



PIECE B

NOTICE EXPLICATIVE

Mars 2019







SOMMAIRE

1	OBJET DE L'ENQUÊTE.....	5
1.1	CADRE DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	5
1.2	BUT DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	5
1.3	CONDITIONS DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	5
1.4	PROCEDURE DE DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE.....	5
2	CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DE L'OPÉRATION	6
2.1	CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET	6
2.1.1	Le contexte	6
2.1.2	Les objectifs du projet et son utilité publique	6
2.2	ETUDES PREALABLES ET DECISIONS ANTERIEURES	7
2.2.1	Variantes présentées lors de la concertation de 2005.....	8
2.2.2	Analyse comparative des variantes	10
2.2.3	Conclusions et propositions de tracé.....	16
2.2.4	Tracé retenu à l'issu de la concertation.....	16
2.2.5	Adaptations du projet.....	17
2.3	DESCRIPTION DU PROJET.....	17
2.3.1	Description de la solution retenue.....	17
2.3.2	Rétablissement des écoulements naturels.....	18
2.3.3	Aménagements paysagers	18
2.3.4	Acquisitions foncières	20
2.3.5	Conditions d'insertion du projet dans l'environnement	20
2.4	ENTRETIEN ET EXPLOITATION.....	21
2.4.1	La chaussée	21
2.4.2	L'assainissement.....	21

2.4.3	Les équipements.....	21
2.4.4	Les talus et aménagements paysagers.....	21
2.5	LA PROGRAMMATION DES ETUDES ET TRAVAUX.....	23

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Illustration 1 : Localisation des variantes de tracé (Bilan de la concertation).....	8
Illustration 2 : Tableau d'analyse comparative de la section ouest (Dossier de concertation)	12
Illustration 3 : Tableau d'analyse comparative de la section ouest (Dossier de concertation)	15
Illustration 4 : Présentation du projet.....	18
Illustration 5 : Plan synoptique du réseau routier.....	21





1 OBJET DE L'ENQUÊTE

1.1 CADRE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Le présent dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) concerne le projet de déviation de la RN113 au droit des communes de Lunel et Lunel-Viel dans le département de l'Hérault en région Occitanie. L'objet de la présente enquête est :

- l'étude d'impact sur l'environnement du projet, qui consiste en la réalisation d'une route bidirectionnelle pour créer une nouvelle déviation au Sud de Lunel ;
- l'utilité publique des travaux de réalisation de cette déviation, qui s'inscrit sur les communes de Lunel, Lunel-Viel et Saint-Just ;
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées et des documents intercommunaux.

La procédure de déclaration d'utilité publique est requise pour ce projet car il s'agit d'un aménagement pour lequel le maître d'ouvrage n'est pas assuré de la maîtrise foncière et de ce fait, le recours à l'expropriation peut s'avérer nécessaire.

1.2 BUT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Le but de l'enquête publique est d'informer le public de la nature du projet, ses effets bénéfiques attendus, ses impacts potentiels et de permettre au plus grand nombre de personnes de faire connaître ses observations.

Les documents soumis à l'enquête permettent aux personnes intéressées de connaître la nature, la localisation, les caractéristiques principales du projet ainsi que ses impacts sur l'environnement.

Le public est ensuite invité à formuler ses observations, appréciations, suggestions ou contre-propositions pour faire évoluer le projet. Ces éléments sont consignés sur des registres mis à leur disposition ou adressés, par courrier, au commissaire enquêteur.

1.3 CONDITIONS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête est effectuée dans les conditions prévues par les articles suivants :

- L. 110-1 et suivants, R. 111-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, pour la déclaration d'utilité publique et l'enquête parcellaire ;
- L. 123-1 et suivants, R. 123-1 et suivants du Code de l'environnement pour les opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- L. 153-54 et suivants, R. 153-14 et suivants du Code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

1.4 PROCEDURE DE DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

La procédure de Déclaration d'Utilité Publique constitue une phase fondamentale dans le processus d'élaboration d'un projet car elle permet de :

- marquer la validation technique, juridique et politique d'un projet ;
- vérifier le bien-fondé et la qualité d'un projet, notamment au regard des impacts sur l'environnement physique, humain et naturel ;
- accorder au maître d'ouvrage la possibilité d'exproprier les terrains nécessaires à la réalisation du projet ;
- mettre en compatibilité, le cas échéant, les documents d'urbanisme des communes concernées par l'opération.



2 CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DE L'OPÉRATION

2.1 CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET

2.1.1 Le contexte

La RN113, d'une longueur d'environ 37 km entre les villes de Montpellier et Nîmes, constitue une artère interurbaine desservant de nombreuses agglomérations du secteur.

Le trafic à hauteur de l'agglomération de Lunel est de 24 000 v/j à l'Est et 17 000 v/j à l'Ouest. Les pointes estivales dépassent les 30 000 v/j. La RN113 a la particularité de traverser les centres urbains de Lunel-Viel et Lunel créant des nuisances par la saturation du trafic et de l'insécurité pour les piétons et riverains. La RD61 existante est le principal axe entre l'A9 et le littoral. Il draine un important trafic en période estivale. Un tracé de la déviation de la RN113 par le Sud a fait l'objet d'un consensus en 2005 à l'occasion d'une phase de concertation. Il permet une meilleure desserte globale des territoires influencés par cette infrastructure.

D'autre part, les traversées de Lunel et de Lunel-Viel constituent de véritables "points noirs", tant pour les usagers que pour les riverains : les bouchons sont très fréquents, surtout en période estivale, la qualité de l'air dans les artères des centres villes se dégrade, la sécurité n'est pas optimale pour les piétons.

Malgré des mesures prises avec l'organisation d'un plan de circulation dans Lunel et des aménagements ponctuels de carrefours, la saturation ou les forts ralentissements des axes principaux dans la ville ainsi que l'insécurité routière croissante rendent difficiles les conditions de vie des Lunellois.

Le dynamisme de l'agglomération Lunelloise et sa croissance en plein essor renforcent le besoin de reporter à l'extérieur des centres villes de Lunel et de Lunel-Viel, la circulation de transit de la RN113 ainsi que celle des autres voiries qui y convergent.

La déviation de la RN113 permettra de réduire ces inconvénients de manière significative. Elle permettra également de desservir les communes du Pays de Lunel jusque-là très éloignées des grands axes : Saint-Just, Marsillargues, les quartiers Sud de Lunel..., grâce à des giratoires.

Afin d'éviter une saturation de cet axe dans un avenir proche et d'améliorer les conditions de circulations locales, l'étude de déviation de la RN113 a été inscrite dans le contrat de plan État-Région 2015-2020 avec la participation du Conseil Départemental de l'Hérault et de la Communauté de communes du Pays de Lunel.

2.1.2 Les objectifs du projet et son utilité publique

La déviation de la RN113 au droit des communes de Lunel et Lunel-Viel vise à :

- fluidifier la circulation de transit et permettre la renaissance des centres urbains ;
- améliorer la desserte globale de l'agglomération Lunelloise ;
- améliorer la sécurité des déplacements et de la mobilité locale.

■ Fluidifier la circulation de transit et permettre la renaissance des centres urbains

La RN113 existante constitue un axe important Est-Ouest traversant Lunel et Lunel Viel et parallèle à l'autoroute A9. Elle draine actuellement un trafic important avec environ 25 000 véhicules par jour à l'entrée Est de Lunel avec une forte influence du trafic estival. Le trafic de transit est évalué à un peu plus de la moitié du trafic moyen annuel sur la RN113, le reste représentant le trafic d'échange avec l'agglomération Lunelloise.

Les traversées de Lunel et Lunel Viel provoquent de nombreux ralentissements localisés aux entrées d'agglomération ou aux rétrécissements de voies ainsi qu'au niveau des carrefours régulés par des feux tricolores.

Les faibles caractéristiques du réseau viaire de l'agglomération posent déjà problème pour écouler un trafic dépassant les 20 000 véhicules/jour. L'analyse des temps de traversée des agglomérations montre que si rien n'est fait, à réseau routier constant, le temps de parcours en période moyenne annuelle qui est d'environ 30 minutes actuellement passerait à 60 minutes d'ici quelques années. La réalisation d'une déviation réduira ce temps de parcours à 10 minutes seulement à l'horizon 2025.



Il est nécessaire de rendre le trafic de transit plus fluide pour éviter d'inciter les usagers en transit à emprunter des axes routiers secondaires inadaptés à accueillir un trafic national. La déviation de la RN113 en contournant les secteurs urbanisés, participe à l'amélioration de la fluidité du trafic à l'Est du département de l'Hérault.

La réalisation de la déviation de la RN113, nouveau tronçon du réseau national, doit permettre le déclassement de la section de RN113 délaissée et requalifiée pour s'adapter à la fois au trafic résiduel, aux déplacements urbains et à l'activité engendrée par les commerces.

■ **Améliorer la desserte globale de l'agglomération Lunelloise**

La déviation de la RN113 va capter autour de l'agglomération Lunelloise le maximum des flux entrants ne désirant pas transiter par le centre-ville de Lunel et ainsi favoriser sa desserte par les usagers désirant se rapprocher de Lunel.

D'autre part, la déviation de la RN113, avec ses points d'échanges en nombre suffisant, doit permettre d'atteindre aisément l'agglomération Lunelloise.

Les enquêtes de circulation réalisées sur la déviation de la RN113, ont établi que le trafic de transit circulant entre Nîmes et Montpellier ou le littoral représente un peu plus de la moitié du trafic total. Ce qui laisse une part importante aux échanges locaux.

Or, dans ce secteur, aucun axe routier national ou départemental n'évite la traversée d'un centre urbain. Seule la RD61 existante qui avait été construite en limite Est d'urbanisation de Lunel se trouvait épargnée, mais elle-aussi devient maintenant confrontée à de fortes saturations dans le secteur de jonction avec la RN113 existante du fait de l'urbanisation commerciale de l'autre côté de la voie.

En évitant les centres-urbains, l'utilisateur gagne en temps de parcours et en confort. Il doit cependant rallier son but sans un allongement de parcours disproportionné.

■ **Améliorer la sécurité des déplacements et de la mobilité locale**

La partie héraultaise de l'arrivée Est sur Lunel et la traversée de Lunel sont deux secteurs préoccupants en matière de sécurité. Trois zones d'accumulation d'accidents les plus critiques ont été recensées : deux en limite périurbaine, la troisième en sortie Ouest d'agglomération.

Une analyse détaillée montre que l'infrastructure en elle-même ne constitue pas un facteur déterminant de l'insécurité, mais que le traitement de l'environnement immédiat de la voie aux deux entrées de Lunel n'est sans doute pas suffisamment adapté à marquer la transition de la rase-campagne à l'agglomération.

Avec la réalisation de la déviation de la RN113, la section de la RN113 dans Lunel et Lunel-Viel délestée du trafic de transit et des échanges locaux, pourra être réaménagée pour une requalification en artère plus urbaine et offrir des conditions satisfaisantes de sécurité pour ses usagers.

L'éviction des trafics de transit et d'échanges locaux hors des centres villes, restitue au milieu urbain un fonctionnement adapté en permettant notamment de :

- circuler aisément à pied ou à vélo ;
- traverser en toute sécurité une circulation automobile réduite ;
- respirer un air moins pollué par les gaz d'échappement des véhicules ;
- limiter les nuisances sonores de la circulation urbaine.

Dans le même temps, les caractéristiques routières données à la déviation de la RN113 ainsi que ses équipements de sécurité conformes aux normes en vigueur, délivreront des indicateurs de sécurité plus normalisés pour ce type d'itinéraire.

2.2 ETUDES PREALABLES ET DECISIONS ANTERIEURES

Par décision du 15 mars 1994, le ministère en charge des transports commandait à ses services déconcentrés les études d'avant-projet sommaire d'itinéraire de la RN113 entre Nîmes et Montpellier en 2x2 voies avec carrefours dénivelés. La déviation de la RN113 au droit des communes de Lunel et Lunel-Viel étant la deuxième section de cet APSI.

En juin 2005, l'État mène la concertation au titre de l'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme pour le choix de la variante préférentielle pour le projet.



2.2.1 Variantes présentées lors de la concertation de 2005

Quatre variantes désignées V1o, V2o, V3o et V4o ont été proposées au public sur la section Ouest du tracé (sur les communes de Lunel-Viel, Saint-Just et Lunel) et quatre variantes désignées V1e, V2e, V3e et V4e pour la partie Est du tracé (sur les communes de Lunel, Marsillargues et Aimargues).

Sur la section Ouest, le tracé comporte à chaque extrémité de la section un tronçon commun aux variantes dénommés : « tracé commun raccordement ouest » et « tracé commun jusqu'à la RD61 ».

Sur la section Est, il existe un tronçon commun aux variantes uniquement côté RD61, dénommé « tracé commun après la RD61 ».



Illustration 1 : Localisation des variantes de tracé (Bilan de la concertation)

2.2.1.1 Les variantes ouest

■ Variante V1o

C'était la variante la plus au Nord (en orange sur le plan ci-avant). Son tracé franchissait le ruisseau du Dardaillon Ouest puis celui du Dardaillon Est, en traversant le périmètre de protection rapproché du captage Régine d'alimentation en eau potable. La voie en remblai franchissait la RD110 près du Mas de Cadoule. La variante V1o passait ensuite en limite d'un secteur d'habitat diffus dit « des Anèdes » sur la commune de Saint-Just, « le chemin de la croix de Joubert », où était envisagée l'implantation du futur carrefour de Lunel Ouest.

Au-delà, la variante V1o s'intercalait entre le ruisseau des Cabanettes et le cimetière Saint-Pierre de Lunel pour se raccorder au tronçon commun des variantes jusqu'à la RD61.

Le raccordement du carrefour de Lunel Ouest à la voirie existante s'effectuait :

- au Nord du carrefour, par une voie allant jusqu'à la RN113 actuelle ;
- au Sud, par une bretelle d'accès raccordée à la RD110 près du Mas de Cadoule.

L'entrée de ville de Saint-Just à partir du nouveau carrefour de Lunel Ouest s'effectuait par la RD110, en empruntant les rues de Lunel-Viel et du Dr Pons.

■ Variante V2o

La variante V2o (en vert sur le plan ci-avant) empruntait le tracé de la variante précédente jusqu'au futur carrefour de Lunel Ouest, à partir duquel elle s'éloignait des habitations du secteur des Anèdes pour passer au Sud du cimetière Saint-Pierre et rejoindre le tronçon commun jusqu'à la RD61. Le rétablissement de la RD24E1 (rue des Étoffes) s'effectuait en passage supérieur de la même façon que dans la variante V1o.

■ Variante V3o

La variante V3o (en violet sur le plan ci-avant) longeait le Dardaillon Ouest pour le traverser plus au Sud dans le lieu-dit « des Hautures ».

Après le franchissement du Dardaillon Est, la variante V3o débouchait sur le futur carrefour de Lunel Ouest situé, dans le cas de cette variante, près du cimetière Saint-Pierre et reprenait le tracé de la variante V2o pour atteindre la RD61 existante.



Au Sud, une bretelle d'accès à la déviation était prévue à partir de la RD24 en entrée de Saint-Just. Un ouvrage à gabarit réduit (hauteur 2,50m) permettait à la piste cyclable reliant Saint-Just à Lunel de traverser cette bretelle en passage dénivelé. Les deux routes départementales RD110 et RD24E1 étaient rétablies. La déviation passait au-dessus de la RD110 et la continuité de la RD24E1 (rue des Etoffes) était maintenue via le chemin du Fesc, la RD24 et la bretelle d'accès au carrefour de Lunel Ouest.

■ Variante V4o

La variante V4o (en bleu sur le plan ci-avant) suivait le même tracé que la variante V3o jusqu'à la traversée du Dardaillon Ouest; elle franchissait la rivière un peu plus au Sud que la variante précédente, puis longeait la RD24E1 (chemin des Etoffes) jusqu'au futur carrefour de Lunel Ouest tout proche du cimetière Saint-Pierre.

Le tracé reprenait ensuite celui de la variante V2o pour continuer vers le tronç commun jusqu'à la RD61 existante.

Le principe de fonctionnement du carrefour de Lunel Ouest était identique à celui de la variante V3o mais avec la bretelle d'accès à la RD24 plus courte (300 m au lieu de 600m). Les rétablissements des routes départementales étaient similaires.

2.2.1.2 Les variantes Est

■ Variante V1e

Sur cette section, la variante V1e (en vert sur le plan ci-avant) correspondait à la variante la plus au Sud et donc la plus proche de l'agglomération de Marsillargues.

En progressant vers l'Est après le franchissement de la RD34 le tracé passait au-dessus de la voie ferrée.

Au-delà de la voie ferrée et jusqu'au franchissement de la RD34E3 et du Vidourle, le tracé était calé sur une voie existante sans bouleversement important du parcellaire. C'est sur cette partie de tracé, au droit de la RD34E7, que le futur carrefour de Lunel Est était implanté.

Après la traversée du Vidourle à 300 m en amont du seuil des moulins Saint-Bernard, le tracé parcourait en une grande courbe un paysage agricole jusqu'à la fin du projet de la déviation matérialisée par le futur giratoire dit « d'Aimargues » qui se situait sur le carrefour actuel des RN113, RN572 et RD12.

Le projet prévoyait aussi de nouveaux dispositifs de communication:

- une route nouvelle à 2 voies de 800 m de long reliant le carrefour de Lunel Est au carrefour giratoire actuel RN113/ RD34 (vers A9) proche du centre commercial « les Portes de la Mer » ;
- la RD34 E7 qui restait déconnectée de la nouvelle infrastructure, franchissant la déviation par dénivellation ;
- sur le giratoire RN113/RD34 (vers A9), une branche avait été également rajoutée pour permettre l'accès direct à la zone d'activités sportives de Dassargues ;
- les piétons et cyclistes venant de Lunel pouvaient accéder sans danger à Dassargues par l'intermédiaire d'un passage dénivelé à gabarit réduit (2,50 m) sous la voie de liaison entre les deux giratoires.

■ Variante V2e

La variante V2e (en violet sur le plan ci-avant) s'éloignait de la variante V1e peu après la RD34 en s'incurvant vers Marsillargues au droit du franchissement de la voie ferrée, pour remonter jusqu'à 400 m du giratoire RN113/RD34 (vers A9) au niveau de l'implantation du carrefour de Lunel Est.

Au-delà, le tracé restait parallèle à la RN113, franchissant le RD34E3 et le Vidourle à 800 m en amont du seuil des moulins Saint-Bernard en sortie du méandre du Vidourle. De la même façon que la variante V1e, V2e rejoignait le futur carrefour d'Aimargues en morcelant moins le territoire communal.

Les principes de rétablissement ou d'aménagement des communications étaient identiques à ceux de la variante V1e.

■ Variante V3e

La variante V3e (en orange sur le plan ci-avant) divergeait du tracé de la variante V1e peu après le franchissement de la voie ferrée en remontant directement vers le giratoire existant RN113/RD34 (vers A9) pour s'en rapprocher de 200 m.



Le nouveau carrefour de Lunel Est était implanté à cette proximité avec les mêmes dispositions concernant les rétablissements et aménagements de communications que pour la variante V1e.

Ensuite le tracé bordait le complexe sportif de Dassargues, franchissant la RD34E3 et le Vidourle et se raccordant à la RN113 actuelle sur le futur carrefour d'Aimargues.

Le franchissement du Vidourle s'effectuait dans la section la plus étroite de son méandre à 200 m en amont de celui effectué par la variante V2e, soit à 500 m en aval du pont de Lunel actuel.

■ Variante V4e

La variante V4e (en bleu sur le plan ci-avant) était la plus proche du secteur urbain ; elle se séparait de la partie de tracé commun après la RD61 juste avant le franchissement de la RD34 pour remonter vers la RN113 en restant à environ 200 m parallèle à la RD61 et en franchissant l'ancienne voie ferrée.

Le futur carrefour de LunelEst était situé au même emplacement que pour la variante V3e. Au-delà de ce carrefour le tracé reprenait sans modification le même parcours que la variante V3e jusqu'au carrefour d'Aimargues.

Les dispositions concernant les rétablissements et aménagements de communications aux abords du carrefour de Lunel Est étaient identiques à ceux des autres variantes.

2.2.2 Analyse comparative des variantes

2.2.2.1 Les variantes ouest

■ Analyse comparative des variantes

L'impact de la **variante V1o** était modéré pour le paysage et le milieu naturel ainsi que pour les exploitations agricoles, mais il se révélait fort pour l'habitat et les ressources en eau. Il faut noter également une déconnexion de la ville de Lunel à son cimetière, cette déconnexion restait toutefois relative avec le rétablissement de la RD24E1 (rue des Etoffes) en passage supérieur.

Pour la **variante V2o**, si l'impact de ce tracé sur le milieu naturel et les exploitations agricoles restait modéré, celui sur le paysage était plus fort que pour la variante V1o. Les nuisances sur l'habitat étaient par contre réduites. Comme pour la variante V1o, on retrouvait la contrainte de la ressource en eau qui se situait entre les deux ruisseaux des Dardaillon Ouest et Est ainsi que les problèmes d'entrée de ville de Saint-Just liés à la position du carrefour de Lunel Ouest branché sur la RD110.

L'impact du tracé de la **variante V3o** sur le milieu naturel demeurait modéré. Il était toutefois plus accentué sur les exploitations agricoles et le paysage que pour les variantes V1o et V2o, en raison des morcellements de terrains et des ruptures de paysage. En longeant un front de constructions habitées, les nuisances sur l'habitat étaient plus fortes que la variante V2o. Seul l'impact sur les ressources en eau potable apparaissait moindre que celui des variantes plus au Nord, il restait cependant important puisque le tracé traversait la partie amont du périmètre de protection éloigné du captage des Aubettes.

Le champ d'inondation des Dardaillon venait renforcer les contraintes hydrauliques de cette variante.

Le tracé de la **variante V4o** présentait des impacts similaires à ceux de la variante V3o. Bien que légèrement amoindris sur le paysage mais encore un peu plus forts sur l'hydraulique des Dardaillon, les impacts étaient importants pour les exploitations agricoles et l'habitat riverain. Il faut noter également que cette variante, la plus rapprochée de Saint-Just, aurait pu devenir un frein au développement de l'urbanisme de cette commune. Seul l'impact sur le milieu naturel s'avérait le plus faible par rapport aux autres variantes.

■ Bilan de la comparaison des variantes

La **variante V3o** présentait les impacts les plus défavorables pour les exploitations agricoles et le paysage.

La **variante V4o** a les mêmes inconvénients que la variante V3o pour les exploitations agricoles et des impacts importants sur les autres critères.

La **variante V1o** était la plus défavorable pour les nuisances sur l'habitat.

La **variante V2o** était celle qui, globalement avait le moins d'impacts, hormis sur la ressource en eau potable de façon identique à la variante V1o.



Les protections de la ressource en eau engendraient aussi des sujétions techniques liées aux précautions de chantier, puis à l'étanchéité de la plate-forme, au traitement des eaux de cette plate-forme mais aussi aux dispositifs anti-renversement de poids-lourds à mettre en place tout le long des périmètres de protection rapprochés traversés. Ces sujétions, importantes sur les variantes V1o et V2o l'étaient également sur les deux autres variantes, notamment par leur longueur de traversée du périmètre de protection de captage d'eau potable.

Au niveau fonctionnel, la déviation ne présentait pas vraiment de différence pour les usagers en transit. Seul l'effet de parois que pourrait induire les écrans antibruit installés le long de la déviation auraient été en défaveur surtout de la variante V1o puis de la variante V2o. Les deux autres variantes n'en étaient cependant pas exemptées.

En ce qui concerne le fonctionnement du carrefour de Lunel Ouest, la position du carrefour plus ou moins éloigné de la RD24 entraînait une différence notable entre les variantes V1o,V2o et V3o,V4o.

Si la position du carrefour au niveau du secteur bâti des Anèdes permettait une diminution de trafic de l'avenue des Abrivados à Lunel en maintenant le trafic fort sur la RN113 actuelle, les deux premières variantes étaient bien moins favorables à une distribution de la circulation de desserte pour:

- les équipements majeurs de la Communauté de Communes, tous déjà situés ou projetés à proximité de la RD24 dans Lunel,
- les principales zones urbaines du secteur tant à Lunel qu'à Saint-Just.

Les caractéristiques géométriques et techniques des 4 variantes étaient sensiblement équivalentes et le montant des travaux à peu près similaire.

Le coût global de cette section a été évalué à 48 M€.

A l'égard de l'ensemble de ces jugements, la variante V2o est ressortie comme la solution présentant le moins d'impact global.

Le carrefour de Lunel Ouest pouvait éventuellement être positionné à l'emplacement approximatif de celui de la variante V3o pour redonner toute latitude à la distribution du trafic local.

Une synthèse de l'analyse comparative des variantes de la partie Ouest est présentée ci-après.

THÈMES	TRACÉ COMMUN RACCORDEMENT OUEST	V1 Ouest	V2 Ouest	V3 Ouest	V4 Ouest	TRACÉ COMMUN APRÈS LA RD 61
Cours d'eau, zones inondables	Pas de cours d'eau	Franchissement favorable des zones inondables du Dardaillon : Ouest (280 m) et Est (240 m)	Franchissement favorable des zones inondables du Dardaillon : Ouest (280 m) et Est (240 m)	Franchissement favorable des zones inondables du Dardaillon : Ouest (700 m) et Est (390 m)	Longe sur 500 m la zone inondable du Dardaillon Ouest puis sur 1 200 m à la confluence des 2 Dardaillons	Cours d'eau : impact faible Eaux souterraines : impact nul Franchissement difficile des zones inondables des Dardaillon.
Eaux souterraines, ressources en eau	Traverse sur 840 m, la zone inondable sensible à la pollution chimique des forages Bénouides et Bouisset (Valergues)	Traverse sur 1 030 m le périmètre de protection (PP) rapproché du forage Regine (Lunel-Viel) et sur 280 m le PP étendu du Forage des Aubettes (Saint-Just)	Traverse sur 1 030 m le périmètre de protection (PP) rapproché du forage Regine (Lunel-Viel) et sur 280 m le PP étendu du Forage des Aubettes (Saint-Just)	Traverse sur 1 935 m le PP étendu du Forage des Aubettes (Saint-Just)	Traverse sur 1 620 m le PP étendu du Forage des Aubettes (Saint-Just)	
Milieu naturel (Flore et Faune)	Zone naturelle sans enjeu	Quelques secteurs à enjeu écologique à respecter	Quelques secteurs à enjeu écologique à respecter	Zone naturelle sans enjeu mais à potentiel écologique à préserver	Zone naturelle sans enjeu	Zone naturelle sans enjeu
Agriculture	5,5 ha d'emprise 5 exploitations permanentes touchées	8,9 ha d'emprise 5 exploitations permanentes touchées (11 au total) et 2 très perturbées	8,6 ha d'emprise 7 exploitations permanentes touchées (12 au total) et 3 très perturbées	8,8 ha d'emprise 6 exploitations permanentes touchées (8 au total) et 4 très perturbées ou menacées	9 ha d'emprise 5 exploitations permanentes touchées (6 au total) et 3 très perturbées ou menacées	Emprise 5 ha 2 exploitations touchées niveau de perturbation des exploitations : faible Impact faible
Paysage	Terrassement modéré en remblais faibles Paysage ouvert sur espace agricole et urbanisation de LUNEL VIEL Bonne insertion dans le site	Remblais en grande partie à moins de 3 m et jusqu'à 7,50 au franchissement du Dardaillon Est. Terrassements les plus faibles Bonne cohérence de tracé avec les structure de paysage	Remblais en grande partie à moins de 3 m et jusqu'à 7,50 au franchissement du Dardaillon Est. Terrassements les plus faibles Bonne cohérence de tracé avec les structure de paysage	Hauteur des remblais moyenne. Terrassements importants. Coupure importante dans le paysage agricole	Hauteur des remblais moyenne. Terrassements faibles. Coupure sensible dans le paysage agricole	Remblais assez élevés : de 4 m à 7 et 8 m pour franchissement de la RD 61 et du canal du Lunel
Habitats, Cadre de vie	1 seule habitation à moins de 100 m. 650 ml de protection phonique	Perturbation autour du Mas de Cadoule et Les Anèdes. Proximité des secteurs urbains de l'ouest de Lunel. 6 habitations à moins de 100 m et 12 à moins de 250 m (impact sur l'air et le bruit à compenser) 2 650 ml de protections phoniques	Perturbation autour du Mas de Cadoule (Les Anèdes). 4 habitations à moins de 100 m et 11 à moins de 250 m. 2 350 ml de protections phoniques. Moins d'habitations soumises au dépassement des seuils (60, 65 et 70 dbA)	15 habitations à moins de 100 m et 11 à moins de 250 m. 2 350 ml de protections phoniques	15 habitations à moins de 100 m et 12 à moins de 250 m. 2 450 ml de protections phoniques	11 habitations à moins de 100 m et 23 à moins de 250 m (impact air et bruit). 2 700 ml de protections phoniques (lotissement Lunel)
Patrimoine	2 Sites archéologiques répertoriés					2 Sites archéologique répertoriés
Urbanisme et développement		Très favorable au développement	Très favorable au développement	Limite le développement de Saint-Just	Limite le développement de Saint-Just	
Desserte, fonctionnement	Allongement de 1 200 m pour la RD 110 E4	Perception imparfaite du carrefour Lunel ouest. Favorable à la desserte de la future zone d'activités et de l'ouest de Lunel sous réserve de la réalisation de voiries locales. Raccordement à la RD 110 à réaménager pour l'accès à Saint-Just	Favorable à la desserte de la future zone d'activités et de l'ouest de Lunel sous réserve de la réalisation de voiries locales. Raccordement à la RD 110 à réaménager pour l'accès à Saint-Just	Raccordement par la RD 24 à Saint-Just et Lunel mais accès à la future zone d'activités et à la RN 113 réalisable	Raccordement par la RD 24 à Saint-Just et Lunel mais accès à la future zone d'activités et à la RN 113 réalisable	

	Impact faible ou favorable		Impact fort
	Impact moyen		Impact très fort
	Impact modéré		

Illustration 2 : Tableau d'analyse comparative de la section ouest (Dossier de concertation)



2.2.2.2 Les variantes Est

■ Analyse comparative des variantes

L'ensemble des variantes de tracé se situait dans le champ d'inondation du Vidourle. La position des variantes induisait un impact hydraulique plus ou moins fort selon la coupure du champ d'expansion des crues du Vidourle.

La **variante V1e** avait un impact modéré sur la ressource en eau, en raison de la traversée du périmètre de protection éloigné du captage en eau potable de Capoulière de Grace à Marsillargues.

L'impact hydraulique était fort en raison de la grande longueur du tracé.

L'effet sur les exploitations agricoles restait plutôt modéré, de même l'impact sur l'habitat était modéré. Cette variante ne produisait pas de déstructuration paysagère mais avait tout de même un certain impact du fait de remblais importants. Enfin, la variante V1e n'avait pas d'impact sur le milieu naturel ici sans enjeu particulier.

Tout comme la variante V1e, la **variante V2e**, qui traversait le périmètre de protection éloigné du captage en eau potable de Capoulière de Grace, avait donc un impact modéré sur la ressource en eau. La configuration du tracé plus orienté Sud-Nord réduisait l'impact hydraulique, celui-ci devenant modéré.

Sur le plan agricole les effets étaient forts, de même sur l'habitat. L'impact paysager se trouvait également accentué dans un paysage rural à coulisses. Il restait cependant modéré. Le milieu naturel traversé offrait des enjeux pour la flore notamment en bordure du Vidourle mais l'impact restait lui aussi modéré.

La **variante V3e**, présentait un impact fort sur la ressource en eau puisqu'elle traversait le périmètre de protection rapproché des captages d'eau potable de Dassargues et se situait aussi sur la partie restante dans des périmètres de protection éloignés. Pour la sauvegarde de la nappe aquifère, des dispositifs anti-renversement semblaient difficiles à mettre en place en raison de la présence du carrefour de Lunel aux abords immédiats des captages de Dassargues. Son tracé de configuration similaire à celui de la variante V2e, elle conservait un impact hydraulique modéré. La variante V3e était celle qui touchait le plus d'exploitations agricoles et qui gardait de par le nombre d'habitations proches de la nouvelle infrastructure un impact fort. En matière de paysage, ce tracé se rapprochait des franges urbaines de Lunel, avec une identité contestable de la partie résiduelle large de 200 à 300 m entre la RD 61 et le projet. L'impact paysager aurait donc été important nécessitant d'être atténué.

Comme pour la variante V2e, son impact était modéré sur les enjeux du milieu naturel limités en bordure du Vidourle.

Pour les mêmes raisons que la variante V3e, l'impact du tracé de la **variante V4e** sur les ressources en eau était important. Les enjeux sur le paysage, le milieu naturel et l'habitat étaient similaires à ceux de la variante V3e, les impacts y étaient de même valeur. Le tracé un peu plus resserré vers la RD61 que la variante précédente, réduisait les effets sur les exploitations agricoles, l'impact devenant modéré.

L'évaluation hydraulique de la variante V4e se différenciait nettement des autres. En effet, la variante V4e résultait des propositions d'aménagement de digues de second rang décidées en Octobre 2004 par le Syndicat en charge de la gestion du Vidourle. L'impact hydraulique de la variante V4e était égal ou inférieur à celui des autres variantes.

■ Bilan de la comparaison des variantes

La **variante V3e** était la plus défavorable pour les exploitations agricoles, l'habitat et le paysage. Elle présentait avec la **variante V4e**, de fortes contraintes sur la ressource en eau difficilement compensables. Par ailleurs les variantes V3e et V4e nécessitaient les ouvrages de franchissement du Vidourle les plus longs et donc les plus coûteux.

La **variante V2e** se caractérisait par des impacts forts sur des critères sensibles tels que les exploitations agricoles et l'habitat.

Sur l'ensemble des contraintes environnementales hormis les rétablissements hydrauliques, la **variante V1e** apparaissait la moins préjudiciable. Cependant la contrainte hydraulique, qui se traduit dans le cas de la transparence du projet par une augmentation du coût, demeurait un aspect primordial de l'évaluation globale, c'est pourquoi cette variante apparut difficilement acceptable.

La variante V4e était la seule qui soit cohérente avec les aménagements prévus par le syndicat et qui pouvait réduire de façon importante le coût de l'opération sous réserve de leur réalisation. Les impacts agricoles y étaient les plus modérés, l'impact sur l'habitat pas plus fort.

Comme sur la section Ouest, les 4 variantes apparaissaient équivalentes au regard de leurs caractéristiques géométriques.

Les contraintes techniques étaient, quant à elles, liées au franchissement du Vidourle, à la traversée de son champ d'inondation ainsi qu'à la compressibilité des sols et ont des conséquences sur l'économie du projet.



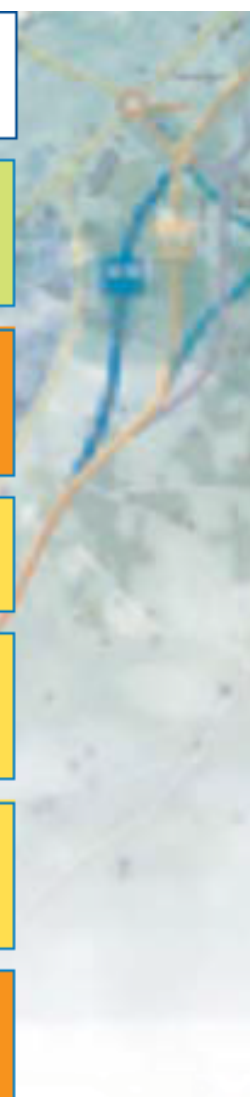
Au regard de l'ensemble des critères développés ici, la variante V4e est ressortie comme la variante la moins dommageable.

Les points faibles de la variante V4e restent sa proximité des captages de Dassargues, le blocage d'un développement de la zone d'activités sportives et la longueur d'ouvrage au-dessus du Vidourle.

Une synthèse de l'analyse comparative des variantes de la partie Est est présentée ci-après.



THÈMES	TRACÉ COMMUN APRÈS LA RD 61	V1 Est	V2 Est	V3 Est	V4 Est
Cours d'eau, zones inondables	Pas de cours d'eau. Courte traversée dans le champ d'inondation du Vidourle	1 700 m de traversée du champ d'inondation du Vidourle. Réalisation plus favorable du Pont du Vidourle	1 200 m de traversée du champ d'inondation du Vidourle	1 200 m de traversée du champ d'inondation du Vidourle	1 000 m de traversée du champ d'inondation du Vidourle. Variante la plus compatible avec les aménagements SMM
Eaux souterraines, ressources en eau		Traversée d'un périmètre de protection étendu sur 3 300 m	Traversée d'un périmètre de protection étendu sur 3 100 m	Traversée du périmètre de protection (PP) rapprochée de Dassargues sur 700 m et du PP étendu sur 2 200 m	Traversée du périmètre de protection (PP) rapprochée de Dassargues sur 700 m et du PP étendu sur 2 200 m
Milieu naturel (Flore et Faune)		Rares pelouses à Brachypodes de Phénicie	Milieu plus diversifié méritant la protection de certaines végeta- tions et de la ripisylve du Vidourle	Zones de friches propices à certains habitats	Zones de friches propices à certains habitats
Agriculture	5 ha d'emprise 1 exploitation touchée	22 ha d'emprise 15 exploitations touchées et déplacements perturbés pour 16 exploitations	25 ha d'emprise 15 exploitations amputées déplacements perturbés pour 18 exploitations	25 ha d'emprise 18 exploitations amputées déplacements perturbés pour 17 exploitations	20 ha d'emprise 13 exploitations touchées et déplacements perturbés pour 13 exploitations
Paysage	Remblais entre 1 et 3 m sauf près de la RD 61 (entre 5 et 7 m)	Remblais moyens de 1 à 3 m sauf au franchissement du Vidourle (7 à 8 m) et RD 34 (5 m) Intégration aisée dans le paysage	Remblais assez importants de 1,5 à 5 m. Intégration aisée dans le paysage	Remblais importants 1,5 à 6 m pro- che de l'urbanisation. Aspect de déviation d'agglomération plus marqué	Remblais moyens (1 à 5 m), intégration facilitée en secteur urbain
Habitats, Cadre de vie	14 habitations entre 100 et 250 m et 9 à moins de 100 m. 1 900 ml de protections phoniques	15 habitations entre 100 et 250 m et 8 à moins de 100 m. 2 800 ml de protection phoniques	20 habitations entre 100 et 250 m et 6 à moins de 100 m. 3 200 ml de protection phoniques	23 habitations entre 100 et 250 m et 4 à moins de 100 m. 2 800 ml de protection phoniques	19 habitations entre 100 et 250 m et 11 à moins de 100 m. 3 habitations soumises à plus de 70 dbA mais traitement plus aisé : 2 400 ml de protection phoniques
Patrimoine	2 Sites archéologiques répertoriés			2 Sites archéologiques répertoriés	3 Sites archéologiques répertoriés
Urbanisme et développement		Enclavement du secteur agricole	Délaissé important entre déviation et RD 61	Limite l'extension de la zone de loisirs de Dassargues et délaissé important entre RD 61 et déviation	Limite l'extension de la zone de loisirs de Dassargues
Desserte, fonctionnement		Eloignement du carrefour de Lunel Est	Favorise les échanges vers l'A9	Favorise les échanges vers l'A9	Favorise les échanges vers l'A9



- Impact faible ou favorable
- Impact moyen
- Impact modéré
- Impact fort
- Impact très fort

Illustration 3 : Tableau d'analyse comparative de la section ouest (Dossier de concertation)



2.2.3 Conclusions et propositions de tracé

A l'issue de la concertation du public et suite aux nombreux avis et observations, aucune variante ne s'est révélée être sans contrainte ni impact. Toutefois le travail d'écoute des arguments et observations des uns et des autres a mis en évidence la valeur globale de deux variantes dont les caractéristiques méritaient d'être sensiblement adaptées pour en accroître encore le potentiel.

Ainsi, à l'Ouest la **variante V2o** présentait le tracé le plus cohérent pour assurer une desserte favorable au développement des projets des collectivités (aménagement de zones d'activités et de zones d'urbanisation) et le plus respectueux des territoires agricoles aux plus forts enjeux. Cette variante s'éloignait suffisamment des quartiers actuels et futurs d'urbanisation de Lunel pour n'y avoir que peu d'impact.

L'impact le plus marquant de ce tracé était celui sur l'habitat isolé autour du Mas de Cadoule. Il a donc été proposé d'adapter le tracé de V2o dans ce secteur par un parcours un peu plus au Nord afin de minimiser les nuisances sonores sur le bâti et de favoriser l'ouverture de ce quartier sur le paysage agricole de Saint-Just.

Le tracé résultant de l'adaptation s'éloigne au Nord du Mas de Cadoule, limitant les nuisances sur ce domaine et son activité de gîtes ruraux (distance 200 m) et contourne le quartier du chemin de la croix de Joubert (« Cros des Anèdes ») en assurant une distance minimale de 150 m avec la plupart des habitations isolées (à l'exception de 3 constructions). La modification de tracé permettait de maintenir un remblai très proche du terrain naturel en revoyant les eaux de plate-forme après traitement vers le Dardaillon Est par un fossé le long de la RD110 et vers le ruisseau de la Porte.

Au sud de Lunel-Viel le tracé a été sensiblement remonté au Nord afin d'autoriser l'implantation de la future station d'épuration en bordure du Dardaillon sur les terrains prévus par la commune. Le carrefour de Lunel Ouest a été réalisé sur la RD110 entre Lunel-Viel et Saint-Just hors de la zone inondable du Dardaillon. Son raccordement direct à la RD110 assure le plus aisément la desserte de Lunel-Viel et Saint-Just. Il devait permettre ultérieurement la desserte de la future zone d'activités communautaire du Cap Miaoulaire et du centre-ville de Lunel via la RN113 actuelle. La réalisation de la voirie de la zone d'activités étant à la charge de la communauté de communes Pays de Lunel dans le cadre de l'aménagement de la zone.

A l'Est, les diverses observations ont mis en évidence l'intérêt de la **variante V4e** tant sur le thème hydraulique concernant les eaux superficielles (limite l'emprise en zone inondable) que sur le respect du territoire agricole (moins d'effets de coupure et d'emprise). Les nuisances sonores restaient réduites (les lotissements au Sud-Est étant déjà isolés par buttes de terre de la RD61). Seules quelques habitations isolées devaient être protégées.

Toutefois, la V4e présentait le défaut de limiter l'extension de la zone d'activités de Dassargues (très décrié par la commune de Lunel) et l'attention de certaines administrations avait été portée sur le franchissement peu favorable du Vidourle dans un méandre.

En conséquence, il a été proposé d'adapter le tracé V4e en lui faisant adopter partiellement le tracé V2e pour franchir le Vidourle. Cette modification devait permettre de maintenir tous les avantages de la V4e précédemment cités, en bénéficiant des éléments les plus positifs de V2e (non remis en cause dans cette section), tel un meilleur fonctionnement entre les carrefours à l'Est (distance de 400 m) et un franchissement du Vidourle stabilisé.

2.2.4 Tracé retenu à l'issue de la concertation

A l'issue de cette large concertation, de réunions publiques prolongées par de multiples échanges avec particuliers, associations et institutions, un tracé a été retenu par le Préfet de l'Hérault en janvier 2006. Le tracé consistait à relier le giratoire de Lunel-Viel au carrefour d'Aimargues à l'aide d'une section à 2x2 voies.

Ainsi, il a été :

- approuvé le choix des variantes V2o et V4e sous réserve d'adaptations de tracé;
- demandé des études complémentaires notamment en matière de trafic ;
- demandé de s'assurer de la convergence avec les aménagements envisagés par le syndicat du Vidourle lorsque les dispositifs des scénarios prévus seraient adoptés.

Un travail d'optimisation a été réalisé pendant dix années afin d'essayer d'éviter les secteurs à forts enjeux et dans le but de réduire au maximum les impacts liés au projet.



Ainsi, en 2015, les nouvelles estimations de trafic ont conduit à réviser les principes d'aménagement en passant d'une 2x2 voies à une route bidirectionnelle. En effet, le profil à 2x2 voies n'était pas nécessaire pour assurer l'écoulement du trafic de la RN113 à moyen terme. De plus, ce profil est moins consommateur d'espace et moins impactant pour le territoire et il permet une meilleure insertion du projet dans le milieu existant.

Outre les modifications des caractéristiques géométriques du projet, le tracé a été légèrement adapté à son extrémité Ouest. La possibilité de prolongement de la déviation de la RN113 jusqu'au giratoire de Valergues a été étudiée, alors qu'auparavant la déviation se raccordait à la RN113 existante au niveau du giratoire Ocréal. Cette extension n'a pas été retenue car particulièrement onéreuse du fait de la création d'un nouvel ouvrage d'art sur le canal de BRL et globalement parallèle à la RN113 déjà existante.

L'analyse des conditions de dépassement a conclu à la mise en place des créneaux de dépassement en tenant compte des enjeux environnementaux et plus particulièrement en évitant la zone inondable du Dardaillon Ouest.

Le dimensionnement des carrefours a été revu, en particulier le carrefour avec la RD24 qui peut fonctionner en carrefour plan de type giratoire, représentant une source d'économie comparé aux échanges dénivelés initialement prévus. Le nouveau giratoire de raccordement ouest a été dimensionné.

En termes d'optimisation des rétablissements routiers, le rétablissement de la RD110E7 a été abandonné suite à un point d'étape avec l'administration centrale.

Dans le cadre de la poursuite des études, le programme a évolué selon les principes suivants :

- abandon de prolongement de la RN113 à l'Est de la RD61. Ainsi, la déviation évite la traversée du cours d'eau le Vidourle et s'affranchit de toutes les contraintes liées à la traversée de la zone inondable ;
- réaménagement de la RD61 existante entre le giratoire de Lunel Sud et le giratoire de Lunel Est permettant une continuité de la déviation dans son contournement des zones urbaines de Lunel et Lunel-Viel ;
- création des créneaux de dépassement en raison des distances de visibilité insuffisantes pour permettre le dépassement en configuration bidirectionnel ;
- remplacement du passage supérieur permettant le rétablissement de la RD110E4 par l'aménagement d'un giratoire, afin de réduire l'impact hydraulique.

2.2.5 Adaptations du projet

Le projet présenté aujourd'hui correspond donc au tracé présenté en 2005 avec des adaptations de profils en travers et de longueur pour s'orienter vers un aménagement plus durable du territoire. Il ne concerne en effet plus que la partie Ouest du projet de 2005, permettant une meilleure adéquation avec les enjeux environnementaux et sociaux économiques.

En 2016-2017, la DREAL mène les études préalables à l'enquête publique.

Le 12 septembre 2017, une commande du ministère à la DREAL a été passée approuvant le parti d'aménagement retenu et demandant de poursuivre les études préalables relatives à l'aménagement de la RN113 sur la base de la solution retenue, et de conduire les procédures nécessaires au lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de cet aménagement.

2.3 DESCRIPTION DU PROJET

Le projet est présenté en page suivante.

A noter que le projet qui sera effectivement réalisé pourra différer de celui faisant l'objet de ce dossier, pour tenir compte notamment des observations recueillies au cours de la procédure d'instruction ou de l'enquête publique ou des recommandations formulées, le cas échéant, par le commissaire enquêteur, sans que les modifications envisagées ne remettent en cause l'économie générale du projet.

2.3.1 Description de la solution retenue

Le parti d'aménagement retenu pour la déviation est une route bidirectionnelle de catégorie ARP 80 se décomposant de la façon suivante :

- une section en tracé neuf d'une longueur de 6,2 km entre le giratoire « RN113 ouest », à l'Ouest, et le giratoire « Lunel sud » avec la RD61 à l'Est. Cette section comporte :
 - 5 giratoires plans ;
 - 7 ouvrages d'art commun (rétablissement viaires et hydrauliques) ;



- un réaménagement en place de la RD61 au gabarit national entre le giratoire « Lunel sud » et le giratoire « RN113 est » sur une longueur de 2,4 km, comprenant 2 giratoires plans. Cette partie de RD61 sera intégrée au réseau routier national et fera partie de la RN113.

4 zones de créneaux de dépassement sont prévues afin d'offrir des possibilités complémentaires pour le dépassement. Elles sont réparties sur l'ensemble de la déviation de la RN113 avec une alternance des sens de dépassement : 2 335 m Montpellier → Nîmes, 2 157 m Nîmes → Montpellier.

Les quatre créneaux de dépassement sont répartis d'Ouest en Est de la manière suivante :

- entre le giratoire RN113 ouest et le giratoire Lunel-Viel dans le sens de circulation Montpellier → Nîmes sur 931 m (correspondant à la longueur effective de dépassement) ;
- entre le giratoire Lunel-Viel ouest et le giratoire Lunel-ouest, dans le sens de circulation Nîmes → Montpellier sur 1 210 m ;
- entre le giratoire Lunel ouest et le giratoire Lunel sud, dans le sens de circulation Montpellier → Nîmes sur 1 404 m ;
- entre le giratoire RD34 et le giratoire Lunel sud dans le sens de circulation Nîmes → Montpellier de 947 m.

A terme, la RD61 existante entre le giratoire Lunel sud et le giratoire RN113 sera intégrée au réseau routier national et sera partie intégrante de la RN113.

La RN113 existante sera déclassée du réseau routier national et intégrera le réseau routier communal.

2.3.2 Rétablissements des écoulements naturels

Des écoulements superficiels extérieurs à la déviation de la RN113 seront interceptés, du fait de la réalisation du projet. Ces écoulements superficiels seront rétablis, afin d'assurer leur transparence hydraulique.

Le principe des rétablissements hydrauliques a fait l'objet d'un échange avec les Services de l'Etat et consistent à :

- mettre hors d'eau le tracé routier pour la crue de référence, correspondant au débit d'occurrence centennale ou au débit de la crue historique connue la plus importante si celui-ci est supérieur au débit centennal ;
- ne pas avoir d'exhaussement des niveaux d'eau pour cette même crue de référence au droit des lieux habités (c'est à dire inférieur à la précision relative des modèles mathématiques) ;

- ne pas avoir d'incidence forte (pas de modification de classes d'aléa) sur la zone inondable dans les zones habitées pour les crues exceptionnelles ($Q = 1,8 \times Q_{100}$) ;
- à ne pas mettre de pile dans le lit mineur sous la cote des PHE 100 ans concernant le franchissement du canal de Lunel, afin qu'elle ne soit pas un obstacle à l'écoulement.

2.3.3 Aménagements paysagers

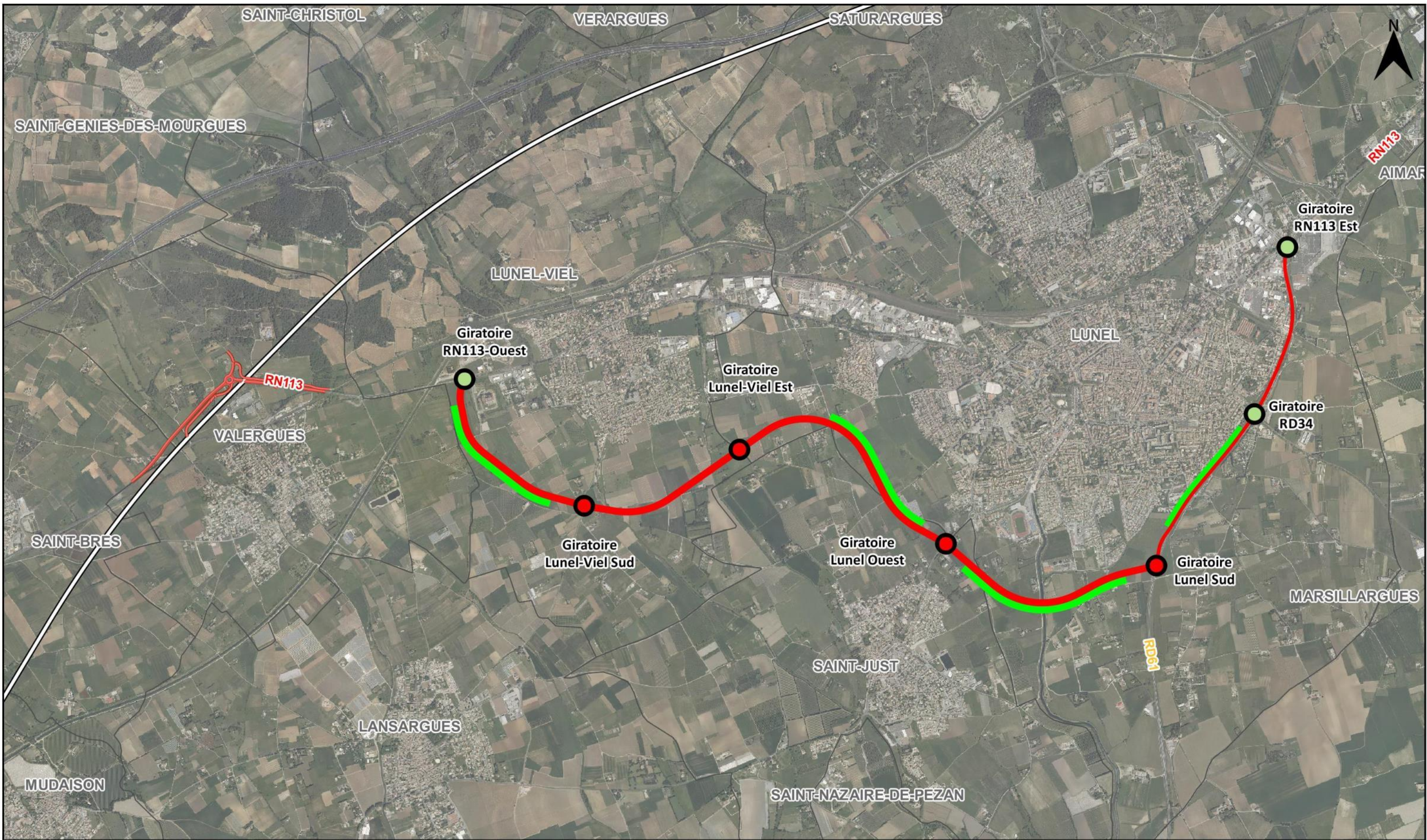
Les principes généraux suivants sont adoptés :

- soigner particulièrement les « raccords » avec les éléments existants : tissu urbain, accroche au terrain naturel, voiries ;
- travailler les vues et les effets de cadrage, d'une part, en permettant la découverte du territoire (mise en scène les vues majeures) et, d'autre part, en restant discret dans le champ visuel des riverains ;
- traiter les éléments connexes comme des éléments du projet (assainissement, rétablissement de voie existante, traversées de cours d'eau, giratoires...)

Les mesures paysagères se déclinent en 3 types de travaux, soit :








- des travaux de végétalisation et de plantations utilisant la palette végétale et les typologies végétales locales (haies vives, ripisylve, massifs arbustifs, etc...) ;
- des travaux de terrassements comprenant le traitement des modelés paysagers (terres impropres ou excédentaires) pour l'intégration des terrassements dans le paysage pour les ouvrages comme les rétablissements, les giratoires... ;
- des travaux d'aménagements paysagers plus complexes concernant certains secteurs plus sensibles situés aux abords du projet comme les bassins d'assainissement.

Illustration 4 : Présentation du projet



Présentation du projet



-  Limite communale
-  Déviation de la RN113 au droit des communes de Lunel et Lunel-Viel
-  Giratoire existant
-  Giratoire à créer
-  Créneau de dépassement
-  RN113 modifiée suite à CNM
-  Axe CNM



2.3.4 Acquisitions foncières

L'Etat ne dispose pas de la maîtrise foncière des terrains. Il doit procéder à des acquisitions foncières auprès des propriétaires riverains. Les emprises concernent en majorité des parcelles agricoles.

L'acquisition par l'Etat des terrains nécessaires à la réalisation du projet, sera rendue possible par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet.

Les propriétaires concernés par des acquisitions foncières (qui figureront dans l'enquête parcellaire) seront indemnisés dans le cadre des dispositions prévues par le Code de l'expropriation (articles L. 13-15 à L. 13-17). L'indemnisation résultera soit d'un accord amiable à partir d'un protocole établi avec le Maître d'Ouvrage, sur la base de la valeur de l'indemnisation évaluée par le Service des Domaines, soit d'un montant déterminé par le juge de l'expropriation.

2.3.5 Conditions d'insertion du projet dans l'environnement

Le détail des mesures d'insertion dans l'environnement qui seront appliquées est précisé dans l'étude d'impact environnementale.

Une synthèse de ces mesures est reprise ci-après de manière thématique.

■ Rétablissement et protection des eaux

- traiter les eaux de la plateforme avant rejet dans les milieux naturels pour assurer la protection des eaux souterraines captées pour l'alimentation en eau potable et pour protéger les cours d'eau franchis par le projet ;
- assurer la transparence hydraulique et les volumes de crues des cours d'eau par le rétablissement systématique écoulements franchis et par la mise en place d'ouvrages de franchissement finement dimensionnés pour ne pas aggraver les risques d'inondation auxquels est soumise la plaine de Lunel. Des ouvrages de décharges et des surcreusements en amont et en aval des ouvrages de franchissement sont prévus.

■ Habitats, biens et équipements

- limiter les emprises du projet afin de ne consommer que les terrains agricoles nécessaires et rétablir l'ensemble des circulations agricoles pour réduire l'effet de coupure ;
- indemniser les personnes dont les terrains ou le bâti se trouvent sous les emprises du projet et maintenir l'accès aux parcelles et propriétés aussi souvent que possible ;

■ Préservation des milieux naturels

- conserver ou recréer les milieux à enjeux écologiques notamment pour le Lézard des murailles, et améliorer la transparence écologique de la route nouvelle par la création de boisements ou de ripisylves ;

■ Intégration paysagère

- réaliser des travaux d'aménagements paysagers afin de bien intégrer la nouvelle déviation ainsi que ses équipements spécifiques (bassins multifonctions, rétablissements, ouvrages d'art...) dans le site.

■ Pendant les travaux

- limiter au strict nécessaire des surfaces d'emprises ;
- interdire le stockage de matériel et d'opérations de maintenance à proximité immédiate des secteurs alimentant des cours d'eau ;
- mettre en place des dispositifs de sécurité et de signalisation pour la circulation des engins de chantier et la sécurité des engins et du personnel, ainsi que des riverains et des usagers ;
- respecter les normes réglementaires de bruit pour les engins utilisés ;
- mettre en place d'un système de management environnemental de chantier...



2.4 ENTRETIEN ET EXPLOITATION

La section RN113 neuve du giratoire RN113 ouest au giratoire Lunel sud sera la propriété de l'État, ainsi que la section réaménagée du giratoire Lunel sud au giratoire RN113, anciennement RD61, qui sera reclassé dans le Réseau Routier National.

Concernant les rétablissements par giratoire : l'anneau et les branches RN113 seront dans le domaine routier de l'État ; les branches des voies rétablies au-delà de la ligne de cédez-le-passage seront dans le domaine routier départemental.

La future ex RN113 sera déclassée ; le déclassement dans le périmètre communal des communes traversées est envisagé.

L'infrastructure routière et ses abords seront la propriété de l'État. La DIRMED, gestionnaire de cette infrastructure, devra en assurer l'entretien et l'exploitation (District Rhône Cévennes de la DIR Méditerranée).

2.4.1 La chaussée

Les opérations d'entretien sur la chaussée consistent en une réfection de la couche de roulement tous les 10 ans des opérations d'entretien hivernal (salage).

2.4.2 L'assainissement

Les bassins d'assainissement sont disposés le long de la déviation et rendus accessibles à l'exploitant via une piste et un portail, le tout délimité par une clôture. Ces bassins étant disposés en remblais, une rampe permettra d'accéder au fond du bassin pour le curage, et au mécanisme de fermeture d'urgence.

Les ouvrages d'entrée et de sortie seront accessible classiquement via un regard avec bouche à clé, et échelle dans le cas de grandes hauteurs.

Une procédure de fonctionnement est produite par l'entreprise de construction du bassin et transmise à l'exploitant.

Les opérations d'entretien systématiques comportent :

- le ramassage régulier des déchets présents dans l'ouvrage ;
- le fauchage ;
- le curage, l'entretien des bassins et des espaces limitrophes (clôtures, portails, piste d'entretien) ;
- le nettoyage des grilles, des collecteurs, des canalisations, bipasse, ouvrages amont et aval.

2.4.3 Les équipements

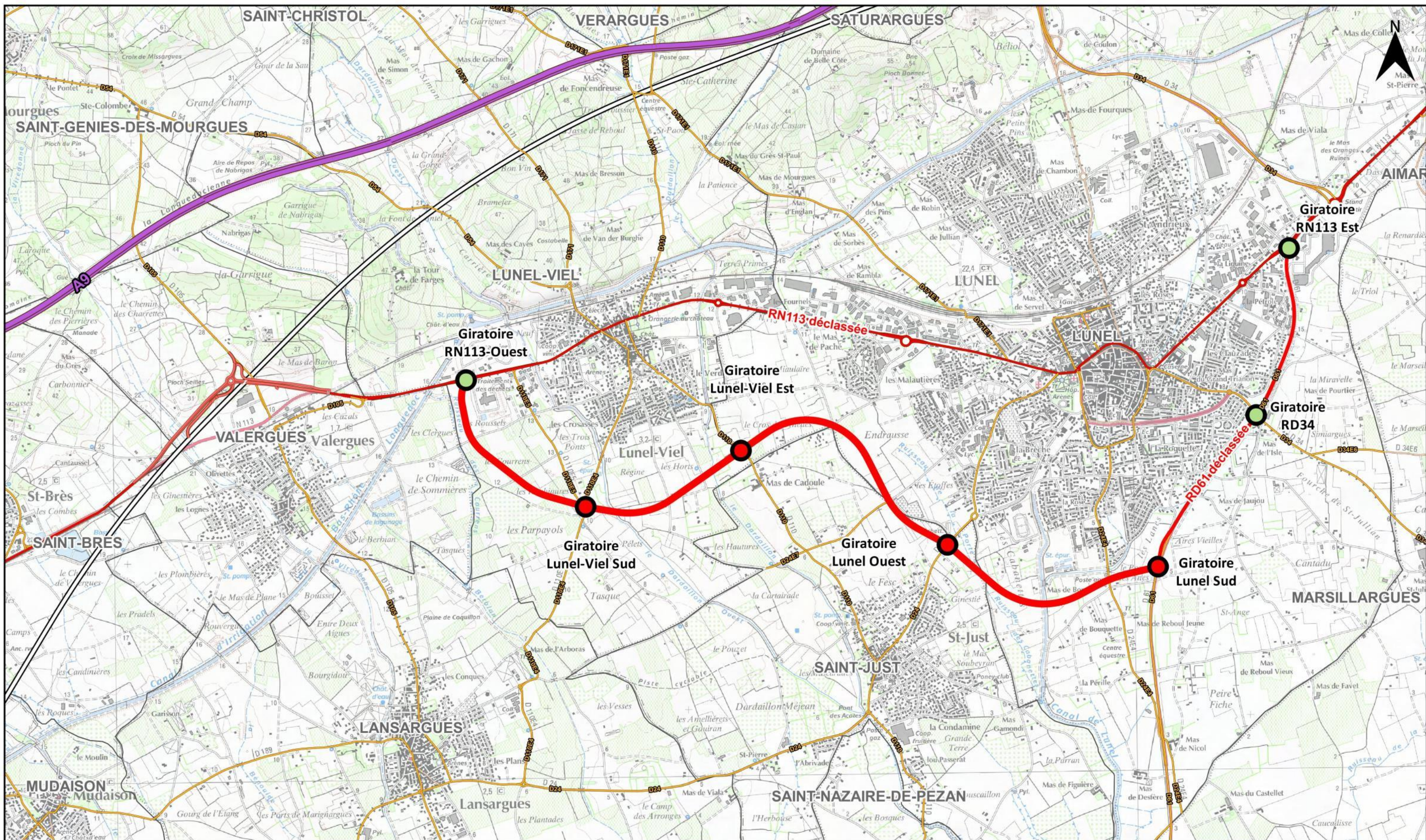
Les interventions d'entretien sur équipements sont les suivantes :

- nettoyage des dispositifs de retenue ;
- nettoyage de la signalisation verticale ;
- renouvellement de la signalisation horizontale ;
- nettoyage et renouvellement du balisage.

2.4.4 Les talus et aménagements paysagers

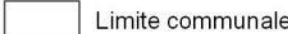

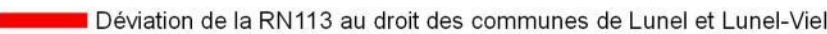
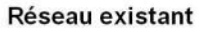






L'entretien des aménagements paysagers consiste en le fauchage, et la plantation d'arbustes.

Illustration 5 : Plan synoptique du réseau routier



Plan synoptique



- | | | | |
|---|--|---|-----------------|
|  | Limite communale |  | Axe CNM |
|  | Déviation de la RN113 au droit des communes de Lunel et Lunel-Viel |  | Réseau existant |
|  | Giratoire existant |  | Autoroute |
|  | Giratoire à créer |  | Nationale |
|  | RN113 modifiée suite à CNM |  | Départementale |



2.5 LA PROGRAMMATION DES ETUDES ET TRAVAUX

Les études à venir pour définir précisément les éléments techniques de la déviation de la RN113 à Lunel correspondent aux études de projet qui seront menées entre 2019 et 2020.

A l'issue de cette phase de projet, d'autres procédures nécessaires à la réalisation du projet seront engagées (archéologie préventive, loi sur l'eau, dérogation espèces protégées, acquisitions foncières).

Parallèlement, les études de conception détaillées seront mises en œuvre, pour aboutir à une définition du projet sera alors suffisamment précise pour que la consultation et le choix des entreprises qui effectueront les travaux soient réalisés. Le démarrage des travaux de la déviation de la RN113 à Lunel est prévu à partir de 2023 sur une période de 2 ans, avec l'objectif de mise en service de la déviation de la RN113 en 2025.

Le planning ci-après détaille les études et procédures associées au-delà de l'enquête publique :

- Obtention de la Déclaration d'utilité publique (2019)
- Etudes de projet (2019-2020)
- Réalisation des autres procédures nécessaires : Dossier d'autorisation Loi sur l'eau, dossier de dérogation CNPN, procédures d'acquisitions foncières, archéologie préventive (2021-2023)
- Mise en œuvre des études de conception détaillées (2020-2023)
- Recrutement des entreprises réalisant les travaux (2023)
- Lancement des travaux préparatoires (2023)
- Travaux et mise en service (2023-2025)