	Centile 99,7 (à partir des valeurs moyennes horaires) : 350 µg/m <sup>3</sup>	2005

Année civile (1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre)	Centile 99,2 : (à partir des valeurs moyennes horaies) 125 µg/m <sup>3</sup>	2005
<b>Période de référence</b>	<b>Seuils d'information et d'alerte</b>	
1 heure	Seuil de recommandation et d'information : 300 µg/m <sup>3</sup> (moyenne horaire)	
1 heure	Seuil d'alerte : 500 µg/m <sup>3</sup> (moyenne horaire pendant 3 heures consécutives)	

#### Réglementation du dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>)

Composé	Période de référence	Valeur cible	Date d'application
Arsenic	Année civile (1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre)	6 ng/m <sup>3</sup>	2012
Cadmium	Année civile (1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre)	5 ng/m <sup>3</sup>	2012
Nickel	Année civile (1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre)	20 ng/m <sup>3</sup>	2012
Composé	Période de référence	Valeur limite	Date d'application
Plomb	Année civile (1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre)	500 ng/m <sup>3</sup>	2005

#### Réglementation des métaux lourds

Période de référence	Valeur cible	Date d'application
Année civile (1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre)	1 ng/m <sup>3</sup>	2012

#### Réglementation du benzo(a)pyrène (BaP)

### b. Analyse de la qualité de l'air actuelle

Le secteur géographique des Vignes ne bénéficie d'aucun suivi permanent ou ponctuel de la qualité de l'air par Air Languedoc Roussillon.

Aucune donnée permettant d'établir un état initial n'est disponible. Cependant, la commune des Vignes ne présente pas d'activité industrielle lourde polluante ou/et d'axes de circulation d'envergure supportant des trafics routiers importants ; de ce fait, on peut conclure que la qualité de l'air locale est bonne.

## 3. PRESENTATION ET JUSTIFICATION DU PROJET

### 3.1. CONTEXTE DE L'OPERATION

Le projet, objet du présent dossier, est situé sur la commune des Vignes entre les PR 2,7000 et 5,000, dans le site classé des Gorges du Tarn et de la Jonte. Ces travaux interviennent dans le cadre de la réhabilitation de la voirie structurante du site reconnu dans le cadre des démarches de classement de site.

Cet itinéraire a fait l'objet d'une première phase de travaux en 2012 et début 2013 portant sur un linéaire total (réparti sur 6 zones) de 3 660 m.

La RD 907 bis est un vecteur de découverte de la vallée des Gorges du Tarn de plus en plus fréquent.

Le trafic routier ne doit pas pour autant imposer des normes d'aménagements qui porteraient atteinte à la beauté du site.

En période estivale, ce haut lieu touristique draine des dizaines de milliers de touristes. Ce flux génère une augmentation du trafic. La faible largeur de chaussée et le tracé sinueux provoquent des difficultés d'écoulement de circulation.

Les situations de forts ralentissements voir de blocages sont incompatibles avec les impératifs de sécurité et l'intérêt touristique du site.

L'étude d'aménagement tient compte des principales contraintes suivantes recensées sur le site :

- itinéraire touristique,
- site classé,
- présence du Tarn,
- falaises de grande hauteur,
- murs de soutènement et murs de pied de grande hauteur,
- existence de réseaux divers (France Telecom, AEP, EU ; Eaux pluviales, etc... ),
- étroitesse de la zone d'étude.

### 3.2. OBJECTIFS DE L'OPERATION

Les objectifs annoncés sont les suivants :

- **Amélioration de l'écoulement du trafic** en restant le plus possible dans les emprises de la plateforme routière existante, en permettant notamment le croisement de deux autocars. Pour des raisons de sécurité évidentes, il est en effet primordial d'éviter l'engorgement de cette voie en période estivale,
- **Préservation du caractère et du cachet du site** en respectant le cheminement et la sinuosité du tracé, en réduisant les terrassements et également dans une moindre mesure l'augmentation des vitesses tout en relevant le niveau de confort et de lisibilité du tracé,

- **Intégration des mesures paysagères définies par l'étude paysagère réalisée**, la préservation des murs en maçonnerie en pierres sèches soutenant les terres agricoles sur de grandes longueurs en amont de la route,
- **Homogénéisation de la largeur de chaussée avec les sections adjacentes**,
- **Limitation des coupures de circulation** pendant les travaux,
- **Maintien des accès privés et public.**

### 3.3. DESCRIPTION GENERALE DU PROJET

Afin de limiter au maximum les terrassements, le projet respecte la sinuosité du tracé existant. Le tracé en plan est adapté à la topographie des lieux sans tenir compte des normes routières concernant les rayons minimaux (valeur minimale de rayon = 30 m). Ponctuellement, il sera procédé à quelques rectifications pour des dégagements de visibilité dans les secteurs où la topographie et la géologie du terrain s'y prêtent.

L'élargissement sera conduit dans la plupart des cas par une sur largeur en déblais coté amont et un renforcement en aval de la chaussée existante par une poutre de rive.

Le parti d'aménagement choisi peut être qualifié de minimal au regard de ceux réalisés dans les sections aveyronnaises adjacentes et de ceux déjà réalisées en Lozère.

Cette caractéristique est liée à l'étroitesse du site. En effet, sur l'ensemble du programme d'aménagement réalisé sur la RD 907bis, cette section offre un contexte des plus délicats dans le cadre d'une adéquation optimale sur les plans techniques et financiers.

Le projet arrêté s'est attaché à respecter scrupuleusement les prescriptions des services de l'Etat explicitées dans l'autorisation ministérielle des travaux qui cadrerait rigoureusement les travaux qu'il était possible de réaliser.

#### 3.3.1. TERRASSEMENTS

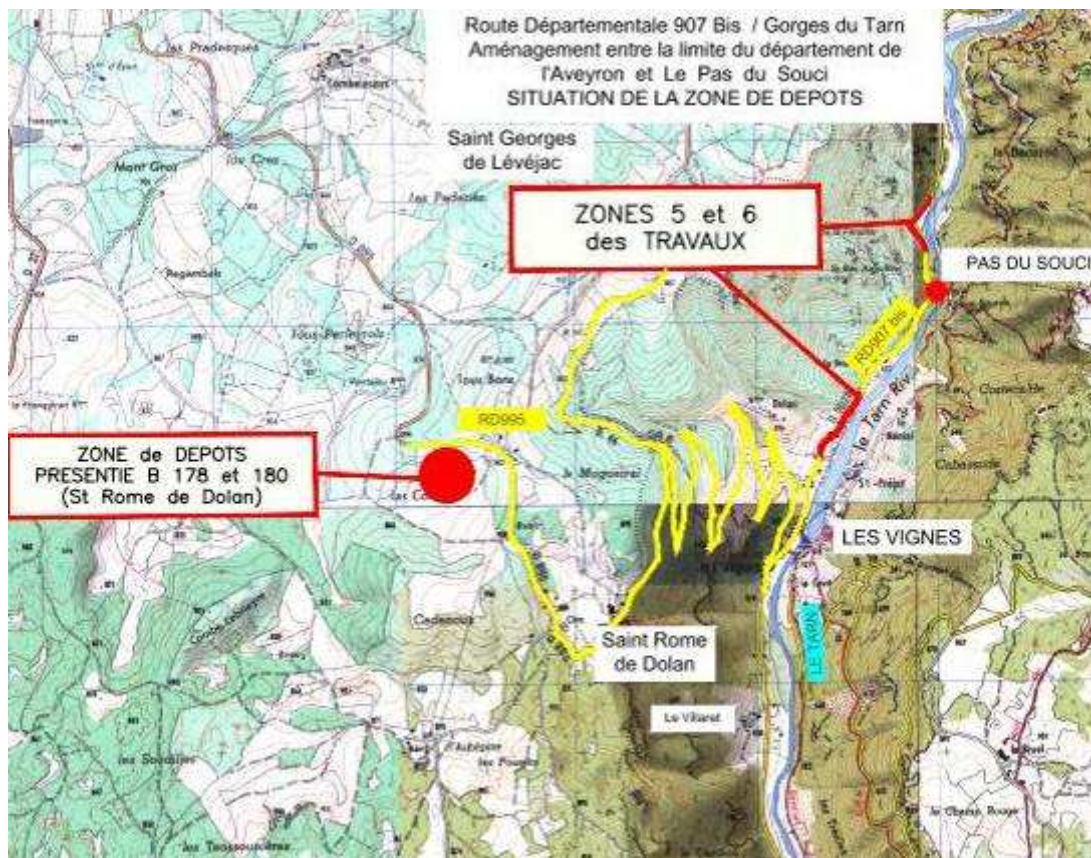
Compte tenu des caractéristiques du site, l'équilibre déblai/remblai n'est pas envisageable.

Pour la section à l'étude, le volume de déblais est de 15 443 m<sup>3</sup> tandis que les volumes de remblai est seulement de 391 m<sup>3</sup>. L'excédent est donc de 15 052 m<sup>3</sup>.

La mise en dépôt définitif des déblais excédentaires représente un impact sur le plan environnemental. Il convient de les mettre en dépôt dans des secteurs propices sans dénaturer le site existant.

Un terrain situé sur la Causse au-delà du bourg de Saint Rome de Dolan a été identifié et a déjà été utilisé dans le cadre des tranches de travaux précédentes de la RD907bis. Une convention a été passée avec le propriétaire du terrain afin de pouvoir y stocker la totalité des matériaux issus de l'aménagement de la RD907bis.

Le choix de ce terrain a reçu l'autorisation du Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine pour être utilisé en zone de dépôt définitif.



**Situation de la zone de dépôt des déblais de terrassement**

Toutefois à la fin de la mise en dépôt et après modelage, la terre végétale préalablement décapée sera répandue en couverture de la zone et ensemencée.

La végétalisation des talus et de la zone de dépôt définitif s'effectuera par hydro-ensemencement pour redonner un aspect naturel et permettre de renforcer la stabilité des talus en prévenant les phénomènes d'érosions et de chutes de pierre liées aux intempéries.

Le semis à employer sera identique à la formulation utilisée dans le cadre des opérations d'aménagement de la RD907bis entre le Céret et Molines.

Les terrassements sont limités au maximum pour réduire leur impact visuel. Des risbermes sont prévues pour :

- reprendre le site actuel (continuité des risbermes existantes),
- les hauteurs importantes.

En vue d'une meilleure intégration paysagère des talus résultants des terrassements, ces travaux seront conduits en référence aux prescriptions de l'étude paysagère réalisée dans le cadre de cette opération.

### 3.3.2. PROFIL LONG

Le profil en long est identique à l'existant avec calage du niveau fini compris entre 0,05 et 0,10 m en moyenne au-dessus du niveau existant.

### 3.3.3. PROFIL EN TRAVERS

La chaussée est calibrée à un profil limite de largeur 5.50m avec accotement réduit à l'aval (coté rivière) de 0.50 m et de 1.00m maxi à l'amont (falaise flanc de montagne).

### 3.3.4. ACCES

Les accès aux diverses voies et propriétés riveraines situées dans l'emprise des travaux seront rétablis.

### 3.3.5. ASSAINISSEMENT

La collecte des eaux de ruissellement de la chaussée et des eaux naturelles s'effectue par des fossés revers côté amont, conformément à l'étude architecturale.

Ils seront rétablis, prolongés ou reconstruits intégralement suivant les cas.

Il n'y a pas d'ouvrage important sur les sections à aménager et d'une manière générale, tous les ponceaux et petits ouvrages hydrauliques sont dimensionnés pour absorber une crue fréquente centennale.

Le projet prévoit de reprendre les ouvrages existants et de les substituer par des ouvrages circulaires en béton armé de sections hydrauliques équivalentes. L'enfouissement de ces réseaux sera de profondeur identique voir inférieure mais avec une couverture minimale sous chaussée par rapport à la génératrice supérieure de 0.80 m. Les puits existants seront remplacés par des puits à grille «type lozérien».

Les murs d'entonnement, les radiers, les têtes de sécurité, représentant les parties visibles des ouvrages hydrauliques seront construits en maçonnerie ordinaire avec parements de moellons bruts calcaires.

### 3.3.6. STRUCTURE DE CHAUSSEE

La structure existante sera conservée, avec reprofilage éventuel sur 4 à 6 cm d'épaisseur en grave émulsion préalablement à l'application d'un béton bitumineux en revêtement de surface.

La structure type « en rive » retenue pour l'élargissement est :

- couche de forme : 25 cm de grave 0/31,5,
- couche de base : 20 cm de grave 0/20,
- couche d'imprégnation,
- béton bitumineux de 5 cm (gravillonnage clair pour accotement).

### 3.3.7. OUVRAGES D'ART

La chaussée neuve sera construite en partie sur la chaussée existante, l'élargissement s'effectuera par l'exécution de poutre de rives ceci afin de préserver l'implantation des murs existants de part et d'autre de la chaussée. Dans les cas où l'élargissement coté amont implique la démolition de murs de soutènement existant en contre haut, ces derniers seront reconstruits en retrait de la route afin de maintenir la largeur de la chaussée.

### 3.3.8. DISPOSITIFS DE RETENUE

Aucun dispositif de retenue n'est prévu en dehors des zones aménagées avec des murs et parapets existants et remis en état dans le cadre de l'aménagement, conformément à la préconisation de l'arrêté ministériel autorisant les travaux.

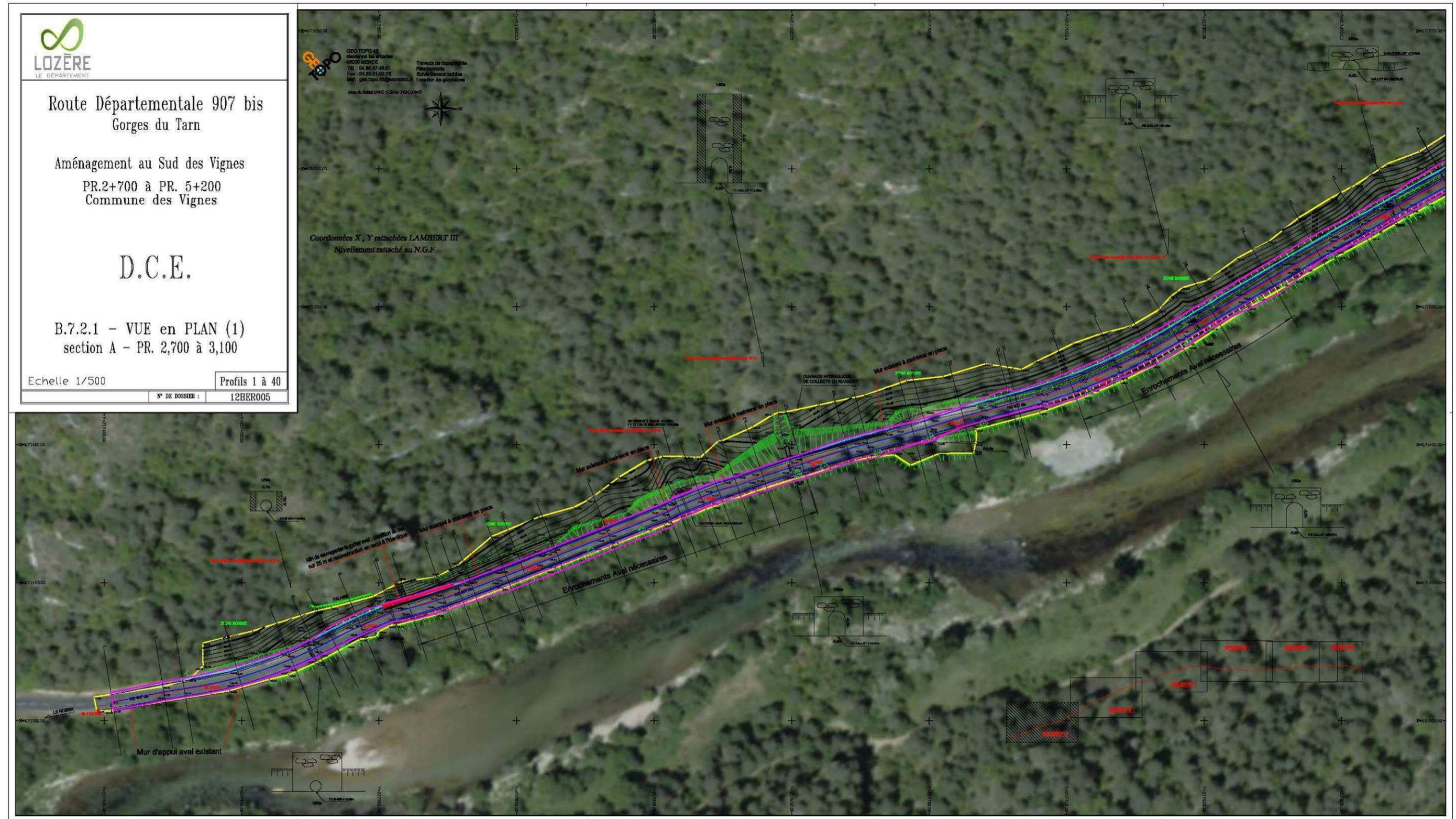
Le reste du linéaire non pourvu de maçonnerie (soit 2 130 m linéaires) sera aménagé par des chasse-roues en blocs calcaires, validés pour leur forme et leur aspect par le service départemental de l'architecture et du patrimoine.

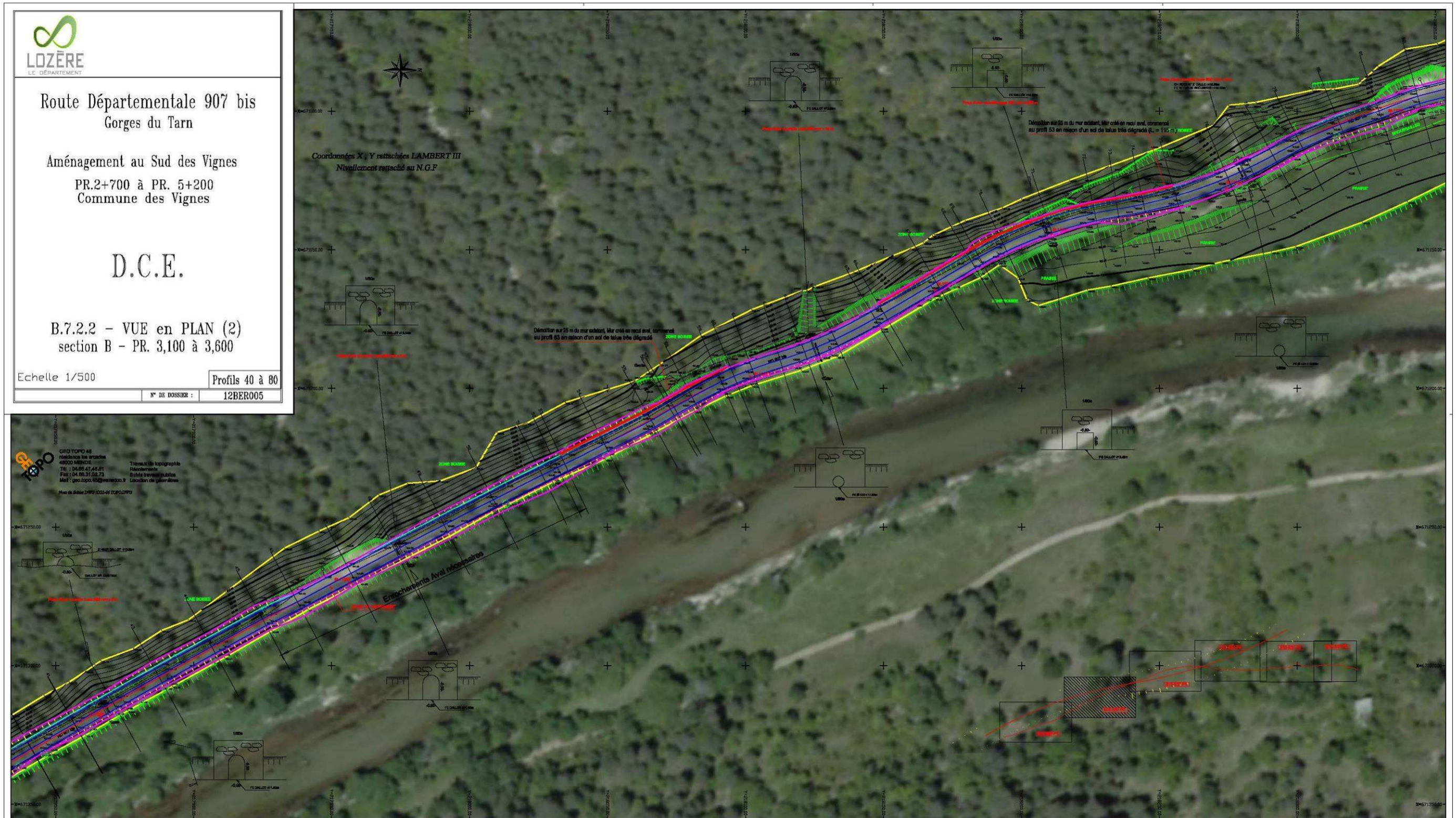
### 3.3.9. RESEAUX

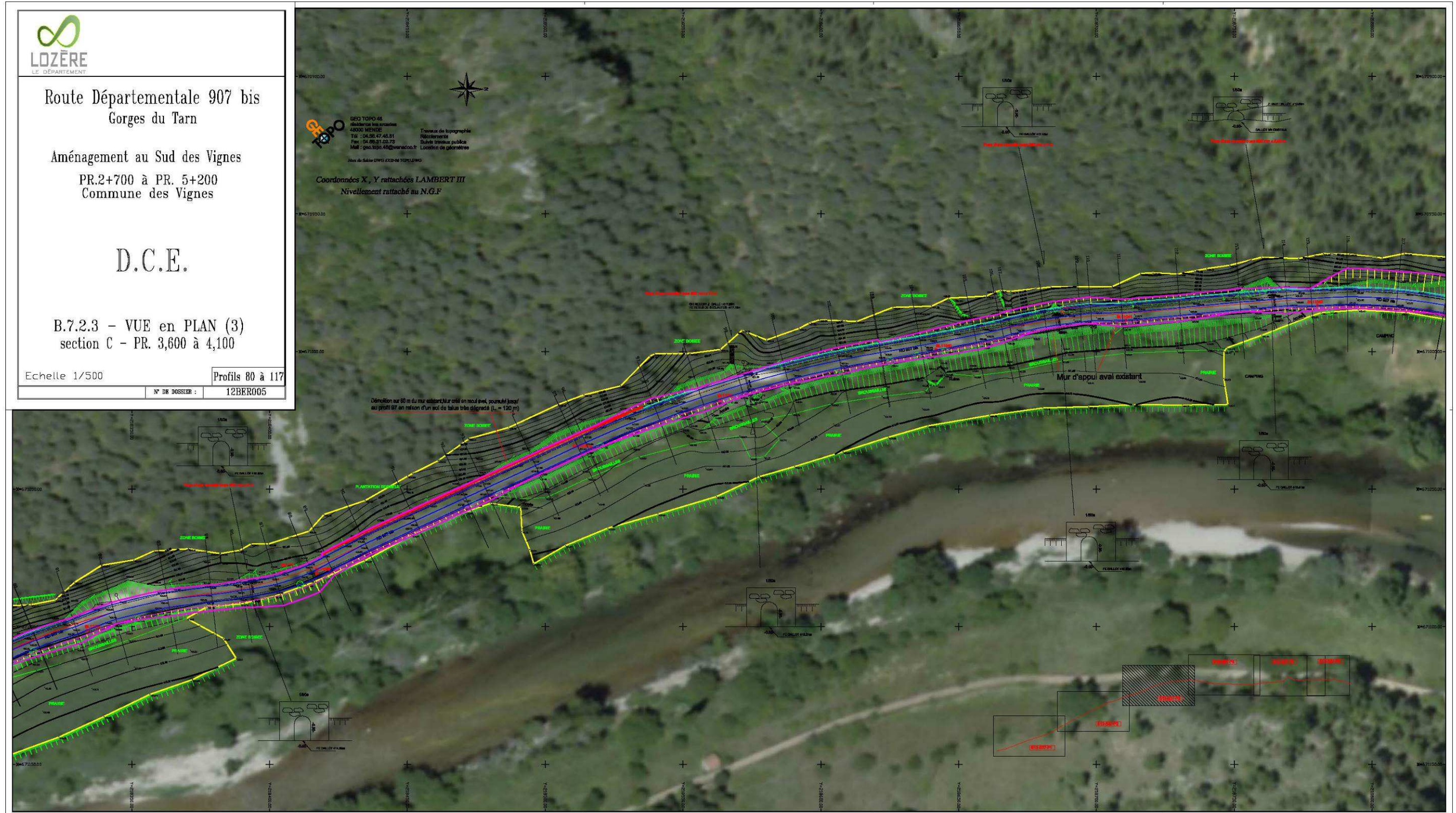
Les réseaux concernés par les travaux (électriques et téléphoniques) seront mis en souterrain conformément aux préconisations de l'étude paysagère préalable et ceci sur toute la totalité de la zone du projet.

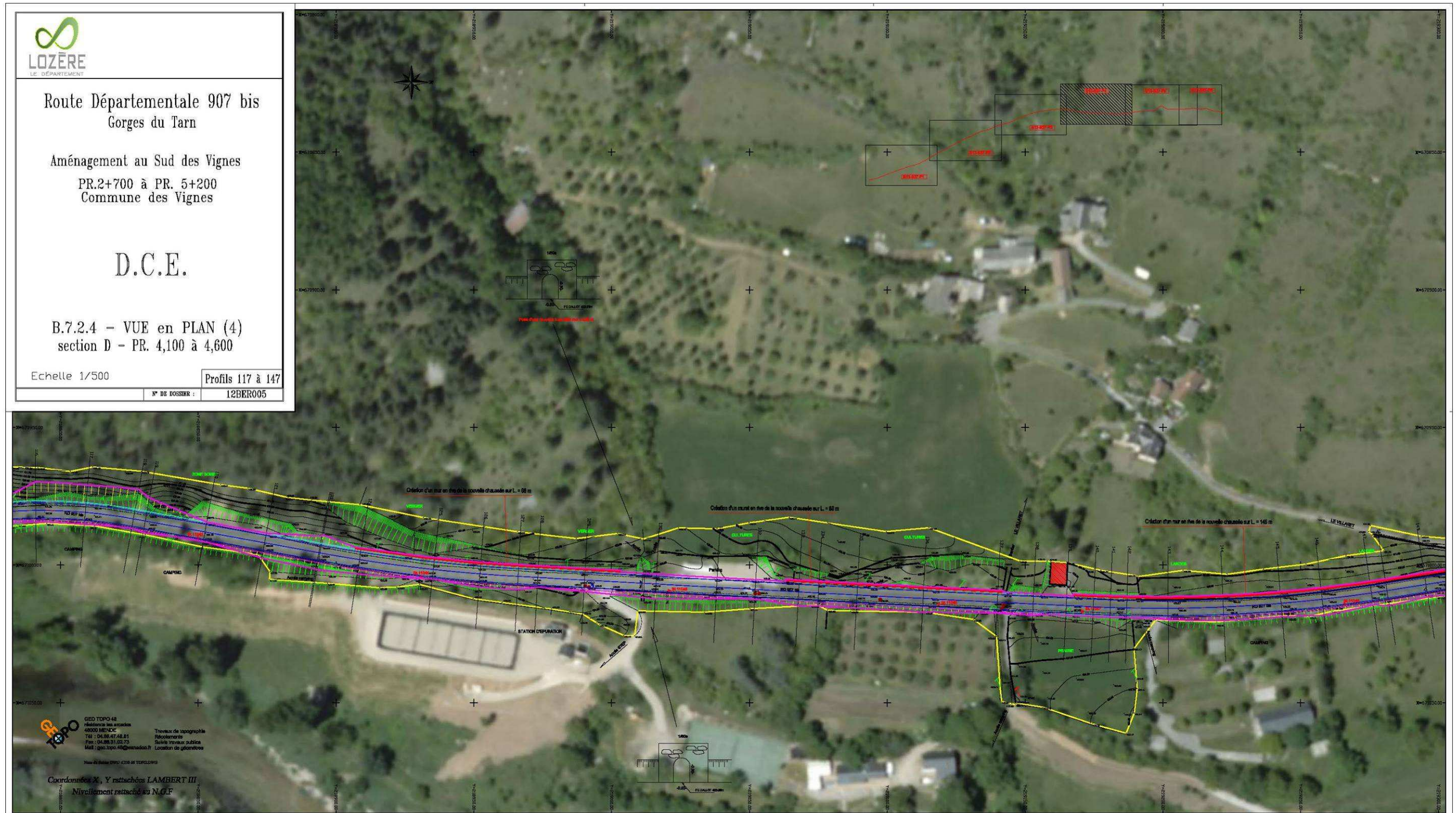
Dans les secteurs où les aménagements d'élargissement s'avèrent impossible à réaliser, mais qui intègre l'enfouissement des réseaux, l'opération prévoit de refaire le revêtement de surface en bicouche.

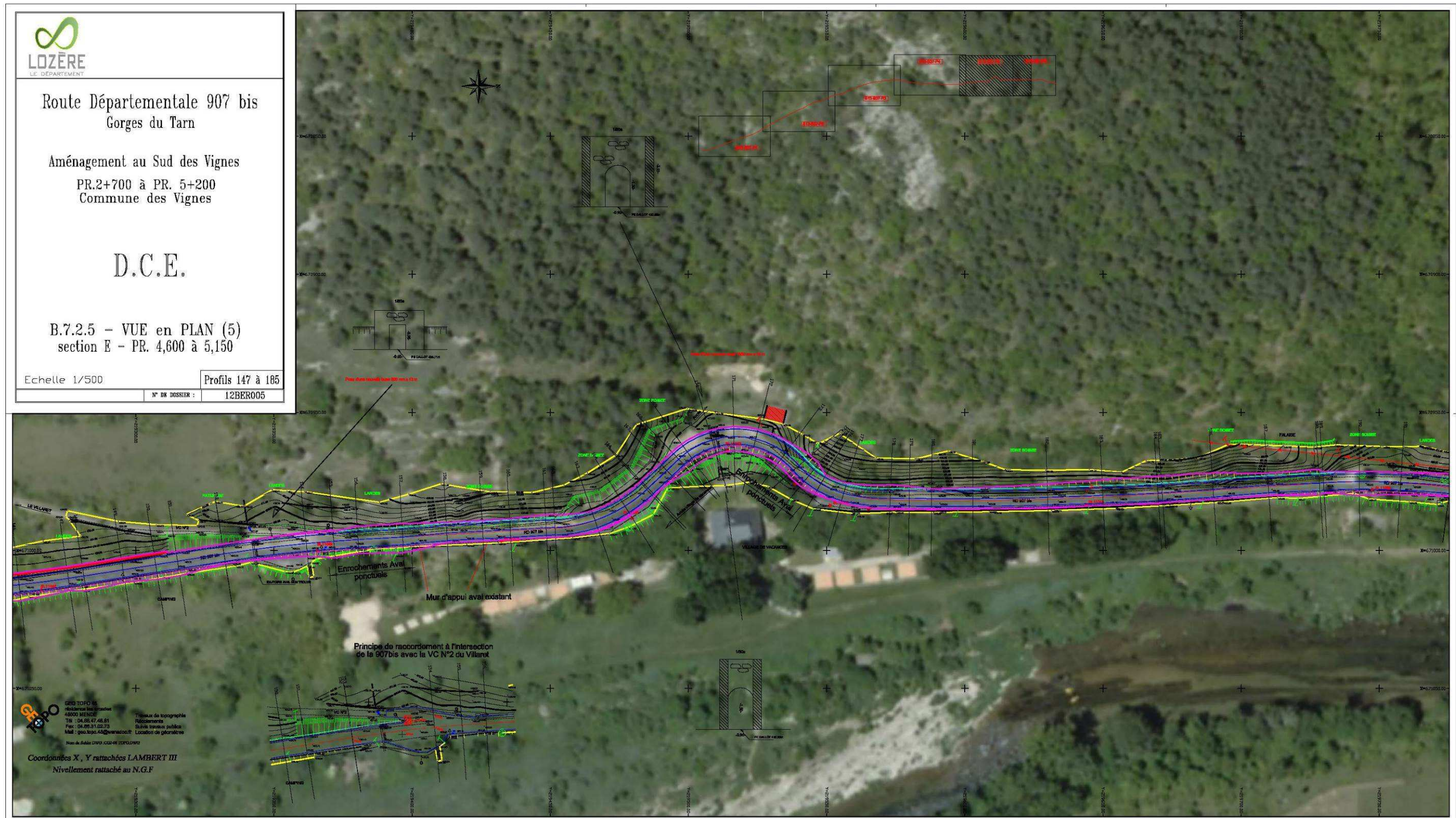


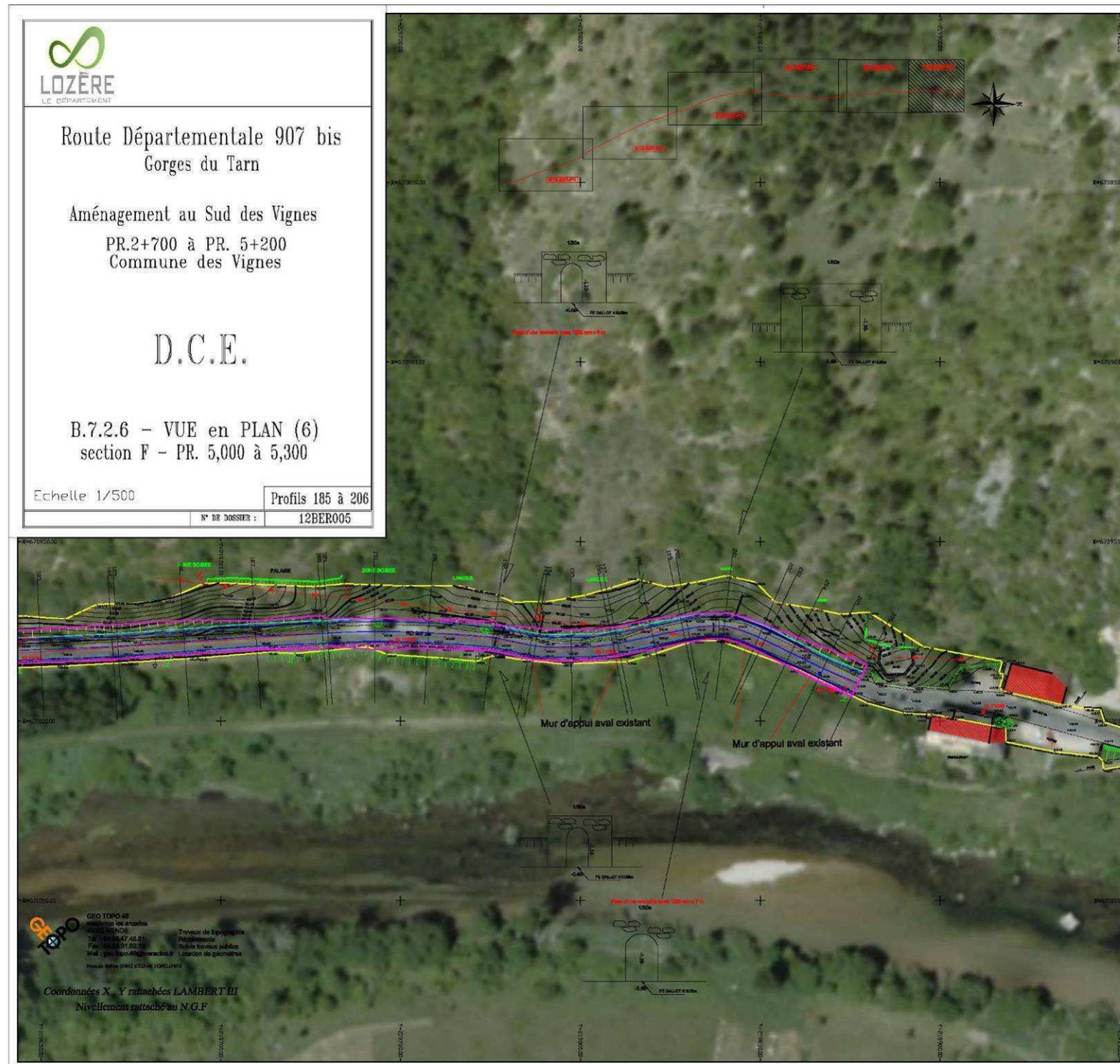












## 4. ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

### 4.1. EFFETS SUR LE MILIEU NATUREL EN PHASE CHANTIER

#### 4.1.1. EFFETS SUR LE MILIEU RECEPTEUR

Durant la phase chantier, le principal effet du projet concerne l'augmentation du risque de pollution.

Ces risques de pollution sont liés :

- à la production de matières en suspension (M.E.S) : en effet, l'érosion par l'eau et le vent des sols décapés, la manipulation des matériaux et le rejet des eaux utilisées pour le chantier peuvent entraîner un apport de sédiments dans le Tarn qui constitue l'exutoire in fine des eaux de ruissellement de la zone de projet,
- aux risques de pollutions par les engins de chantier (vidanges, fuites),
- à l'apport de résidus de ciment (coulée, poussière) lors de la fabrication du béton (ouvrages hydrauliques, murs de soutènement),
- aux pollutions liées aux matériaux utilisés et aux pollutions provenant des zones de stockage des matériaux.

Les risques sont essentiellement liés au relargage de polluants chimiques.

L'activité des engins de chantier et leur entretien peuvent être à l'origine de déversements accidentels d'hydrocarbures ou d'huiles de graissage.

Si les risques d'aboutir à une pollution significative sont plus faibles que ceux liés aux M.E.S., leurs effets sont par contre plus durables.

#### 4.1.2. EFFETS SUR LE MILIEU BIOLOGIQUE

##### A. Effets sur les habitats et la flore

L'aménagement du projet se traduira essentiellement par la suppression de zones rudérales. Ce sont les principales zones concernées par les travaux d'élargissement et de réaménagement de la RD907bis. Il s'agit des accotements, bords de routes, talus qui seront repris.

Sur certains secteurs, côté Ouest essentiellement, les talus rocheux seront repris afin d'élargir la chaussée. Compte tenu de la hauteur de certains talus une étroite bande de forêt évaluée de 2 à 4 m de large sur la forêt de chêne pubescent et sur la forêt de pins sylvestres pourra être supprimée afin de stabiliser les parois rocheuses qui seront reprises. La surface concernée peut être estimée à 2 500 m<sup>2</sup> environ et correspond à ces sujets d'arbres adultes (pins ou chênes) et à des jeunes sujets, présents en bordure de route.

Cet impact peut être évalué comme « faible » sur l'ensemble du linéaire concerné compte tenu du fait que les habitats naturels de la zone de projet présentent un intérêt écologique faible à nul. Cet impact sera également faible sur la flore, toutes les espèces concernées étant communes et ne présentant pas d'enjeux

locaux de conservation.

Concernant les espèces remarquables d'orchidées observées dans le fuseau d'étude, les stations d'orchis Bouc (*Himantoglossum hircinum*) et d'orchis homme-pendu (*Orchis anthropophora*) ne seront pas impactées par le projet. Poussant sur une zone de pré herbacé située au-dessus de la route, ce secteur est situé hors emprise de l'élargissement prévu pour la RD 907 Bis.

Pour les 2 stations d'orchis tacheté (*Dactylorhiza maculata*), la première, située en bordure d'un chemin dans la forêt de pin ne sera pas du tout impactée par le projet. La deuxième, en bord de route pourra être en partie dégradée.

Pour l'orchis pyramidalis (*Anacamptis pyramidalis*) 7 stations sur les 15 recensées, seront impactées par l'élargissement du tracé de la RD 907 Bis. Les deux plus importantes stations (55 et 60 pieds d'orchidées), localisées sur le même site que l'orchis bouc et l'orchis homme-pendu seront épargnées.

Rappelons qu'aucune de ces orchidées n'est protégée au niveau national ou en région Languedoc-Roussillon. L'élargissement de la route, s'il engendrera la suppression de milieux ouverts en bordure de route (bas-côtés fauchés), engendrera la création d'une surface équivalente après travaux (fauchage des bas-côtés de la route nouvellement créée) d'un milieu ouvert, favorable aux orchidées.

Le projet n'engendrera donc pas au final, de suppression de milieux favorables aux orchidées.

L'impact global de ces travaux est donc jugé faible sur la flore.

## B. Effets sur la faune

Les travaux n'engendreront pas d'impact spécifique sur les différents compartiments de la faune, excepté les oiseaux et plus particulièrement les rapaces.

Les effets des travaux resteront très faibles sur les insectes, leurs habitats n'étant pas dégradés.

Concernant les amphibiens, les effets des travaux seront nuls. Situés au bord du Tarn, les populations de grenouilles et de crapauds communs ne seront pas affectées par le projet.

Les effets sur les reptiles resteront très faibles : ces espèces à faible enjeu local de conservation sont communes et leurs zones d'habitats favorables sont importantes aux abords. Assez peu d'habitats sont propices à ces reptiles directement en bord de route. Les talus rocheux présentent très peu d'anfractuosités pouvant loger des lézards et autres serpents.

Les effets sur la faune piscicole du Tarn resteront très faibles, compte tenu de l'éloignement de la rivière et de la nature des travaux envisagés (terrassement et reprise de la chaussée).

Les effets sur les chiroptères devraient rester également très faibles : aucune cavité ou grotte n'est recensée dans le fuseau d'étude. De plus aucun arbre gîte n'a été recensé en bordure de la route existante.

L'impact du projet sur les oiseaux sera lié essentiellement à un dérangement des espèces pendant la phase chantier, par la circulation, les bruits et vibrations des engins de chantier sur les zones de travaux et à leurs abords immédiats.

Concernant les petits oiseaux recensés dans le fuseau d'étude, ces gênes pourront occasionner un déplacement temporaire des espèces vers les secteurs environnants plus calmes. L'impact sur la nidification de ces espèces devrait être faible, compte tenu de la disponibilité d'habitat aux alentours de la zone de projet.

Concernant les rapaces, dont la plupart des espèces niche sur les hauteurs au dessus des gorges, le trafic des engins de chantier aura très peu d'effet sur ces espèces, nichant bien au-dessus.



Par contre, les travaux d'aménagement qui nécessiteront des déroctages pourront avoir un impact très fort sur ces espèces s'ils ont lieu pendant la période de reproduction (couvaïson + nourrissage des petits jusqu'à l'envol du nid).

En effet, des opérations de déroctage par dynamitage de la roche pourront engendrer une fuite de ces rapaces, avec un abandon de la couvaïson ou des petits présents au nid. Cet impact pourra être **très fort** pour l'aigle royal, déjà concerné par des couvaïsons en échec sur le secteur, pour le vautour percnoptère, le vautour moine, le grand duc d'Europe et également sur l'aigle botté, le circaète Jean le Blanc et le vautour fauve.

Si ces travaux de déroctage sont réalisés avec des BRH, l'impact sur la nidification des rapaces sera légèrement moindre mais restera important et passera de très fort à fort. Des abandons de nids et échec de couvaïson sont également possible pour tous ces rapaces.

En dehors de la période de reproduction cet impact pourra être faible : les rapaces utilisent les falaises comme reposoir et chassent sur des territoires plus vastes.

Le principal risque concerne l'abandon des nids et des jeunes qui peuvent s'y trouver. La reproduction de tous ces rapaces étant assez faible (1 à 2 jeunes par an) et soumises à d'autres aléas (climat, disponibilité de nourriture...), chaque saison de reproduction est importante, particulièrement pour les espèces classées vulnérables ou en danger d'extinction.

Cependant, en programmant le chantier à une certaine période de l'année, l'essentiel des impacts forts à très forts peu être évité. Des mesures sont proposées en ce sens.

**L'impact global des travaux devrait rester faible sur toutes les espèces de la faune observées dans le fuseau d'étude, excepté les oiseaux. En effet, pour toutes les autres espèces, le réaménagement prévu de la RD907 bis, correspond à des faibles élargissements, l'éloignement de la rive de chaussée nouvelle et ancienne n'ayant une amplitude que de 2 m maximum. Les destructions d'habitats d'espèces resteront très limitées et des surfaces équivalentes de milieux ouverts en bordure de route seront recrées en fin de travaux de part et d'autre de la chaussée.**

**Seuls les rapaces remarquables présents dans un fuseau d'étude élargi (ensemble des gorges du Tarn), pourront subir un impact important en fonction de la période de travaux et des techniques de chantier utilisées.**

## 4.2. EFFETS SUR LE MILIEU HUMAIN EN PHASE CHANTIER

### 4.2.1. AUGMENTATION DE L'EMISSION DE POUSSIÈRES

Les sources de poussières concerneront essentiellement :

- les mouvements des engins mobiles d'extraction,
- la circulation des engins de chantiers (pour le chargement et le transport),
- les travaux d'aménagement et de construction.

Les poussières émises par les engins d'extraction diminueront notablement au fur et à mesure des travaux et lorsque les terrassements avanceront, les terres seront plus humides, ce qui limitera l'émission des poussières.

La circulation des engins de chantiers et des véhicules de transport en particulier constituera une source de formation de poussières pendant la totalité des travaux, par l'érosion des pistes de circulation, par la remise en suspension dans l'air de poussières retombées au sol et par leur vitesse de projection dans l'atmosphère.

De même lors de forts vents, les poussières au sol pourront être soulevées par les turbulences et remises en suspension dans l'air.

L'évaluation de la quantité de poussières produites est très aléatoire et demanderait la connaissance d'un certain nombre de paramètres, difficilement estimables (vents, pluies, aspersions, etc.).

Cependant, la dimension des poussières produites sera telle que la plus grande partie retombera au sol à une distance relativement faible du point d'émission par des conditions de vents normales. Mais celles-ci peuvent toucher les habitations aux alentours, ce qui engendrera certains désagréments pour la population proche du site. Le dépôt de poussières sur les végétaux peut également entraîner une baisse de la photosynthèse.

**La zone d'étude étant très peu habitée cet impact sera faible.**

#### 4.2.2. AUGMENTATION DES NIVEAUX SONORES

La principale source de bruit durant les travaux est due aux terrassements et aux travaux d'aménagement. Les bruits de chantier et les bruits des engins de chantier sont réglementés. Les principaux textes de référence sont les arrêtés du 20 novembre 1969 et du 12 mai 1997, et la directive n°86/662/CEE du 22 décembre 1986.

Les travaux prévus nous amènent à considérer trois catégories mobiles de sources de bruit :

- les engins d'extraction,
- les engins de chantiers,
- les engins de transport.

Le niveau sonore varie suivant le régime pour :

- les engins d'extraction : 75 dB(A) à 100 dB(A),
- les engins de chantiers : de 80 dB(A) à 100 dB(A),
- les engins de transport : de 80 dB(A) à 95 dB(A).

(note : mesures faites à 7 mètres de l'engin et à 1,50 mètre du sol à charge nulle)

Les engins les plus bruyants peuvent donc atteindre un niveau sonore de 100 dB(A) à 7 mètres de distance. On pourra prendre ce chiffre de 100 dB(A) comme niveau sonore maximum émis par le chantier.

En effet, en supposant que, à un même instant, fonctionnent un engin de 100 dB(A) et dix engins émettant 85 dB(A), le bruit total résultant est de 100,2 dB(A) très proche du seul engin le plus bruyant. Cette valeur retenue est, de plus, particulièrement pessimiste, puisque nous avons retenu le maximum de la fourchette.

La propagation du bruit se fait essentiellement par voies aériennes et son intensité décroît graduellement en fonction de la distance entre le point d'émission et le point de réception.

Théoriquement, pour une source fixe, on admet une atténuation de 6 dB(A) chaque fois que la distance double, avec répartition du bruit dans toutes les directions. Mais en pratique, il est nécessaire de prendre en compte un certain nombre de paramètres liés à la propagation du bruit : absorption dans l'air, réfraction due aux gradients de température et de vitesse du vent, diffusion de la turbulence de l'air, effet de la végétation (bien que celle-ci soit souvent négligeable), effet de la topographie...

En approximation, on pourra admettre que l'atténuation en fonction de la distance se situera entre 8 et 10 dB(A) par doublement de la distance (100 dB(A) à 7 mètres de la source, 91 à 14 mètres...).

A partir d'un niveau de bruit maxima retenu à la source de 100 dB(A), le niveau de bruit équivalent (Leq) est alors déterminé en façade des habitations les plus proches (en tenant compte des effets particuliers comme les effets d'angle, les effets d'écran...).

**La zone d'étude étant très peu habitée cet impact sera faible.**

### 4.2.3. CIRCULATION

Le projet va impliquer un impact notable sur la circulation aux abords du site. En effet, le nombre de poids lourds dans le secteur va augmenter momentanément (engins de chantier). Ces poids lourds vont donc générer des nuisances supplémentaires pour les usagers du secteur, en augmentant la circulation et le bruit ambiant. Ces perturbations seront localisées dans le temps et dans l'espace. Pour la sécurité routière, le trajet au chantier peut présenter un risque d'accident.

### 4.2.4. TRANSPORT DE MATERIAUX

Le transport de matériaux extraits ou nécessaires aux divers aménagements n'occasionne pas de nuisances phoniques supérieures à celles existantes, tant sur le chantier et sa voie d'accès que sur le réseau routier, le matériel utilisé étant composé de camions répondant aux normes imposées par le code de la route (article R71).

Les émissions de poussières resteront limitées à celles générées par le chargement des véhicules de transport et à leurs mouvements jusqu'à la voirie locale. Les bennes seront bâchées afin d'éviter la dispersion de poussières.

### 4.2.5. USAGERS DU SECTEUR

Les usagers et habitants du secteur subiront un ensemble de nuisances durant la phase des travaux. Ces nuisances sont temporaires et limitées dans le temps. La plupart de ces impacts ont été abordés dans les paragraphes précédents (conditions de circulation, nuisances sonores, poussières...).

### 4.2.6. ACTIVITES EXISTANTES

Les activités et parcelles agricoles situées autour de la zone d'emprise bénéficient d'accès propres et continueront donc à être desservies durant le chantier.

### 4.2.7. PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE

Les travaux de terrassement constituent la période favorable à la découverte d'un patrimoine archéologique enfoui et inconnu à ce jour.

Le secteur à l'étude ne présente pas de réelle sensibilité archéologique ; cependant une découverte fortuite ne peut être écartée. Si ce cas devait se présenter, le maître d'ouvrage s'engage à avertir les services de la Direction Régionale des Affaires Culturelles Languedoc Roussillon.

## 4.2.8. GESTION DES DECHETS

Les déchets (identification non exhaustive) susceptibles d'être produits sur un chantier sont les suivants :

Nature des déchets	Matériaux naturels	Matériaux manufacturés	Produits hydrocarbonés	Autres
Déchets inertes	Matériaux géologiques	Bétons, Bordures de trottoirs,	Croûtes d'enrobés bitumineux	Néant
Déchets banals	Déchets verts,	Poteaux, bancs, bornes, etc....	Néant	Déchets en mélanges
Déchets spéciaux	Néant	Déchets de peinture lors de l'application de la signalisation horizontale	Certains enrobés bitumineux contenaient de l'amiante dans leur formulation. Il est par conséquent préférable de réaliser des recherches d'amiante dans les enrobés en place.	Néant

**Les déchets inertes** ne se décomposent pas, ne brûlent pas et ne produisent aucune réaction chimique, physique ou biologique durant leur stockage.

**Les déchets banals** sont considérés comme des déchets assimilés aux déchets ménagers et peuvent être traités par des collectivités locales. Cependant, celles-ci n'ont pas l'obligation de collecter et traiter ces déchets. Toutefois, elles ont l'obligation d'intégrer la quantité des DIB générés afin de dimensionner et localiser les futures installations de traitement des déchets.

**Les déchets spéciaux :** La liste des déchets dangereux qualifiés de « DIS » est fixée dans le décret n°95-517 du 15 mai 1997 relatif à la classification des déchets dangereux.

Les filières d'élimination de ces déchets sont synthétisées de la manière suivante :

Nature des déchets	Matériaux naturels	Matériaux manufacturés	Produits hydrocarbonés	Autres
Déchets inertes	Réemploi sur place en remblais, Recyclage par concassage, Stockage en centre de classe 3	Recyclage par concassage, Centre de stockage de classe 3	Recyclage par concassage Centre de stockage de classe 3	Néant
Déchets banals	Compostage, Centre de stockage de classe 2	Recyclage, Centre de stockage de classe 2	Néant	Centre de stockage de classe 2
Déchets spéciaux	Néant	Recyclage, Centre de stockage de classe 1 (amiantes fibreuses)	Centre de stockage de classe 1	Néant

La grande majorité des déchets produits sont des déchets inertes et banals. Selon leur caractère non polluant, ils offrent plusieurs possibilités concernant leur mode de traitement. Il peut s'agir par exemple du réemploi des déblais en remblais sur le chantier ou hors chantier.

Sinon, ces déchets sont facilement recyclables par concassage.

En dernier recours, si les conditions techniques et économiques du moment ne permettent pas l'utilisation des solutions de traitement citées, les déchets inertes seront qualifiés de «déchets ultimes» et pourront être dirigés vers un centre de stockage de classe 3.

**Pour le projet de la RD907 au Sud des Vignes, l'ensemble des déchets inertes et banals seront mis en dépôt sur la zone identifiée sur la commune de Saint Rome de Dolan (voir localisation page 75). Si des déchets spéciaux devaient être produits, ils seront dirigés vers des centres de stockage de classe 1 par les entreprises en charge des travaux.**

## 4.3. EFFETS SUR LE MILIEU NATUREL EN PHASE D'EXPLOITATION

### 4.3.1. EFFETS SUR LE MILIEU RECEPTEUR

Le projet sera sans effet sur le milieu récepteur en phase d'exploitation.

En effet, le niveau de trafic attendu sur l'infrastructure routière sera identique à celui supporté actuellement. De ce fait, le risque de pollution chronique et accidentelle est identique à ceux actuels.

De plus, les ouvrages hydrauliques de traversée seront simplement prolongés sans que leur section hydraulique ne soit modifiée.

### 4.3.2. EFFETS SUR LE MILIEU BIOLOGIQUE

#### A. Effets sur les habitats et la flore

Le projet n'engendrera pas d'effets supplémentaires sur la flore ni sur les habitats, en dehors de ceux évoqués pour la phase travaux.

#### B. Effets sur la faune

L'aménagement du projet devrait être sans impact particulier ou supplémentaire sur la faune, dans la mesure où le trafic attendu ne sera pas augmenté.

L'objet de ces travaux reste un élargissement limité (maximum 2 m) de certaines portions de la route afin de sécuriser le trafic et le croisement des véhicules.

## 4.4. EFFETS SUR LE MILIEU HUMAIN EN PHASE D'EXPLOITATION

### 4.4.1. EFFETS SUR LE BATI

Les bâtiments recensés sur la zone d'étude ne sont pas touchés par le projet. Aucune suppression de bâti

n'est envisagée.

De plus, l'accès à toutes les constructions existantes sera maintenu.

#### 4.4.2. EFFETS SUR L'ACTIVITE ECONOMIQUE

Le projet n'a aucun effet direct sur les autres activités communales.

En amélioration les conditions de circulation et la fluidité du trafic sur la RD907bis, le projet aura un effet positif sur les activités touristiques et de loisirs recensées sur le secteur.

#### 4.4.3. EFFETS SUR LES CONDITIONS DE CIRCULATION

Le but prioritaire du projet est l'amélioration des conditions de circulation sur la RD907bis.

En améliorant les caractéristiques géométriques de la RD907bis, le projet aura un effet très positif sur l'écoulement du trafic et la sécurité des usagers.

Le projet est satisfaisant au regard des caractéristiques géométriques et de son adéquation avec la nature et l'importance du trafic prévu dans le cadre du programme d'aménagement global.

#### 4.4.4. EFFETS SUR LE FONCIER

Le projet se situe sur des emprises foncières appartenant à des propriétaires privés.

Le projet nécessite de ce fait l'acquisition des terrains par le maître d'ouvrage.

#### 4.4.5. EFFETS SUR LES EQUIPEMENTS

Aucun effet n'est à attendre sur la station d'épuration recensée. Son accès sera rétabli et ses constructions ne seront pas impactées par le projet.

#### 4.4.6. EFFETS SUR LES RESEAUX

Les réseaux aériens (téléphone et électricité) seront enterrés conformément à la préconisation de l'arrêté ministériel autorisant les travaux.

Les réseaux déjà souterrains et/ou existants (AEP, EU...) seront sauvegardés.

#### 4.4.7. EFFETS SUR LE PATRIMOINE CULTUREL

Aucun élément du patrimoine culturel n'a été identifié sur la zone d'étude.

De ce fait, aucun effet n'est à attendre sur le patrimoine culturel local.

## 4.4.8. EFFETS SUR LE REGLEMENT D'URBANISME ET AUTRES CONTRAINTES REGLEMENTAIRES

Le projet ne présente aucune incompatibilité avec les contraintes règlementaires recensées dans le cadre de l'état initial.

## 4.4.9. EFFETS SUR LE PAYSAGE

Situé au cœur du site classé des gorges du Tarn, le projet a été conçu en tenant compte des conclusions et préconisations de l'étude paysagère réalisée en amont.

De ce fait, son intégration au paysage local sera en totale adéquation avec la nature du site et ses caractéristiques paysagères de grande qualité.

Les mesures préconisées par l'équipe de paysagistes sont reprises dans le paragraphe consacré aux mesures.

## 4.4.10. EFFETS SUR L'AMBIANCE SONORE

Le projet ne se situe pas en zone sensible du point de vue acoustique et ne sera pas à l'origine de nuisances sonores supplémentaires. En effet, le trafic attendu sur la RD907bis lors de la mise en service de l'aménagement ne sera pas supérieur au trafic actuellement connu.

## 4.4.11. EFFETS SUR LA QUALITE DE L'AIR ET LA SANTE PUBLIQUE

### A. Rappels des impacts principaux des polluants sur la santé humaine

#### a. Effets directs

La contamination humaine par effet direct s'effectue essentiellement par inhalation et dans une moindre mesure par contact (épiderme, muqueuses).

- Les effets potentiels des polluants atmosphériques sur la santé suivis dans cette étude sont listés ci-après : le monoxyde de carbone (CO) atmosphérique provoque une baisse de l'oxygénation du sang (hypoxie) en se fixant à la place de l'oxygène sur l'hémoglobine. Aux concentrations rencontrées dans les villes, il peut être responsable de crise d'angine de poitrine, d'épisodes d'insuffisance cardiaque ou d'infarctus chez les personnes sensibles.
- Le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) n'a pas d'effet direct démontré sur la santé humaine, et des concentrations nocives ne se rencontrent jamais en milieu ouvert.
- Les oxydes d'azote (NOx) : leurs principaux effets sur la santé sont une altération de la fonction respiratoire chez l'enfant en particulier, une hyper réactivité bronchique chez l'asthmatique et des troubles de l'immunité du système respiratoire.
- Les hydrocarbures (dont le benzène C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) sont absorbés au niveau du poumon, et une partie est rapidement éliminée par le rein, tandis que l'autre est transformée au niveau de l'organisme (foie, moelle osseuse). L'effet principal d'une exposition chronique au benzène est un endommagement de la moelle osseuse, qui peut occasionner une décroissance du taux de globules rouges dans le sang et une anémie. Il peut également occasionner des saignements et un affaiblissement du

système immunitaire. L'effet du benzène sur la fertilité de l'homme ou le bon développement du fœtus n'est pas connu. Le benzène est reconnu comme étant une substance cancérigène.

- Les particules altèrent la fonction respiratoire chez l'enfant en particulier, irritent les voies respiratoires inférieures, ont des effets mutagènes et cancérigènes (dus notamment aux hydrocarbures aromatiques polycycliques, ou HAP, adsorbés à sa surface).
- Les métaux lourds fixés sur les particules sont également responsables de troubles spécifiques :
  - Le plomb est un poison du système nerveux (saturnisme) et engendre des troubles sur la biosynthèse de l'hémoglobine. Heureusement la généralisation de l'essence sans plomb (depuis 1989) et la diésélisation du parc ont entraîné une baisse notable des teneurs constatées
  - Le zinc est moins nocif, mais sa présence s'accompagne de celle du cadmium d'une toxicité très forte
  - Le nickel est reconnu comme cancérigène
  - Le cadmium peut être par voie respiratoire, à l'origine de cancer du poumon et provoque des troubles de la fonction rénale
- Le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) est produit par oxydation du soufre présent dans le gazole. C'est un élément phytotoxique très agressif, il peut se manifester par des brûlures, des nécroses, des tâches. Un jaunissement progressif des feuilles et des chloroses entraînant une sénescence précoce et une baisse des rendements.
- L'ozone (O<sub>3</sub>), polluant secondaire se forme à partir de précurseurs NO<sub>x</sub>, CO, hydrocarbures. Il présente une toxicité similaire à celle des NO<sub>x</sub> mais à dose inférieure. Il entraîne une baisse de la capacité pulmonaire aggravée par les activités sportives et chez les asthmatiques et irritation des muqueuses (les yeux notamment).

## b. Effets indirects

Les effets des polluants atmosphériques sur la santé humaine peuvent être indirects, et résulter du transfert de substances toxiques à travers la chaîne alimentaire. L'évaluation de cet impact est généralement difficile à appréhender.

Les émissions polluantes liées à un tel aménagement génèrent un impact négligeable, vis-à-vis de la pollution à grande échelle, mais il faut néanmoins signaler qu'elles contribuent à accentuer les deux phénomènes suivants :

### ◆ L'effet de serre

- le CO<sub>2</sub> intervient de manière prédominante,
- les hydrocarbures sont responsables de 14 % de l'effet de serre (source ADEME), essentiellement par l'action du méthane,
- le CO intervient indirectement en se transformant en CO<sub>2</sub> et en augmentant la présence de méthane. L'ozone troposphérique est très actif.



### ◆ L'acidification des pluies

Les SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> et les hydrocarbures participent activement aux phénomènes des précipitations acides.

Les composés d'origine naturelle ou dus à l'activité humaine ont la propriété de subir des transformations chimiques dans l'atmosphère. Ils peuvent former des acides et des sels acides. Ces dépôts acides lors des précipitations peuvent dégrader les écosystèmes aquatiques sensibles, et entraîner une dégénérescence des massifs forestiers en agissant sur la croissance végétale.

## B. Estimation des concentrations dans la bande d'étude

Les tableaux ci-après présentent les résultats des émissions de gaz polluants sur la zone d'étude en fonction des trafics attendus sur la RD907bis, lors de la mise en œuvre de l'aménagement. Ces résultats sont issus d'une simulation établie sous le logiciel IMPACT de l'Ademe.

Pour la situation projetée sans et avec aménagement, nous avons tenu compte d'un trafic de 1126 véh/jour et 3,2% de poids lourds, correspondant au trafic attendu sur la RD907bis à horizon 2020 en tenant compte d'une augmentation annuel du trafic de 1,5%.

Nous avons établi une comparaison entre situation actuelle, situation future sans aménagement et situation future avec aménagement à horizon 2020 et ainsi connaître l'effet de l'aménagement sur la qualité de l'air.

### SITUATION ACTUELLE

Nombre de véhicules/jour	Consommation	CO	CO <sub>2</sub>	Nox	COV	Particules	SO <sub>2</sub>
1000 véh dont 32 PL	148 054 gr/j	2 686 gr/j	466 574 gr/j	582 gr/j	176 gr/j	29 gr/j	15 gr/j

### SITUATION PROJETEE SANS AMENAGEMENT

Nombre de véhicules/jour	Consommation	CO	CO <sub>2</sub>	Nox	COV	Particules	SO <sub>2</sub>
1126 véh dont 36 PL	169 071 gr/j	2 348 gr/j	532 967 gr/j	567 gr/j	157 gr/j	25 gr/j	17 gr/j

### SITUATION PROJETEE AVEC AMENAGEMENT

Nombre de véhicules	Consommation	CO	CO <sub>2</sub>	Nox	COV	Particules	SO <sub>2</sub>
1126 véh dont 36 PL	169 071 gr/j	2 348 gr/j	532 967 gr/j	567 gr/j	157 gr/j	25 gr/j	17 gr/j

L'aménagement envisagé de la RD907bis sera sans effet sur l'augmentation du trafic supporté. L'augmentation dont nous avons tenu compte dans nos simulations relève d'une augmentation « naturelle » constaté sur les réseaux routiers départementaux. Elle sera donc identique avec ou sans aménagement.

Le projet sera donc sans effet sur les émissions de polluants dans l'air.

## C. Effets de la pollution des eaux sur la santé publique

Le projet n'est pas de nature à provoquer de pollution des eaux.

## D. Effets du bruit sur la santé publique

Les impacts sanitaires de l'exposition au bruit sont divers, comprenant l'impact sur l'audition, les effets extra auditifs (effets sur le sommeil, sur la sphère végétative, sur le système endocrinien, sur le système immunitaire, sur la santé mentale), les effets subjectifs (gêne due au bruit, effet du bruit sur les attitudes et les comportements, effets sur les performances, effets sur l'intelligibilité de la parole). Par ailleurs, les effets liés aux multi-expositions sont mal connus. Certaines populations présentent de plus une vulnérabilité particulière à l'exposition au bruit : enfants en milieu scolaire en phase d'apprentissage, travailleurs exposés simultanément à des nuisances ou médicaments de différents type personnes âgées et personnes touchées par une déficience auditive.

En phase d'exploitation, le projet n'est pas susceptible de produire des niveaux de bruits entraînant des effets sur la santé publique.

## E. Effets des vibrations sur la santé publique

Le projet n'est pas de nature à créer des vibrations durant la phase d'exploitation. Par contre, durant les travaux des mesures spécifiques seront intégrés dans les cahiers des charges des travaux pour limiter les vibrations à des niveaux acceptables en particulier durant les travaux de terrassements.

## 5. ANALYSE DES EFFETS CUMULES DU PROJET AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS SUR L'ENVIRONNEMENT

Ce chapitre permet de présenter dans un premier temps les éventuels projets connus et d'en envisager les effets cumulés avec le projet d'aménagement de la RD907bis au Sud des Vignes.

Au sens de l'article R122-5 du code de l'environnement, sont considérés comme projets connus, ceux qui, lors du dépôt de l'étude environnementale ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique ou d'une étude environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public.

Les effets cumulatifs sont le résultat du cumul et de l'interaction de plusieurs effets directs et indirects générés par un même projet ou par plusieurs projets dans le temps et l'espace et pouvant conduire à des changements brusques ou progressifs des milieux. Il importe d'analyser les effets cumulatifs lorsque :

- des effets ponctuels se répètent fréquemment dans le temps ou l'espace et ne peuvent plus être assimilés par le milieu,
- l'effet d'une activité se combine avec celui d'une autre, qu'il s'agisse d'une activité existante ou d'un projet en cours d'instruction. Dans certains cas, le cumul des effets séparés de plusieurs projets ou programmes de travaux peut conduire à un effet synergique, c'est-à-dire à un effet supérieur à la somme des effets élémentaires,
- il y a cumul d'actions en chaîne induites par un projet unique sur un compartiment particulier du milieu.

**Dans le cadre de ce projet et au sens de l'article R122-5 du code de l'environnement, aucun projet n'est connu sur site ou à proximité.**

## 6. MESURES DE SUPPRESSION, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION PREVUES

L'article L.122 du Code de l'Environnement prévoit plusieurs types de mesures qui doivent être précisées dans l'étude environnementale «... les mesures envisagées pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables pour l'environnement...».

Les mesures d'atténuation visent à atténuer les impacts négatifs d'un projet comprennent les mesures de suppression et les mesures de réduction. Elles sont de deux sortes :

La mise en place des **mesures de suppression** correspond à l'alternative au projet de moindre impact. En d'autres termes, elles impliquent une révision du projet initial notamment en reconsidérant les zones d'aménagement et d'exploitation. Ces mesures permettront de supprimer les impacts négatifs sur le milieu naturel et/ou les espèces exposés.

Les **mesures de réduction** interviennent lorsque les mesures de suppression ne sont pas envisageables. Elles permettent de limiter les impacts pressentis relatifs au projet.

Les mesures d'atténuation consistent essentiellement à modifier certains aspects du projet afin de supprimer ou de réduire ses effets négatifs sur l'environnement. Les modifications peuvent porter sur trois aspects du projet :

- sa conception,
- son calendrier de mise en œuvre et de déroulement,
- son lieu d'implantation.

Les **mesures de compensation**, à caractère exceptionnel interviennent lorsque les mesures d'atténuation n'ont pas permis de supprimer et/ou réduire tous les impacts. Il subsiste alors des impacts résiduels importants qui nécessitent la mise en place des mesures de compensation (cf. article 2 de la loi n°76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature). Elles doivent offrir des contreparties à des effets dommageables non réductibles d'un projet et ne doivent pas être employées comme un droit à détruire.

Afin de garantir la pertinence et la qualité des mesures compensatoires, plusieurs éléments doivent être définis :

- qui ? (responsable de la mise en place des mesures),
- quoi ? (les éléments à compenser),
- où ? (les lieux de la mise en place des mesures),
- quand ? (les périodes de la mise en place des mesures),
- comment ? (les techniques et modalités de la mise en œuvre).

### 6.1. MESURES DE SUPPRESSION

Aucune mesure de suppression totale d'impact n'est à envisager.

## 6.2. MESURES DE REDUCTION

### 6.2.1. PRECAUTIONS EN PHASE CHANTIER

Les dispositions à prendre en phase chantier sont limitées et classiques. Elles visent à protéger les sols et sous-sols :

- bacs de rétention pour le stockage des produits inflammables,
- enlèvement des bidons d'huile usagée à des intervalles réguliers,
- création de fossés autour de l'aire de stationnement des engins pour limiter des déversements accidentels.

Dès le début du chantier, un bassin de décantation devra être construit afin de recueillir les eaux du chantier afin que ces dernières ne soient pas rejetées dans le Tarn et entraînent un risque de pollution.

Les bennes de transport de matériaux de chantier seront bâchées afin d'éviter la dispersion de poussières entre le lieu de production et le chantier.

Enfin, des sanitaires seront installés pendant toute la durée du chantier.

Durant l'été où la fréquence des précipitations est plus faible, il pourra s'avérer nécessaire d'arroser les pistes de circulation pour la santé et la sécurité du personnel présent sur le site et des riverains.

Il est à noter que le lessivage par l'eau des poussières sur les végétaux ou au sol, leur confère, après un séchage par évaporation, une cohésion qui, lorsqu'elle n'est pas réduite par le passage des engins de chantier, empêche une nouvelle remise en suspension par le vent.

Par ailleurs, durant les saisons où les pluies sont plus fréquentes (automne à printemps), on observera une diminution notable des retombées de poussières par rapport à l'été.

Les travaux seront réalisés durant les jours ouvrables et pendant la journée, n'occasionnant aucune gêne la nuit, le week-end, les jours fériés.

Le transport de matériaux extraits ou nécessaires aux divers aménagements n'occasionnent pas de nuisances phoniques supérieures à celles existantes sur le chantier et ses voies d'accès.

Dans tous les cas, une limitation des vitesses et une signalisation adéquate seront mises en place aux abords du chantier afin de réduire au maximum les risques sur la sécurité du trafic routier.

Les voies d'accès au chantier comporteront une signalisation appropriée.

### 6.2.2. PRESERVATION DE LA FAUNE : LES OISEAUX

L'analyse des impacts des aménagements en phase travaux a fait ressortir des impacts forts à très forts sur les rapaces remarquables fréquentant ce secteur des gorges du Tarn.

Afin de réduire fortement ces impacts et rendre cet aménagement réalisable, les 2 mesures de réduction suivantes devront être mises en place :

## A. Mesure 1 : travaux à proscrire

Tous les travaux de déroctage **par dynamitage** seront à proscrire totalement et devront être réalisés à la pelle mécanique à godet lorsque cela sera possible (roche friable) ou dans les cas difficiles au burin hydraulique (BRH).

## B. Mesure 2 : calendrier de travaux

**La période à laquelle les travaux les plus bruyants (déroctage au BRH, concassage de matériaux) devront être réalisés, sera obligatoirement comprise entre le 15 septembre et le 20 décembre.** Il s'agit de la seule période sur laquelle il n'y a pas de rapaces en reproduction sur ce secteur des gorges du Tarn.

Les premières espèces à débiter leur reproduction sont les vautours moines et les vautours fauves dès le 15 décembre... Jusqu'en avril, période d'arrivée de l'aigle botté. La reproduction dure ensuite jusqu'au 15 septembre pour le vautour moine, 15 juillet pour le vautour fauve, 1<sup>er</sup> juillet pour le grand Duc, fin août pour le Circaète Jean-le-Blanc...

Les gros travaux de déroctage au burin hydraulique seront donc prévus sur cette période du 15 septembre au 20 décembre.

L'impact final sur les oiseaux et plus particulièrement sur les rapaces remarquables sera donc faible avec le respect de ces mesures.

### 6.2.3. PRESERVATION DU PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE

Les vestiges archéologiques connus ou inconnus sont protégés par la loi du 27 septembre 1941. Toutefois durant la phase chantier, le Maître d'Ouvrage sera tenu d'informer sans délai le Ministère des Affaires Culturelles de toute découverte archéologique fortuite (loi du 27 septembre 1941). De plus, tout projet est soumis à la loi n°2001-44 du 17 janvier 2001 modifiée par la loi n°2003-707 du 1<sup>er</sup> août 2003, relative à l'archéologie préventive. Le Service Régional de l'Archéologie sera consulté préalablement aux travaux afin de vérifier si un diagnostic archéologique préalable doit être envisagé.

### 6.2.4. PRESERVATION DU PATRIMOINE PAYSAGER

#### A. Parapets et ponceaux

Dans le contexte des Gorges du Tarn, les parapets qui bordent les routes sont des éléments fondamentaux pour la sécurité. Leurs constructions utilisent la pierre calcaire locale et évoque les pentes environnantes couvertes par le lavis dense des Bancelles.

L'utilisation de ce vocabulaire singulier sur l'ensemble de la voirie des gorges leur confère une unité et une identité appréciables.

Utilisé sans systématisme, ces parapets ponctuent les tronçons, soulignent chaque virage et assurent la sécurité des usagers.

Le tracé de la route franchit plusieurs combes qui collectent les eaux de pluie et franchit ces fils d'eau sur de petits ponceaux réalisés en pierres locales.

Les murs et parapets existants seront repris, rehaussés le cas échéant, en pierres calcaires locales qui s'intégreront parfaitement dans le paysage.

## B. Soutènements, terrasses et escaliers maçonnés

Au sein de ce paysage de pentes et de pierres, les hommes n'ont pu développer leurs activités qu'en aménageant de petites surfaces horizontales à l'aide de bancels. Traditionnellement ces terrasses horizontales, qui accueillait des cultures ou poursuivaient l'espace bâti, sont adoptées pour la construction de la chaussée.

Ainsi, les soutènements amont sont réalisés en moellons calcaires avec aspect pierres sèches.

L'agencement des murs de soutènement ménagent de petits équipements ponctuels qui permettent de lier la route aux parcelles agricoles qui l'entourent, tels des escaliers, des rampes ou l'habile conjugaison des deux. Ces petits éléments rythment le parcours et ancrent la route dans le paysage qu'elle traverse.

Des retraits ménagés dans le soutènement amont de la route sont l'occasion de dissimuler les grilles avaloirs ou les poubelles.

Une grande partie du parcours est marquée par de tout petits aménagements, très simples dans leur conception mais qui constituent autant d'éléments paysagers intéressants. Certains servent à stabiliser un rocher, d'autres encore à empêcher ponctuellement les écoulements de boue.

## C. Profils naturels

L'une des grandes originalités du site des Gorges et des routes, qui le parcourent, réside dans le relief escarpé et les passages abrupts traversés par la route. Sur de nombreux kilomètres les routes des gorges apparaissent comme des rubans de bitume en équilibre entre d'imposantes falaises qui les dominent et les précipices situés en contrebas.

Dans ces passages, où la puissance tellurique du site affleure, les concepteurs stabilisent les parois instables à l'aide de murs amont, comme prévu dans l'étude paysagère.

### 6.2.5. ACQUISITIONS FONCIERES

Les propriétaires des terrains utiles à la réalisation du projet seront indemnisés selon les barèmes en vigueur.

## 6.3. MESURES DE COMPENSATION

Aucune mesure de compensation n'est envisagée.

## 6.4. COUTS DES MESURES ENVISAGEES

Le projet ne prévoit pas de mesures autres que celles déjà prévues dans le cadre du projet (assainissement et indemnités foncières). De ce fait, aucun montant n'est alloué aux mesures.

## 7. MONETARISATION ET ANALYSE DES COUTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS ET DES NUISANCES ET AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITE

L'objet de cette analyse est de mettre en évidence les coûts du projet pour l'environnement afin de les mettre en balance avec les avantages que la collectivité peut en attendre.

Un rapport du Commissariat Général au plan (Rapport Boiteux, juin 2001) a tenté une démarche de monétarisation, notamment en zone urbaine, des pollutions et nuisances engendrées par un aménagement routier.

### 7.1. COUT COLLECTIF LIES AUX IMPACTS SUR LA SANTE

#### 7.1.1. METHODOLOGIE DE REFERENCE

Le décret n°2003-767 a introduit, pour les infrastructures de transport, un nouveau chapitre de l'étude environnementale pour une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances induits pour la collectivité. La monétarisation des coûts s'attache à comparer avec une unité commune (l'euro) l'impact lié aux externalités négatives (ou nuisances) et les bénéfices du projet. Dans le cas d'études des impacts locaux, la quantification de ces externalités doit permettre d'éclairer les choix de projets et la mise en place de mesures d'atténuation des risques. Même si dans le cas de cette étude, il n'y a pas de scénarii à comparer, la circulaire de février 2005 préconise l'évaluation des coûts collectifs relatifs aux effets sur la santé de la pollution atmosphérique générée par le projet.

L'instruction cadre du 25 mars 2004 relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport a officialisé les valeurs des coûts externes établies par le rapport «Boiteux II ». Ces valeurs ne couvrent pas tous les effets externes (par exemple, dégradation des bâtiments, végétation,...) mais elles intègrent la pollution locale de l'air sur la base de ses effets sanitaires. Le rapport « Boiteux II » fournit pour chaque type de trafic (poids lourds, véhicules particuliers) et pour différents types d'occupation humaine (urbain dense, urbain diffus, rural), une valeur de l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique. Ces valeurs sont reportées dans le tableau ci-dessous.

	Urbain dense	Urbain diffus	Rase campagne
VP	2,9	1,0	0,1
PL	28,2	9,9	0,6

Valeurs 2000 en €/100 veh.km

Ces valeurs reposent sur la borne inférieure d'une fourchette donnée par l'OMS. Le rapport « Boiteux II » indique cependant que ces valeurs sont susceptibles de varier de plus ou moins 70% suivant les données utilisées, ce qui montre que l'incertitude sur ces calculs est très importante. Ces valeurs ont été établies pour l'année de référence 2000, mais doivent être corrigées pour les échéances futures. Elles sont en effet



le produit de deux valeurs, l'une proportionnelle aux émissions polluantes, l'autre à la valeur de la vie humaine. D'après l'instruction cadre du 25 mars 2004, la première devrait diminuer de 5,5% par an sur la période 2000 – 2030 pour les véhicules légers, et de 6,5% pour les poids lourds. Quant à la valeur de la vie, il est fait l'hypothèse qu'elle augmente comme la dépense de consommation des ménages, par personne. Le rapport « Boîteux II » indique que la dépense de consommation finale des ménages en volume a augmenté de 8,2% (15,8% à prix courants), sur la période 1994-1999, soit un rythme annuel moyen de 1,6%.

## 7.1.2. RESULTATS

A partir des éléments évoqués ci-dessus, les coûts ont été évalués pour le projet d'aménagement de la RD907bis, et comparés aux situations de référence « 2012 et 2020 sans aménagement ». Compte tenu des critères mentionnés dans le rapport « Boîteux II » et l'instruction cadre de mars 2004, les valeurs correspondant à un milieu « rase campagne » ont été retenues. Les trafics VL et PL ont été considérés.

Les résultats finaux sont présentés dans le tableau suivant.

	2012	2020 sans aménagement	2020 avec aménagement
Coûts collectifs (en €/jour)	1 058	1 189	1 189
Evolution par rapport à la situation sans aménagement	-	-	0 %

Monétarisation des coûts collectifs (en €/jour) relatifs à la pollution atmosphérique induite par la RD907bis.

## 7.2. COÛTS COLLECTIFS RELATIFS A L'IMPACT DU PROJET SUR L'EFFET DE SERRE

### 7.2.1. METHODOLOGIE DE REFERENCE

Le coût de l'impact d'un projet sur l'effet de serre peut être évalué à partir des émissions de carbone, proportionnelles dans le cas d'un projet routier à la consommation des véhicules. L'instruction cadre de mars 2004 donne les valeurs suivantes pour le calcul :

2000 - 2010	Après 2010
100 €/tonne de carbone, soit 6,6 cts d'€ par litre d'essence et 7,3 cts d'€ par litre de gazole	+3% par an

Valeurs 2000 de la tonne de carbone (source : instruction cadre, mai 2004)

Contrairement aux autres valeurs de monétarisation des coûts externes qui relèvent d'une démarche coûts avantages, la valeur retenue pour le carbone est fondée sur une valeur coût efficacité : il s'agit du niveau de taxation de carbone contenu dans les émissions de gaz à effet de serre qui permettrait à la France de satisfaire les accords de Kyoto. Ce prix est néanmoins à utiliser dans le calcul économique en tant que coût monétarisé de toute tonne de carbone rejetée dans l'atmosphère. Cette pénalisation des émissions de carbone est à prendre en compte y compris dans l'éventualité où une taxe d'un montant équivalent serait effectivement introduite.

Les tonnages de carbone peuvent être déterminés à partir des consommations directes de produits pétroliers par les véhicules de transport. Dans la présente étude, le logiciel Impact ADEME (version 2.0) a été utilisé pour évaluer les quantités d'essence et de diesel consommées par les véhicules circulant dans la bande d'étude.

## 7.2.2. RESULTATS

Les consommations des véhicules ont été calculées, et multipliées par les coûts unitaires déterminés précédemment. Les pondérations mentionnées dans le paragraphe précédent pour tenir compte de l'évolution future des coûts par rapport à la période 2000-2010 de référence ont été appliquées pour les échéances 2020. Les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous.

	2013 sans aménagement	2020 sans aménagement	2020 avec aménagement
<b>Coûts collectifs (en €/jour)</b>	1 460	2 221	2 221
<b>Evolution par rapport à la situation fil de l'eau</b>	-	-	0 %

**Monétarisation des coûts collectifs (en €/jour) sur l'effet de serre**

## 7.3. BRUIT

Les impacts sonores de la voie ont été estimés et aucune mesure n'a dû être intégrée au projet. L'évaluation à prendre en compte ici concerne la valorisation des nuisances subies par les populations riveraines. La dépréciation de la valeur locative des habitations figure dans le tableau ci-dessous :

Leq de jour en façade en dB(A)	55 à 60	60 à 65	65 à 70	70 à 75	Au delà de 75
% dépréciation/dB(A)	0.4	0.8	0.9	1	1.1

## 8. EVALUATION DES CONSOMMATIONS ENERGETIQUES RESULTANT DE L'EXPLOITATION DU PROJET

L'évaluation des consommations énergétiques engendrées par le projet a été réalisée à l'aide du logiciel Impact de l'ADEME.

Configuration	Horizon	Consommation énergétique en kg/jour
Situation actuelle sans aménagement	2012	148
Situation future sans aménagement	2020	169
Situation future avec aménagement	2020	169

## 9. EVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET SUR LE RESEAU NATURA 2000

### 9.1. CONTEXTE ET SITUATION

Le projet d'aménagement de la RD 907 Bis est soumis à l'évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000, dans le cadre de l'étude environnementale à laquelle est soumis le projet, conformément au Code de l'Environnement.

La présentation du contexte écologique du site a été réalisée à partir des campagnes de relevés faune/flore/habitats naturels qui ont été effectuées dans le cadre de l'étude environnementale.

Ce diagnostic, présenté en détail dans le chapitre milieux naturels de l'état initial, ainsi qu'une analyse de données bibliographiques, a servi de base pour l'évaluation des potentialités du site vis-à-vis des espèces ayant justifiées la désignation des sites Natura 2000 des environs.

Une évaluation des incidences NATURA 2000 a alors été réalisée à partir de ces données.

### 9.2. LOCALISATION ET PRESENTATION DU PROJET

Le tronçon de la RD 907 bis concerné par le réaménagement est localisé au Sud de la commune des Vignes, dans le site classé des Gorges du Tarn et de la Jonte (Cf. chapitre 3 : présentation du projet).

### 9.3. RESEAU NATURA 2000

Natura 2000 est un réseau écologique européen institué par les directives « Habitats » et « Oiseaux » de l'Union Européenne. Il vise à assurer la conservation de certains habitats naturels et d'espèces d'animaux sauvages sur le domaine terrestre comme sur le domaine marin.

Le réseau Natura 2000 comprend :

- des Zones Spéciales de Conservation (ZSC) pour la conservation des habitats naturels et d'espèces de faune et de flore sauvages figurant aux annexes I et II de la directive 92/43/CEE, dite Directive « Habitats ». Ils sont préalablement sélectionnés en Sites d'Intérêt Communautaire (SIC) par la Commission Européenne, sur la base des propositions des Etats membres.
- des Zones de Protection Spéciale (ZPS) pour la conservation des espèces d'oiseaux sauvages figurant à l'annexe I de la directive 79/409/CEE modifiée, dite Directive « Oiseaux », ainsi que les espèces migratrices non visées à cette annexe et dont la venue est régulière.

L'évaluation des incidences NATURA 2000 présentée dans ce document **est conforme au contenu visé à l'article R414.23-I du code de l'environnement** et le « canevas dossier incidences » et au R414-23-II et III et IV de ce même code.

## 9.4. SITUATION DE LA ZONE DE PROJET PAR RAPPORT AUX SITES NATURA 2000

Deux sites Natura 2000 sont recensés sur le territoire de la commune des Vignes. Nous avons, au titre de la directive HABITATS :

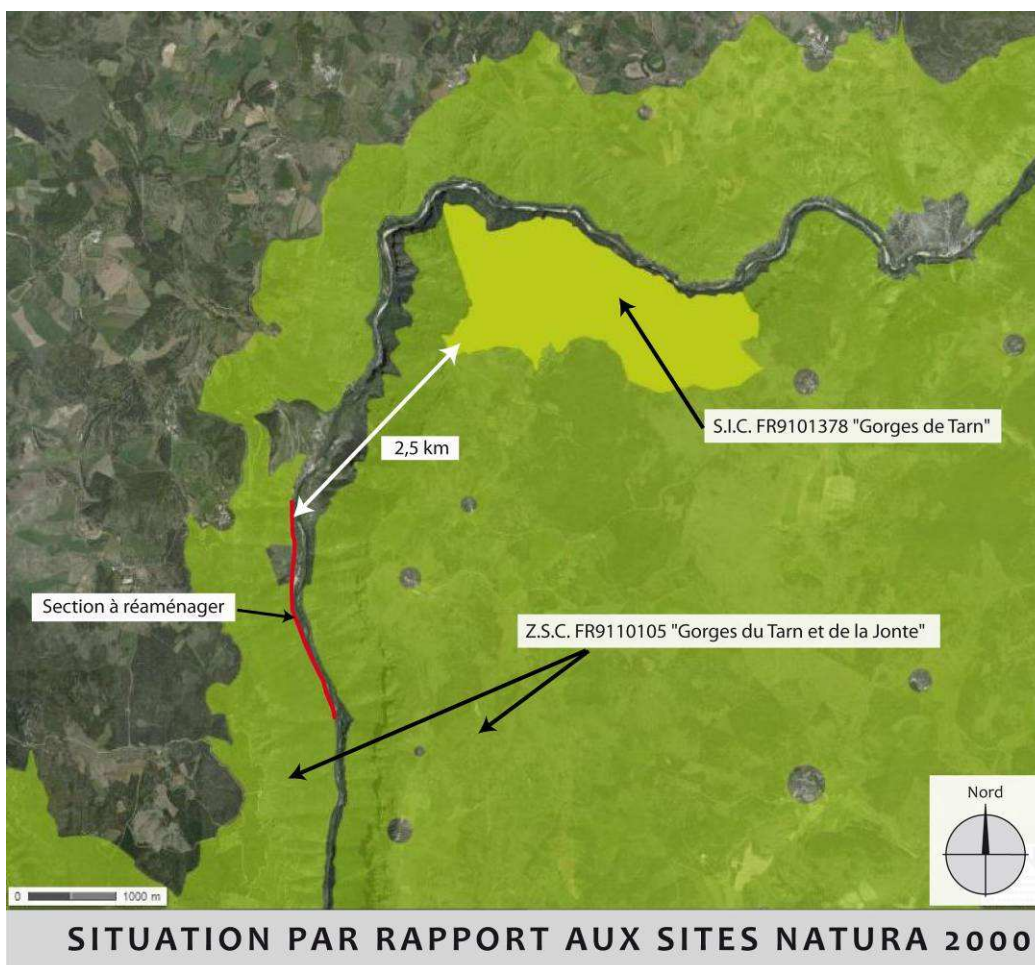
- Le Site d'Intérêt Communautaire (S.I.C.) ° FR9101378 « Gorges du Tarn », situé au plus proche à 2,5 km au Nord-est du fuseau d'étude.

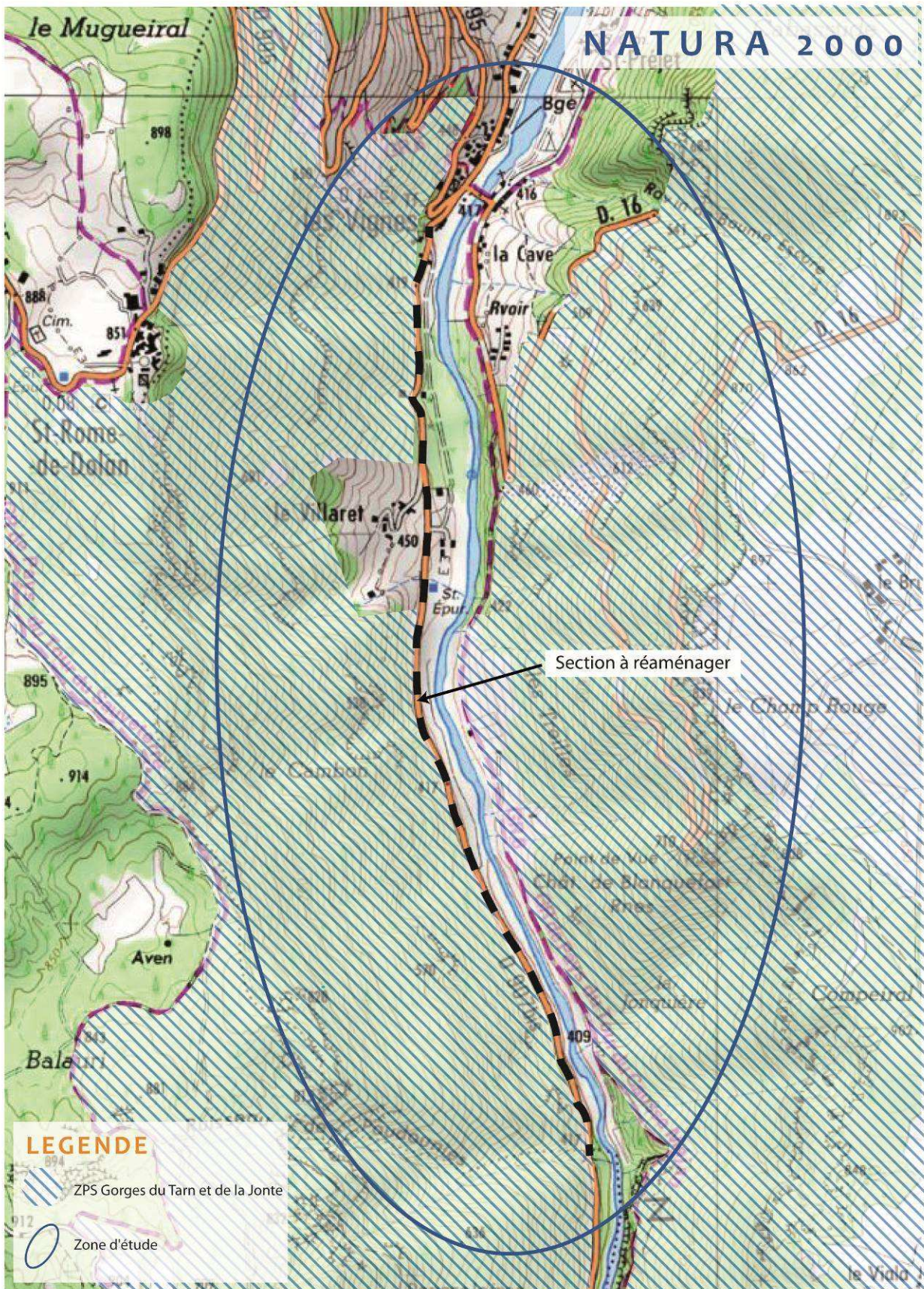
Et un site au titre de la directive OISEAUX :

- La Zone de Protection Spéciale FR9110105 « Gorges du Tarn et de la Jonte », située au plus proche à 5 m de la RD 907 Bis. La limite de ce site NATURA 2000 longe en effet le tracé de la route. La partie basse des Gorges du Tarn, incluant le réseau routier et la rivière, n'est pas incluse dans le site NATURA 2000. Ce sont les versants, falaises et sommets qui constituent ce site (biotopes des nombreux rapaces recensés sur la zone).

La carte ci après présente la localisation des zones Natura 2000 aux abords du projet.

La route RD 907 Bis est donc située hors emprise des 2 sites Natura 2000 recensés à proximité. L'évaluation des incidences Natura 2000 à réaliser est de type « évaluation simplifiée ». Toutefois, compte tenu de la proximité du tracé de la route avec la ZPS, nous réaliserons une évaluation appropriée des incidences et non une évaluation simplifiée du projet.





Détail sur la section à réaménager

## 9.5. PRESENTATION DES SITES NATURA 2000 DES ENVIRONS

Les données de présentation des sites, habitats et espèces d'intérêt communautaire exposées ci-après sont extraites du Formulaire Standard de Données (FSD) de chaque site Natura 2000.

### 9.5.1. S.I.C. N°FR9101378 « GORGES DU TARN »

#### A. Présentation et état des lieux

D'une superficie de 447 ha, ce SIC est localisé à l'Ouest du Causse Méjean.

Situées au sud-ouest du département de la Lozère, les Gorges du Tarn font partie du plus vaste ensemble européen de grands causses calcaires. Elles sont célèbres et mondialement connues pour leurs paysages exceptionnels.

Le Tarn a taillé dans les massifs calcaires, des gorges imposantes largement exploitées aujourd'hui par des activités touristiques et surtout sportives de haut niveau, attirant une clientèle venant de toute l'Europe.

Au bas des versants, plusieurs résurgences karstiques ont donné naissance à des formations de tuf remarquables. Par ailleurs, une importante station de Sabots de Vénus se maintient en position très isolée par rapport aux noyaux principaux de cette espèce, sur un versant exposé au nord.

Enfin, le site inclut une partie de la propriété gérée par le Conservatoire des Espaces Naturels qui présente une palette des habitats et des espèces présents dans les gorges.

Six grandes familles d'habitats sont représentées sur ce site (Cf. tableau ci-dessous).

Classe d'habitats	Couverture
Rochers intérieurs, Eboulis rocheux, Dunes intérieures, Neige ou glace permanente	57%
Pelouses sèches, Steppes	15%
Forêts de résineux	12%
Landes, Broussailles, Recrus, Maquis et Garrigues, Phrygana	10%
Forêts caducifoliées	4%
Autres terres (incluant les zones urbanisées et industrielles, routes, décharges, mines)	2%

Les habitats recensés sur le SIC et leur taux de couverture

#### B. Habitats naturels et espèces d'intérêt communautaire recensés sur ce site

Trois habitats d'intérêt communautaire sont recensés sur ce site et ont justifié la désignation du SIC. Parmi ces 3 habitats, un est considéré comme habitat prioritaire<sup>2</sup>, il s'agit des « Eboulis Ouest-méditerranéens thermophiles » qui représentent de 1% de la superficie totale du site Natura 2000.

De plus, le caractère remarquable de ce site tient à la présence de 8 espèces animales (chauves-souris) et

<sup>2</sup> Habitats prioritaires : habitats en danger de disparition sur le territoire européen des Etats membres et pour la conservation desquels l'Union européenne porte une responsabilité particulière.

une espèce végétale, le sabot de Vénus, inscrites en annexe II et IV de la Directive Habitat.

La liste des habitats et espèces d'importance communautaire est présentée dans les tableaux suivants, avec dans chaque cas, une évaluation de leur état de conservation et de leur représentativité.

Type d'habitat	Code EUR27	% couv. de cet habitat dans le SIC (FSD)	Représentativité	Superficie relative réseau national (FSD)	Degré de conservation	Evaluation globale	Nombre de sites abritant cet habitat (national)
Formations stables xérothermophiles à <i>Buxus sempervirens</i> des pentes rocheuses (Berberidion p.p.)	5110	1 %	Significative	2%>p>0	Bonne	Significative	139
Sources pétrifiantes avec formation de tuf (Cratoneurion) *	7220	1 %	Excellente	2%>p>0	Bonne	Bonne	159
Eboulis ouest-méditerranéens et thermophiles	8130	1 %	Bonne	2%>p>0	Excellente	Bonne	155

\* Habitats prioritaires

#### Habitats naturels d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation du SIC « Gorges du Tarn »

Compartiment considéré	Espèce	Population	Evaluation globale de l'état du site pour l'espèce
<b>Flore</b>	Sabot de Vénus – <i>Cypripedium calceolus</i>	Résidente, 3000 à 4000 ind. – 15%>p>2% de la population connue	Excellente
<b>Mammifère</b>	Grand rhinolophe - <i>Rhinolophus ferrumequinum</i>	Résidente – 2%>p>0%	Bonne
	Petit rhinolophe – <i>Rhinolophus hipposideros</i>	Résidente – 2%>p>0%	Bonne
	Barbastelle d'Europe – <i>Barbastella barbastellus</i>	Résidente – 2%>p>0%	Bonne
	Vespertilion à oreilles échanquées - <i>Myotis emarginatus</i>	Résidente – 2%>p>0%	Bonne
	Grand murin - <i>Myotis myotis</i>	Résidente – 2%>p>0%	Moyenne
	Petit murin - <i>Myotis blythii</i>	Résidente – 2%>p>0%	Bonne
	Vespertilion de Bechstein - <i>Myotis bechsteinii</i>	Résidente – 2%>p>0%	Bonne
	Minioptère de Schreibers - <i>Miniopterus schreibersii</i>	Non significative	-

#### Espèces d'intérêt communautaire ayant justifiées la désignation du SIC « Gorges du Tarn »



D'autres espèces importantes de la faune et de la flore sont recensées sur le SIC :

- La marguerite de St Michel *Aster amellus*, protégée au niveau national.
- Le barbeau fluviatile *Barbus barbus*,
- L'ombre commun *Thymallus thymallus*,
- Le lézard vert occidental *Lacerta viridis*.

## C. Vulnérabilité

Dans les zones karstiques de climat méditerranées, la gestion de la ressource en eau est importante, surtout lorsqu'il faut satisfaire aux besoins d'une population touristique toujours croissante. Les formations tufeuses, liées aux résurgences karstiques, sont étroitement dépendantes de cette problématique.

Le Sabot de Vénus n'est a priori pas menacé dans les gorges du Tarn à l'heure actuelle, mais la progression spontanée des ligneux et la fermeture des milieux pourrait réduire l'ensoleillement dont l'espèce a besoin pour fleurir.

## 9.5.2. Z.P.S. N°FR9110105 « GORGES DU TARN ET DE LA JONTE »

### A. Présentation et état des lieux

D'une superficie de 38 684 ha, cette zone a été classée en ZPS par un arrêté le 26/10/2004. Elle s'étend sur 18 communes de la Lozère.

La ZPS s'inscrit dans le vaste ensemble des gorges du Tarn et de la Jonte, canyon entaillant les plateaux calcaires des causses méridionaux. Les causses de Sauveterre et surtout du Méjean sont également inclus dans le périmètre.

La ZPS renferme ainsi un bel ensemble de corniches et de falaises surplombant les vallées, de vastes étendues de pelouses incluant, en général au fond des dolines, des prairies artificielles et quelques cultures labourées, ainsi que des espaces forestiers qui s'accrochent aux falaises et se développent sur les plateaux en raison de la déprise agricole.

La ZPS est incluse dans le vaste site classé des gorges du Tarn et de la Jonte dont l'intérêt paysager est ainsi enfin reconnu.

La ZPS englobe le territoire de près des 3/4 de la population de Vautours fauves des grands Causses qui furent l'un des principaux sites français de réintroduction de cette espèce. Elle comprend également les 2/3 de la population de Vautours moines, espèce menacée au niveau mondial et vulnérable au niveau européen et dont les Causses ont constitué le seul site de réintroduction.

L'extension de la ZPS opérée en 2006 permet d'inclure les vastes espaces des causses entourant les gorges qui sont les principales zones d'alimentation des rapaces nichant dans les parois des gorges.

Le statut précis de nombreuses espèces de passereaux méditerranéens mériterait d'être précisé sur ces vastes territoires des Causses. Dix grandes familles d'habitats sont présentes sur ce site (Cf. tableau ci-dessous).

Classe d'habitats	Couverture
Pelouses sèches, Steppes	40%
Forêts de résineux	15%
Landes, Broussailles, Recrus, Maquis et Garrigues, Phrygana	10%
Rochers intérieurs, Eboulis rocheux, Dunes intérieures, Neige ou glace permanente	10%
Prairies améliorées	7%
Forêts caducifoliées	5%
Forêts mixtes	5%
Forêt artificielles en monocultures (ex : peupliers ou arbres exotiques)	4%
Autres terres arables	3%
Autres terres (incluant les zones urbanisées et industrielles, routes, décharges, mines)	1%

Les habitats recensés sur le SIC et leur taux de couverture

## B. Oiseaux d'intérêt communautaire, recensés sur ce site

Le caractère exceptionnel de ce site tient à la présence de 5 espèces d'oiseaux inscrites en annexe de la Directive Oiseaux.

La liste des espèces d'importance communautaire est présentée dans les tableaux suivants, avec dans chaque cas, une évaluation de leur état de conservation et de leur représentativité.

Espèce	Caractéristique de la population	Abondance de cette population par rapport à la pop. totale	Evaluation globale de l'état du site pour l'espèce
Vautour percnoptère - <i>Neophron percnopterus</i>	Reproduction (5 à 8 individus)	2% > p > 0%	Bonne
Vautour fauve – <i>Gyps fulvus</i>	Résidente (80 individus)	100% > p > 15%	Excellente
Vautour moine – <i>Aegypius monachus</i>	Résidente, (8 individus)	100% > p > 15%	Excellente
Circaète Jean-le-Blanc – <i>Circaetus gallicus</i>	Reproduction (15 à 22 ind.)	2% > p > 0%	Bonne
Bruant ortolan – <i>Emberiza hortulana</i>	Résidente (250 à 300 ind.)	15% > p > 2%	Excellente

### Oiseaux d'intérêt communautaire ayant justifiés la désignation de la ZPS « Gorges du Tarn et de la Jonte »

Le secteur des Gorges du Tarn et de la Jonte est un site d'intérêt majeur en France pour le vautour moine et le vautour fauve.

D'autres espèces remarquables d'oiseaux sont relevées sur cette ZPS :

- Le monticole bleu *Monticola solitarius* (1 couple de recensé),
- Le pouillot de Bonelli *Phylloscopus bonelli* (quelques individus).

## C. Vulnérabilité

Le secteur subit l'évolution des politiques agricoles : la gestion des troupeaux et l'interdiction d'abandonner les carcasses ont rendu nécessaire la création de charniers.

Des perturbations anthropiques existent, mais elles sont faibles.

## 9.6. CONTEXTE ECOLOGIQUE DE LA ZONE DE PROJET

Les descriptions complètes des habitats de la flore et de la faune présents sur la zone de projet sont présentées dans l'état initial de cette étude. Nous reprendrons dans les paragraphes ci-dessous un rappel des principaux éléments et caractéristiques de la faune, de la flore et des habitats naturels présents sur le site.

### 9.6.1. HABITATS NATURELS

Différents habitats naturels sont recensés sur le fuseau d'étude.

Des habitats forestiers, avec :

- La forêt de chênes pubescents (code Corinne Biotopes 41.711)
- La forêt de pins Sylvestres (code Corinne Biotopes 42.59)
- La ripisylve du Tarn (code Corinne Biotopes 44.32), typique en bord de rivière, assez peu typique et localement dégradée à proximité de la route

Des habitats de zone agricole :

- Les prés de fauche (code Corinne Biotopes 34.322)

De habitats de zones anthropisées, plus ou moins entretenues :

- Les zones rudérales (code Corinne Biotopes 87.2)
- Les jardins en friche (code Corinne Biotopes 87.1)
- Les zones urbanisées (code Corinne Biotopes 86.2)

La cartographie des habitats dans le fuseau d'étude est présentée dans l'état initial de cette étude. Aucun de ces habitats n'est classé dans la liste des habitats d'intérêts communautaires. Tous ces habitats naturels présentent un enjeu local de conservation faible à très faible. Seul la ripisylve présente un enjeu modéré, à proximité du Tarn.

## A. Recherche de vieux arbres ou d'arbres à cavités

Aucun vieil arbre ou arbre à cavités susceptible d'abriter des chauves souris n'a été recensé le long de la RD 907 bis ou à ses abords immédiats. Les chênes pubescents présents de part et d'autre ne présentent pas de sujets très développés sur ces versants secs calcaires. Les pins sylvestres présentent de plus beaux développements mais sont tous en bonne santé et ne sont pas vieillissants ni crevassés.

Les quelques ormes encore présents en bord de route ont fait l'objet de nombreuses tailles et ne présentent pas de diamètres importants ni de fissures ou de crevasses susceptibles d'abriter des animaux.

Il n'a donc pas été repéré de vieux arbres, susceptibles de représenter des « réservoirs de biodiversité » ou d'arbres à cavités, susceptibles d'être utilisés par des espèces remarquables d'oiseaux ou de chiroptères.

### 9.6.2. FLORE REMARQUABLE

Aucune espèce protégée au niveau régional, national ou européen (espèce d'intérêt communautaire) n'a été recensée sur le site.

Les espèces recensées sur la zone de projet sont toutes des espèces assez communes à très communes, d'affinité méditerranéenne ou caractéristiques des zones agricoles et secteurs en friches, abords de routes et chemin. Aucune espèce à fort enjeu de conservation n'a été rencontrée.

Le Sabot de Vénus, présent sur le SIC « Gorge du Tarn » n'a pas été rencontré dans le fuseau étudié, lors de nos prospections de terrain.

Toutefois, quatre espèces remarquables ont pu être observées dans le fuseau d'étude. Il s'agit de 4 orchidées, qui se développent sur les milieux ouverts herbacés et entretenus : bordure de route, de chemins, prés et jardins :

- **L'orchis pyramidalis** (*Anacamptis pyramidalis*). Cette orchidées est la plus abondante et a été observée sur 15 stations (1 à 55 individus par station).
- **L'orchis Bouc** (*Himantoglossum hircinum*).
- **L'orchis homme-pendu** (*Orchis anthropophora*).
- **L'orchis tacheté** (*Dactylorhiza maculata*).

Ces orchidées ne sont pas protégées localement ou au niveau national.

### 9.6.3. FAUNE

Le résultat des prospections de terrain est présenté dans l'état initial. Nous présentons ici une synthèse de ces résultats :

- **Insectes** : les espèces recensées sont très communes et présentent toutes un enjeu local de conservation nul à très faible.
- **Amphibiens**. Deux espèces protégées au niveau national ont été observées : la grenouille rieuse *Pelophylax ridibundus* est présente en contrebas sur le Tarn et le crapaud commun *Bufo bufo* observé en contrebas, dans la forêt. Ces deux espèces très communes présentent un faible enjeu de conservation.
- **Reptiles**. Deux espèces protégées au niveau national et citées en annexe IV de la Directive Habitat

ont été observées : la Couleuvre verte-et-jaune *Hierophis viridiflavus* et le Lézard des murailles *Podarcis muralis*. Ces deux espèces communes à très communes présentent un faible enjeu de conservation.

- **Oiseaux.** C'est le compartiment qui présente le plus d'enjeux. Le vautour fauve a été recensé en vol au dessus du fuseau d'étude. D'autres rapaces à enjeux fort à très fort sont recensés sur ce secteur des gorges du Tarn, à proximité du village des Vignes ou un peu plus bas en aval (données du Parc National des Cévennes). Ces rapaces sont nicheurs pour la plupart sur les falaises et versants au dessus du Tarn, juste au dessus du village des Vignes, au droit de la zone d'étude et en peu en aval de la zone d'étude. Les espèces concernées qui présentent un enjeu fort sont :
- Le vautour percnoptère
  - Le vautour moine
  - L'aigle royal signalé en rive gauche
  - L'aigle botté
  - Le circaète Jean-le-Blanc
  - Enfin, le hibou Grand Duc est également signalé en rive gauche
- **Mammifères.** Aucune espèce remarquable n'a été contactée. Une recherche d'habitats potentiels pour les chauves-souris n'a pas permis de recenser de zones favorable : absence d'arbres gîtes, cavités, grottes ou ruines dans le fuseau d'étude. Le Tarn, situé en contrebas de la route, constitue par contre une zone de chasse favorable pour les chiroptères sur laquelle ils viennent chasser les insectes.

#### 9.6.4. SYNTHÈSE DU CONTEXTE ÉCOLOGIQUE DE LA ZONE DE PROJET

Parmi les habitats naturels présents dans la zone d'étude, aucun ne présente d'enjeux forts. Aucun habitat d'intérêt communautaire n'est recensé.

Concernant la faune seuls les rapaces présentent un enjeu fort dans le fuseau d'étude élargi des gorges du Tarn. Sur les autres compartiments, aucune espèce de la faune présentant un enjeu n'est recensée sur la zone de projet.

De plus, aucun gîte favorable, susceptible d'accueillir des chiroptères ou certaines espèces remarquables d'oiseaux n'est recensé sur la zone de projet : absence d'arbre gîte, d'arbre à cavités, ruine, bâtiment agricole, cavité...

## 9.7. ANALYSE SOMMAIRE DES POTENTIALITES DU SITE POUR LES ESPECES AYANT JUSTIFIE LA DESIGNATION DES SITES NATURA 2000 A PROXIMITE DE LA ZONE DE PROJET

NOM DU SITE	TYPE	ESPECE(S) DETERMINANTE(S)	DISTANCE AVEC LE PROJET	LIEN ECOLOGIQUE
FR9101378 « GORGES DU TARN »	SIC	3 habitats d'intérêt communautaire dont 1 prioritaire 8 espèces de mammifères : chauves-souris dont le Murin de Bechstein, le Vespertilion à oreilles échancrées, le Minioptère de Schreibers. Les 8 espèces sont résidente sur le site 1 espèce de la flore : le sabot de Vénus	2,5 km au Nord-est	Peu probable Absence d'habitats favorables susceptibles d'accueillir ces espèces : absence de gîtes sur la zone d'étude.
FR9110105 « GORGES DU TARN ET DE LA JONTE »	ZPS	5 espèces d'oiseaux : le vautour percnoptère, le vautour fauve, le vautour moine, le Circaète Jean-le-Blanc et le Bruant ortolan	En bordure de la RD 907 bis	Survolent le fuseau d'étude, nichent dans les falaises au dessus pour certains

SIC : Site d'Importance Communautaire

ZPS : Zone de Protection Spéciale

## 9.8. ANALYSE APPROPRIEE DES INCIDENCES DU PROJET SUR LES HABITATS ET ESPECES D'INTERET COMMUNAUTAIRE

### 9.8.1. INCIDENCES SUR LES HABITATS NATURELS DU SIC

Aucun habitat d'intérêt communautaire n'est présent dans le fuseau d'étude concerné par le réaménagement de la RD 907 bis, donc les travaux n'engendreront pas de dégradation ou destruction d'habitat protégé.

D'autre part, le projet de réaménagement de la RD 907 bis est situé au Sud des Vignes, soit très en aval du SIC « Gorges du Tarn ». Aucun des 3 habitats d'intérêt communautaire présents sur le SIC ne sera affecté par ces travaux.

### 9.8.2. INCIDENCES SUR LA FLORE DU SIC

L'aménagement de la RD 907 bis n'aura aucun effet sur les stations de Sabot de Vénus, situées bien en amont du village des Vignes sur l'autre versant du Tarn. Il n'existe aucun lien écologique entre ces 2 sites.

De plus la zone de projet n'abrite pas de station de Sabot de Vénus. Aucune destruction d'espèce n'est envisagée.

**L'incidence de l'aménagement sera nulle sur cette espèce de la flore.**

### 9.8.3. INCIDENCES SUR LA FAUNE DU SIC

La faune d'intérêt communautaire recensée sur le SIC « Gorges du Tarn » concerne 8 espèces de chauves-souris.

Aucun gîte potentiel pour les chauves-souris n'est recensé dans le fuseau d'étude.

L'aménagement de la RD 9007 bis n'engendrera pas de destruction d'espèces ni d'habitat de ces 8 espèces de chauves souris.

Pour les chiroptères qui pourraient utiliser la RD 907 bis comme corridor de chasse ou de transit, la faible ampleur des aménagements prévus (élargissement de la chaussée de 2 m au maximum), ne sera pas de nature à modifier ce corridor. En phase travaux, le chantier étant arrêté la nuit, les chauves souris pourront toujours utiliser ce corridor pour leur chasse et/ou transit. Notons toutefois que le corridor que constitue la rivière du Tarn située à quelques dizaines de mètres en contrebas, reste beaucoup plus favorable pour le transit et la chasse des chiroptères que la route départementale.

Enfin la nature et la portée des travaux resteront sans effets sur les gîtes à chiroptères situés sur le SIC « Gorges du Tarn », compte tenu de la distance qui sépare ces 2 sites.

**L'incidence de l'aménagement sera nulle sur les espèces de chiroptères d'intérêt communautaire présents sur le SIC.**

### 9.8.4. INCIDENCES SUR LES OISEAUX DE LA ZPS

Comme détaillé dans le chapitre « impacts » de cette étude, l'impact du projet sur les oiseaux sera lié essentiellement à un dérangement des espèces pendant la phase chantier, par la circulation, les bruits et vibrations des engins de chantier sur les zones de travaux et à leurs abords.

Cet impact devrait rester faible sur le bruant ortolan, compte tenu de la disponibilité d'habitat aux alentours de la zone de projet.

Concernant les rapaces, qui sont nicheurs sur ce secteur des gorges du Tarn, les travaux d'aménagement qui nécessiteront des déroctages pourront avoir un impact très fort sur ces espèces s'ils ont lieu pendant la période de reproduction (couvaison + nourrissage des petits jusqu'à l'envol du nid).

En effet, des opérations de déroctage par dynamitage de la roche pourront engendrer une fuite de ces rapaces, avec un abandon de la couvaison ou des petits présents au nid. Cet impact pourra être **très fort** pour le vautour percnoptère, le vautour moine, le vautour fauve et le circaète Jean le Blanc. Le principal risque concerne l'abandon des nids et des jeunes qui peuvent s'y trouver. La reproduction de tous ces rapaces étant assez faible (1 à 2 jeunes par an) et soumises à d'autres aléas (climat, disponibilité de nourriture...), chaque saison de reproduction est importante, particulièrement pour ces espèces classées vulnérables ou en danger d'extinction.

Si ces travaux de déroctage sont réalisés avec des burins hydrauliques (BRH), l'impact sur la nidification des rapaces sera légèrement moindre mais restera important et passera de très fort à fort. Des abandons de nids et échec de couvaison sont également possible pour tous ces rapaces.

En dehors de la période de reproduction cet impact pourra être faible : les rapaces utilisent les falaises

comme reposoir et chassent sur des territoires plus vastes. Ils seront moins sensibles à ces dérangements et se déplaceront vers des secteurs plus calmes.

Cependant, en programmant le chantier à une certaine période de l'année, l'essentiel des impacts forts à très forts peu être évité. Des mesures seront proposées en ce sens.

**L'impact global des travaux devrait rester faible sur le bruant ortolan.**

**Cet impact pourra être important sur le vautour percnoptère, le vautour moine, le vautour fauve et le circaète Jean le Blanc, en fonction de la période de travaux (reproduction de ces rapaces dans les gorges du Tarn entre le 15 décembre et le 15 septembre) et des techniques de chantier utilisées (déroctages).**

## 9.9. SYNTHÈSE DES INCIDENCES DU PROJET

Compartiment considéré	Espèce	Présence sur la zone de projet	Impact sur l'état de conservation des populations de l'espèce au sein du SIC et de la ZPS
<b>Habitats naturels</b>	Formations stables xérothermophiles à <i>Buxus sempervirens</i> des pentes rocheuses (Berberidion p.p.)	Non	Aucun
	Sources pétrifiantes avec formation de tuf (Cratoneurion) *	Non	Aucun
	Eboulis ouest-méditerranéens et thermophiles	Non	Aucun
<b>Flore</b>	Sabot de Vénus – <i>Cypripedium calceolus</i>	Non	Aucun
<b>Mammifères</b>	Grand rhinolophe - <i>Rhinolophus ferrumequinum</i>	Peu probable	Aucun
	Petit rhinolophe – <i>Rhinolophus hipposideros</i>	Peu probable	Aucun
	Barbastelle d'Europe – <i>Barbastella barbastellus</i>	Peu probable	Aucun
	Vespertilion à oreilles échancrées - <i>Myotis emarginatus</i>	Peu probable	Aucun
	Grand murin - <i>Myotis myotis</i>	Peu probable	Aucun
	Petit murin - <i>Myotis blythii</i>	Peu probable	Aucun
	Vespertilion de Bechstein - <i>Myotis bechsteinii</i>	Peu probable	Aucun
	Minioptère de Schreibers - <i>Miniopterus schreibersii</i>	Peu probable	Aucun
<b>Oiseaux</b>	Vautour percnoptère - <i>Neophron percnopterus</i>	Oui	Fort
	Vautour fauve – <i>Gyps fulvus</i>	Oui	Fort
	Vautour moine – <i>Aegypius monachus</i>	Oui	Fort
	Circaète Jean-le-Blanc – <i>Circaetus gallicus</i>	Oui	Fort
	Bruant ortolan – <i>Emberiza hortulana</i>	Possible	Faible

**Bilan récapitulatif des atteintes sur les espèces et habitats naturels, au regard du SIC et de la ZPS**



## 9.10. PROPOSITIONS DE MESURES

Afin de réduire fortement les impacts des aménagements en phase travaux sur les rapaces d'intérêt communautaire et rendre cet aménagement peu impactant sur l'ensemble des rapaces fréquentant les gorges du Tarn, 2 mesures de réduction devront être mises en place :

### 9.10.1. MESURE 1 : TRAVAUX A PROSCRIRE

Tous les travaux de déroctage par dynamitage seront à proscrire totalement et devront être réalisés à la pelle mécanique à godet lorsque cela sera possible (roche friable) ou dans les cas difficiles au burin hydraulique (BRH).

### 9.10.2. MESURE 2 : CALENDRIER DE TRAVAUX

**La période à laquelle les travaux les plus bruyants (déroctage au BRH, concassage de matériaux) devront être réalisés, sera obligatoirement comprise entre le 15 septembre et le 20 décembre.** Il s'agit de la seule période sur laquelle il n'y a pas de rapaces en reproduction sur ce secteur des gorges du Tarn. Les premières espèces à débuter leur reproduction sont les vautours moines et les vautours fauves dès le 15 décembre. La reproduction dure ensuite jusqu'au 15 septembre pour le vautour moine, 15 juillet pour le vautour fauve, fin août pour le Circaète Jean-le-Blanc...

Les autres types de travaux (réalisation de l'enrobé, aménagement des bas côtés...) pourront dépasser la période du 15 décembre, à partir du moment où aucun bruit ou vibration importante ne sera de nature à faire fuir les rapaces.

Les gros travaux de déroctage seront donc prévus sur cette période du 15 septembre au 20 décembre. L'impact final sur les rapaces remarquables sera donc faible avec le respect de ces mesures.

## 9.11. BILAN DES INCIDENCES DU PROJET APRES MISE EN PLACE DES MESURES

Compartiment considéré	Espèce	Présence sur la zone de projet	Impact sur l'état de conservation des populations de l'espèce au sein du SIC et de la ZPS
<b>Habitats naturels</b>	Formations stables xérothermophiles à <i>Buxus sempervirens</i> des pentes rocheuses (Berberidion p.p.)	Non	Aucun
	Sources pétrifiantes avec formation de tuf (Cratoneurion) *	Non	Aucun
	Eboulis ouest-méditerranéens et thermophiles	Non	Aucun
<b>Flore</b>	Sabot de Vénus – <i>Cypripedium calceolus</i>	Non	Aucun
<b>Mammifères</b>	Grand rhinolophe - <i>Rhinolophus ferrumequinum</i>	Peu probable	Aucun
	Petit rhinolophe – <i>Rhinolophus hipposideros</i>	Peu probable	Aucun
	Barbastelle d'Europe – <i>Barbastella barbastellus</i>	Peu probable	Aucun
	Vespertilion à oreilles échancrées - <i>Myotis emarginatus</i>	Peu probable	Aucun
	Grand murin - <i>Myotis myotis</i>	Peu probable	Aucun
	Petit murin - <i>Myotis blythii</i>	Peu probable	Aucun
	Vespertilion de Bechstein - <i>Myotis bechsteinii</i>	Peu probable	Aucun
	Minioptère de Schreibers - <i>Miniopterus schreibersii</i>	Peu probable	Aucun
<b>Oiseaux</b>	Vautour percnoptère - <i>Neophron percnopterus</i>	Oui	Faible
	Vautour fauve – <i>Gyps fulvus</i>	Oui	Faible
	Vautour moine – <i>Aegypius monachus</i>	Oui	Faible
	Circaète Jean-le-Blanc – <i>Circaetus gallicus</i>	Oui	Faible
	Bruant ortolan – <i>Emberiza hortulana</i>	Possible	Faible

## 10. METHODES UTILISEES POUR ETABLIR L'ETAT INITIAL ET L'EVALUATION DES EFFETS ET DESCRIPTION DES DIFFICULTES EVENTUELLES RENCONTREES

La méthodologie appliquée au cours de l'étude s'inscrit dans le cadre des textes réglementaires en vigueur. Elle est fondée sur des visites de terrains, sur la consultation des différents services administratifs et organismes, sur l'analyse de cartes, plans et photos.

Aucune difficulté particulière n'a été rencontrée.

### Topographie

- ▷ Carte IGN Top 25 1/25 000
- ▷ Relevé de terrain
- ▷ Site internet cartes-topographiques.fr

### Géologie

- ▷ Carte géologique. Editions BRGM. 1/50 000.
- ▷ Site internet du BRGM Infoterre

### Climat

- ▷ Consultation des données Météo-France
- ▷ «Météo de la France. Tous les climats localité par localité». Jacques Kessler. 1990.

### Hydrologie et hydrogéologie

- ▷ Carte hydrogéologique. Editions BRGM.
- ▷ Serveur Info terre – BRGM

### Patrimoine naturel, faune/flore

- ▷ Consultation du site internet de la DREAL Languedoc Roussillon,
- ▷ Relevé de terrain par ingénieur écologue de Morancy Conseil Environnement.
- ▷ Consultation de chargés de mission auprès du Parc National des Cévennes (Florac), antenne Causses-Gorges (Le Villaret, Hures-La-Parade).
- ▷ Consultation de la Fédération pour la Pêche et la Protection des Milieux Aquatiques de la Lozère

### **Patrimoine culturel**

- ▷ Consultation de la DRAC
- ▷ Cartographie : carte archéologique Patriarche (Service Régional d'Archéologie)
- ▷ Relevé de terrain

### **Paysage**

- ▷ Etude paysagère des routes RD907bis et RD986 des gorges du Tarn et de la Jonte. Cyril

### **Urbanisme, démographie et socio-économie**

- ▷ Données INSEE

### **Qualité de l'air**

- ▷ Données ATMO LR
- ▷ Calculs des émissions à partir du logiciel IMPACT ADEME

## 11. AUTEURS DE L'ETUDE

Le dossier d'étude environnementale a été réalisé par le bureau d'études



263 avenue de Saint Antoine. 13015 Marseille.

Tel 04 91 09 38 68

sous la responsabilité du chef de projet Laurence FRATICELLI.

Les relevés écologiques ont été réalisés par Richard MORANCY, ingénieur écologue.

## 12. ANNEXES

### 12.1. ANNEXE 1 : AUTORISATION MINISTERIELLE

RD 907 Bis

**MINISTERE DE L'ECOLOGIE, DE L'ENERGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE LA MER**

en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

**DIRECTION GENERALE DE L'AMENAGEMENT, DU LOGEMENT ET DE LA NATURE****DIRECTION DE L'HABITAT, DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES  
SOUS-DIRECTION DE LA QUALITE DU CADRE DE VIE****TRAVAUX EN SITE CLASSE**

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat,

Vu le code de l'environnement, notamment son article L.341-10 ;

Vu le décret du 29 mars 2002 portant classement parmi les sites des départements de l'Aveyron et de la Lozère, des Gorges du Tarn et de la Jonte ;

Vu la demande d'autorisation spéciale de travaux présentée par le Conseil Général de la Lozère pour l'aménagement de la RD 907 bis sur 8 km, entre le Pas de Soucy et la limite du département de l'Aveyron. Les travaux consistent à élargir les voies de circulation afin de faciliter le croisement des véhicules ;

Vu les avis formulés par la commission départementale de la nature, des paysages et des sites de la Lozère, en sa séance du 2 octobre 2009, par la directrice régionale de l'environnement, et par l'architecte des bâtiments de France ;

Considérant que l'étroitesse de la RD 907 bis sur ce tronçon rend le croisement de véhicules dangereux ;

Considérant que les élargissements prévus sont modestes et qu'ils n'entraînent pas de modifications majeures du paysage du site classé ;

**Autorise**

la réalisation des travaux projetés sous réserve du strict respect des prescriptions suivantes :

- le déboisement côté amont sera limité au strict minimum ;
- la végétation présente côté aval de la voie (arbres d'alignements) sera impérativement préservée ;
- les parties de blocs en surplomb de la voie présentant un caractère pittoresque et singulier seront conservées. Le déroctage des parties basses sera réalisé le plus soigneusement possible afin de ne pas laisser de traces profondes sur la roche
- le traitement des revêtements sera différencié entre chaussée et accotement ;
- les déblais seront évacués hors du site classé ;
- les réseaux seront enfouis ;
- les propositions de l'étude paysagère relatives à l'encadrement des différents profils en travers du projet devront être mis en œuvre.

Cette autorisation s'applique sans préjudice des autres législations et réglementations en vigueur.

Paris, le 4 JAN. 2010

Pour le Ministre et par déléguation  
Par empouement du directeur de l'habitat,  
de l'urbanisme et des paysages  
La sous-directrice de la qualité du cadre de vie

Catherine BERGEAL

La Grande Arche - 92055 LA DEFENSE CEDEX - Tél : 33 (0)1 40 81 21 22

## 12.2. ANNEXE 2 : ETUDE PAYSAGERE

Voir document correspondant « 8bisétudepaysagère .pdf »



Direction des Routes, des Transports et des  
Bâtiments

Réf. : 40 - 2014

Dossier suivi par : Patrick POULET  
Service : Etudes, Travaux et  
Acquisitions Foncières

Monsieur le Président  
du Conseil Général de l'Environnement  
et du Développement Durable,  
Autorité environnementale du CGEDD  
Tour Pascal B  
92055 La Défense Cedex

Mende, le 14 FEV. 2014

LR-AR

Objet : RD 907 bis / dossier d'examen au cas par cas

Monsieur le Président,

Je vous prie de trouver ci-joint, en application des articles L122-1 et R122-2 du code de l'environnement, le dossier d'examen au cas par cas relatif à la réalisation de travaux entre la limite du département (Aveyron) et le Pas du Soucy, sur la RD 907 bis entre le PR. 2,700 et le PR. 5,200.

Je vous précise que ces travaux ont fait l'objet d'une autorisation ministérielle en site classé (grand site des gorges du Tarn et de la Jonte) en date du 4 janvier 2010 (autorisation jointe en pièce 6 de l'annexe du présent dossier).

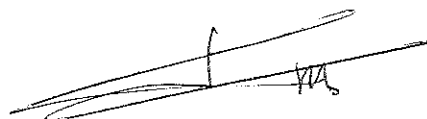
Ces travaux sont les derniers relevant de cette autorisation ministérielle.

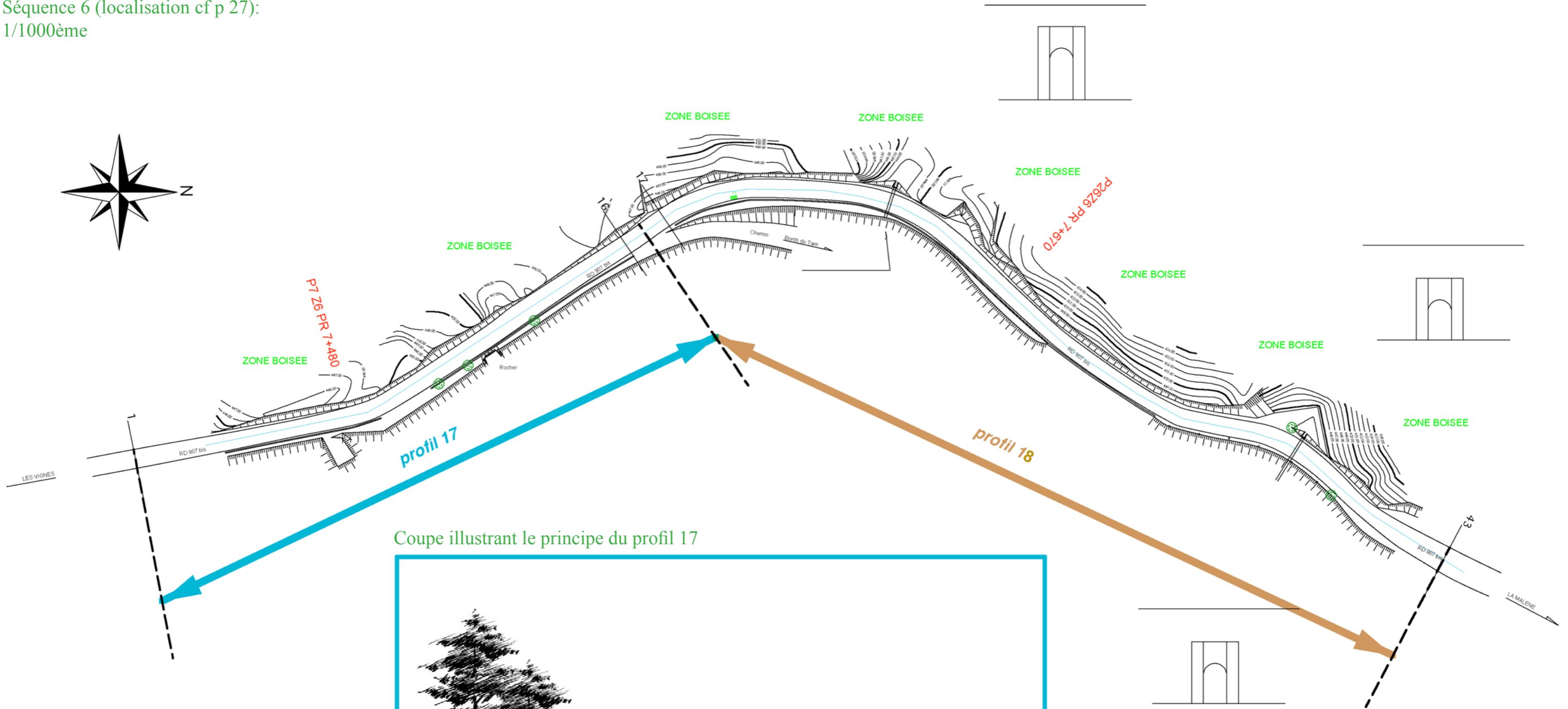
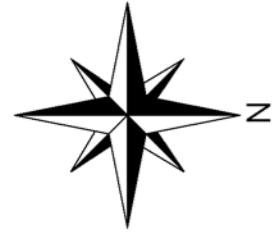
Ils ont été précédés par une première tranche de travaux de calibrage exécutées en 2012 et 2013 sur un linéaire de 1,9 km. Ce projet correspondant, élaboré dans le strict respect des prescriptions de l'autorisation ministérielle du 4 janvier 2010, a été approuvé par délibération du Conseil général de la Lozère en date du 17 octobre 2011, antérieurement au décret 2011-2012 du 29 décembre 2011 relatif aux études d'impact.

De ce fait, les travaux à réaliser ne peuvent en principe être considérés en vertu de l'article R122-2 du code de l'environnement comme une extension de ceux réalisés précédemment.

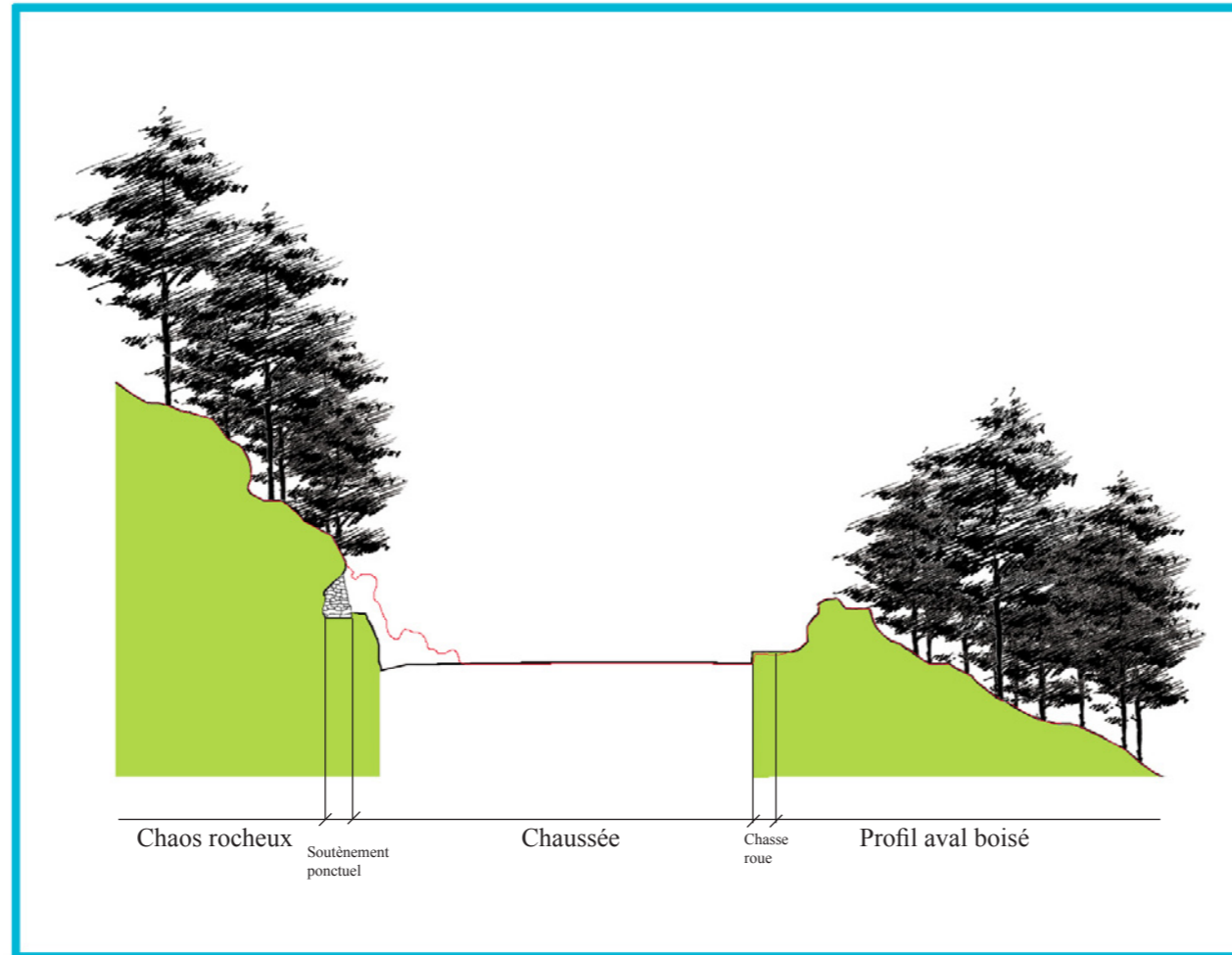
Dans l'attente, de la suite que vous donnerez à ce dossier, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma parfaite considération.

Le Président du Conseil général  
Jean-Paul POURQUIER

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes. The signature is positioned below the printed name of the signatory.



Coupe illustrant le principe du profil 17



**Pierre LUSSON**

chef technicien - spécialité forêts et territoires ruraux  
chargé d'études qualité des eaux - adjoint au chef d'unité  
unité eau  
service biodiversité-eau-forêt / MISE  
bâtiment 2 - 2ème étage - bureau 218

*Direction Départementale des Territoires  
4 avenue de la gare  
B.P. 132  
48005 Mende Cedex*

tél : 04.66.49.45.10  
fax : 04.66.49.45.67  
courriel : [pierre.lusson@lozere.gouv.fr](mailto:pierre.lusson@lozere.gouv.fr)


Le 25/07/2013 11:23, > stephane michel (par Internet) a écrit :

Bonjour M.Lusson,

Pourriez-vous me confirmer compte-tenu de l'avis ci-joint, et en l'absence de M.Maurin qui je crois est en congés, que l'aménagement cité en objet et pour lequel une étude d'impact est en cours, n'est pas soumis à déclaration au titre de la loi sur l'eau, sachant de plus que les interventions dans les talwegs pourront intervenir aux périodes durant lesquels ils sont à sec?  
Je vous remercie d'avance pour votre réponse.


Cordialement.

--

MICHEL Stéphane   
Conseil général de la Lozère  
Responsable S.A.G.R  
D.R.T.B  
04 66 49 66 22



--

MICHEL Stéphane   
Conseil général de la Lozère  
Responsable S.E.T.A.F  
D.R.T.B  
04 66 49 66 22

QVA n° 9 Bis

**MINISTERE DE L'ECOLOGIE, DE L'ENERGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE LA MER**  
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

**DIRECTION GENERALE DE L'AMENAGEMENT, DU LOGEMENT ET DE LA NATURE**

**DIRECTION DE L'HABITAT, DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES**  
**SOUS-DIRECTION DE LA QUALITÉ DU CADRE DE VIE**

**TRAVAUX EN SITE CLASSE**

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat,

Vu le code de l'environnement, notamment son article L.341-10 ;

Vu le décret du 29 mars 2002 portant classement parmi les sites des départements de l'Aveyron et de la Lozère, des Gorges du Tarn et de la Jonte ;

Vu la demande d'autorisation spéciale de travaux présentée par le Conseil Général de la Lozère pour l'aménagement de la RD 907 bis sur 8 km, entre le Pas de Soucy et la limite du département de l'Aveyron. Les travaux consistent à élargir les voies de circulation afin de faciliter le croisement des véhicules ;

Vu les avis formulés par la commission départementale de la nature, des paysages et des sites de la Lozère, en sa séance du 2 octobre 2009, par la directrice régionale de l'environnement, et par l'architecte des bâtiments de France ;

Considérant que l'étroitesse de la RD 907 bis sur ce tronçon rend le croisement de véhicules dangereux ;

Considérant que les élargissements prévus sont modestes et qu'ils n'entraînent pas de modifications majeures du paysage du site classé ;

**Autorise**

la réalisation des travaux projetés sous réserve du strict respect des prescriptions suivantes :

- le déboisement côté amont sera limité au strict minimum ;
- la végétation présente côté aval de la voie (arbres d'alignements) sera impérativement préservée ;
- les parties de blocs en surplomb de la voie présentant un caractère pittoresque et singulier seront conservées. Le déroctage des parties basses sera réalisé le plus soigneusement possible afin de ne pas laisser de traces profondes sur la roche
- le traitement des revêtements sera différencié entre chaussée et accotement ;
- les déblais seront évacués hors du site classé ;
- les réseaux seront enfouis ;
- les propositions de l'étude paysagère relatives à l'encadrement des différents profils en travers du projet devront être mis en œuvre.

Cette autorisation s'applique sans préjudice des autres législations et réglementations en vigueur.

Paris, le 4 JAN. 2010

Pour le Ministre et par délégitation  
Par empèchement du directeur de l'habitat,  
de l'urbanisme et des paysages  
La sous-directrice de la qualité du cadre de vie

Catherine BERGEAL