

DIRECTION DE L'INGENIERIE ET GRANDS PROJETS
AMENAGEMENT HYDROELECTRIQUE DE DONZERE-MONDRAGON
Dossier de demande d'autorisation de confortement des berges du canal
de fuite de l'usine de Bollène (84)
Demande de compléments au dossier d'exécution
Courrier de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes du 22 novembre 2023
(SEHN-23-PACH-754-SG)



**Dossier d'exécution de travaux relatifs au Confortement des
berges du canal de fuite de l'usine de
Bollène**

Sommaire

1 Introduction	3
2 Compléments nécessaires à l’instruction de la demande.....	3

Liste des figures

Figure 1 : Carrefour RD44/ chemin communal vers les carrières – Vue vers Mondragon

Figure 2 : Carrefour entre la voirie communale et le chemin de Saussac à Mondragon, menant à la carrière Pradier

Figure 3 : Chemin de sortie des poids-lourds, vue en direction du sud

Figure 4 : Chemin de sortie des poids-lourds et voie de secours SNCF, vue en direction du nord

Figure 5 : Passage sous la voie LGV pour la sortie des poids-lourds

Figure 6 : Habitat potentiel à Petit gravelot au droit de la zone de stockage pour le chantier de confortement des berges

Figure 7 : Localisation des sites Natura 2000 vis à vis du projet

1 Introduction

Le présent mémoire apporte des réponses aux questions posées dans le courrier DREAL Auvergne-Rhône-Alpes SEHN-23-PACH-754-SG du 22 novembre 2023 dans le cadre de l'instruction du dossier d'exécution de travaux relatifs au confortement des berges du canal de fuite de l'usine de Donzère-Mondragon, sur la commune de Bollène (84). Ce courrier faisait suite à l'examen de recevabilité.

2 Compléments nécessaires à l'instruction de la demande

Demande de complément n°1 « *Le porteur de projet devra préciser les voiries utilisées pour l'acheminement des matériaux sur la zone de stockage et évaluer le niveau d'impact du projet et des deux projets cumulés (mur guideau et confortement de la berge en question) sur ces espèces d'oiseaux ayant justifié le site Natura 2000. Il précisera également les impacts de la zone de travaux sur ces espèces. Le cas échéant d'impacts significatifs, il proposera des mesures de réduction, en lien par exemple avec la période d'acheminement des matériaux et la voirie utilisée.* ».

La poursuite des études du projet après le dépôt du dossier le 3 août nous permet de préciser le calendrier d'approvisionnement en enrochements en tenant compte également de ceux nécessaires aux travaux de confortement du mur guideau qui font l'objet d'un autre dossier et des contraintes environnementales.

Les enrochements nécessaires pour les travaux de traitement des érosions de berges sont de 15 000 m³ avec les nouveaux mètres pour 8 000 m³ indiqués dans le dossier d'exécution transmis au mois d'août. L'augmentation sensible de la quantité estimée est due à la prise en compte de nouvelles données bathymétriques plus précises et la correction d'une erreur de mètre.

La mise en place des enrochements pour le traitement des érosions de berges se déroulera sur 4 mois d'octobre 2024 à janvier 2025, dans la continuité des travaux de confortement de la fondation du mur guideau prévus sur la période août-septembre 2024.

Les enrochements seront livrés progressivement sur la plate-forme en continuité avec ceux nécessaires au confortement du mur guideau.

Les travaux préparatoires de la plate-forme de stockage se dérouleront au début juin pour permettre l'approvisionnement sur juillet des enrochements pour le mur guideau. En effet, les travaux sur le mur guideau seront facilités si les débits sont plus faibles à l'aval de l'usine, il a été donc décidé de réaliser d'abord les travaux de confortement de la fondation du mur en été 2024, puis d'enchaîner par les travaux de traitement des érosions de berges.

Le calendrier prévisionnel d'approvisionnement des enrochements sur la plate-forme est donc au stade actuel du projet le suivant :

	juin	juil	août	sept	oct	nov	déc
Travaux préparatoires PF							
Approvisionnement enrochements mur 6 300 m ³							
Approvisionnement enrochements Berges 15 000 m ³							

Ce calendrier sera ajusté si nécessaire en fonction des constats de reproduction du Petit Gravelot sur le site de stockage (cf. demande de complément n°2).

- **Voiries utilisées pour l'acheminement des matériaux à la zone de stockage**

L'accès à la zone de stockage est possible par le Nord depuis la RD44, puis par la voirie communale déjà existante. Il s'agit d'une route avec un revêtement, n'étant donc pas de nature à générer une quantité importante de poussière au passage des poids-lourds. Le croisement avec les poids-lourds est tout à fait possible sur l'intégralité de la voirie communale de part le gabarit adapté.

A partir du terrain de cross sauvage, l'accès au site de stockage se fait par le chemin privé réservé à l'usage de CNR. Celui-ci ne possède pas de revêtement sur sa partie aval, à l'entrée de la plateforme PV, le passage des poids-lourds générant des poussières. Le passage sous la voie LGV permet de gagner la partie est du site, plus anthropisée, puis d'accéder à la partie sud de stockage en longeant le talus de la LGV.

Le départ des poids-lourds de la zone de stockage est possible par 2 voies :

- Par le chemin communal de l'île Vieille, afin de créer un « circuit » et éviter le croisement des poids-lourds ;
- Par le chemin d'accès CNR, ce qui implique un croisement des poids-lourds sur le chemin d'accès CNR, puis par le chemin communal ;

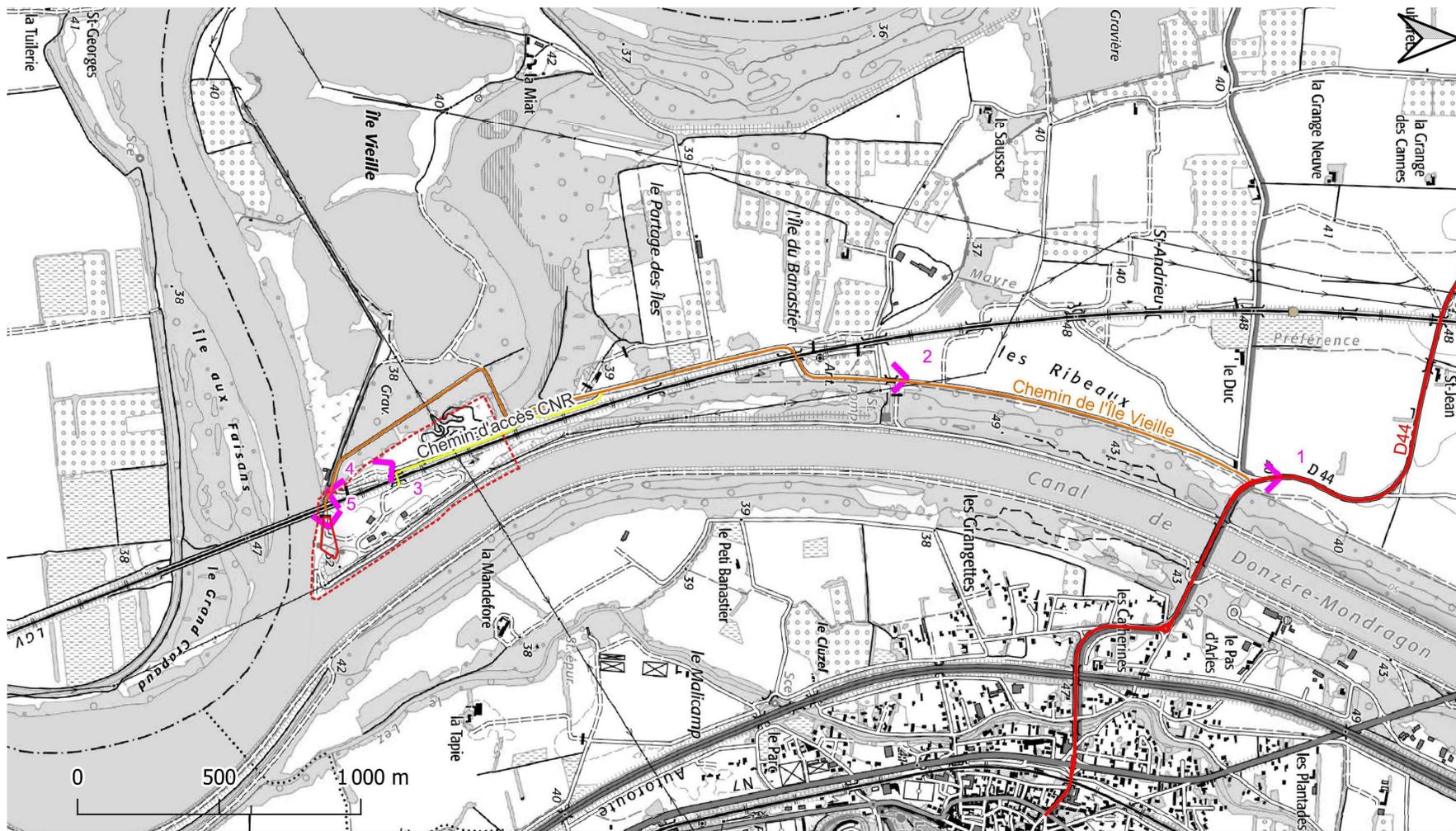
Pour éviter d'impacter la zone Natura 2000 Marais de l'île Vieille (impacts liés au bruit et aux émissions de GES et de poussières dans l'air), l'option du chemin de l'île Vieille a été écartée.

Ainsi, un circuit a été réfléchi pour limiter les manoeuvres de croisement entre poids-lourds sur la zone de stockage. Les poids lourds repartiront par le côté Ouest de la LGV, puis regagneront le chemin d'accès CNR situé au niveau du terrain de cross sauvage.

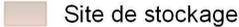
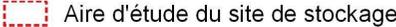
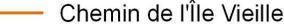
Au final, aucune voie n'est créée pour l'acheminement des enrochements à la zone de stockage, les poids-lourds utilisant les voies déjà existantes, en grande partie dotées de revêtement.



Accès à la plate-forme de stockage provisoire



Légende

- | | | | | |
|---|----------------------------------|---|--|-------------------------|
|  | Site de stockage | <u>Accès</u> |  | Chemin CNR |
|  | Aire d'étude du site de stockage |  |  | Chemin de l'Île Vieille |
|  | Prise de vue | | | |

Sources : BDTOPO, SCAN25 ▣ Réalisation : Améten, 2023





Légende

 Site de stockage	<u>Accès</u>	<u>Circuit sur la site</u>
 Aire d'étude du site de stockage	 Chemin de l'Île Vieille	 Voie d'accès Poids Lourds
 Prise de vue	 Chemin CNR	 Voie de départ poids lourd

Sources : BDTOPO, IGN ■ Réalisation : Améten, 2023





Figure 1 : Carrefour RD44/ chemin communal vers les carrières – Vue vers Mondragon (Source : GoogleMaps, mai 2023)



Figure 2 : Carrefour entre la voirie communale et le chemin de Saussac à Mondragon, menant à la carrière Pradier (Source : GoogleMaps, mars 2021)



Figure 3 : Chemin de sortie des poids-lourds, vue en direction du sud (Photographie prise le 14/12/2023, CNR)



Figure 4 : Chemin de sortie des poids-lourds et voie de secours SNCF, vue en direction du nord (Photographie prise le 14/12/2023, CNR)



Figure 5 : Passage sous la voie LGV pour la sortie des poids-lourds (Photographie prise le 14/12/2023, CNR)

- **Impacts potentiels de la zone de stockage sur les oiseaux ayant justifié la désignation du site Natura 2000 « Marais de l'île Vieille »**

La zone travaux et la zone de stockage sont incluses dans le site Natura 2000 « Marais de l'île Vieille ».

Pour rappel, ce site est situé à la confluence de plusieurs cours d'eau, dont le Rhône, l'Ardèche, le canal de Donzère-Mondragon et le Lez. Malgré les différents aménagements tels que les lignes électriques, la voie ferrée, les routes et autoroutes, les infrastructures hydro-électriques et les gravières, certains ont permis la création d'étangs artificiels et d'un canal qui ont favorisé la présence de différentes espèces d'oiseaux. Cependant, ce site est vulnérable et présente des risques tels que l'envasement, la prolifération de la Jussie et le dérangement des espèces paludicoles durant la période de reproduction.

Le site Natura 2000 est un carrefour migratoire pour près de 200 espèces d'oiseaux, dont plus de 30 espèces d'intérêt communautaire, comprenant des espèces de grande valeur patrimoniale inféodées aux zones humides, telles que des hérons, des aigrettes et des sternes. Le canal de Donzère-Mondragon est un quartier d'hivernage important pour les canards et autres espèces. La présence de divers types d'habitats naturels tels que les eaux courantes, les étangs, les roselières, les forêts de berges et les zones agricoles attire une grande variété d'oiseaux sur le site.

Le site Natura 2000 sert donc de refuge pour de nombreuses espèces d'oiseaux patrimoniales comme la Guifette moustac (*Chlidonias hybrida*), le Héron pourpré (*Ardea purpurea*), le Fuligule morillon (*Aythya fuligula*), le Canard chipeau (*Mareca strepera*) ou encore le Bécasseau variable (*Calidris alpina*).

Parmi les espèces d'oiseaux ayant justifié la désignation du site Natura 2000, seul le Petit Gravelot est susceptible de fréquenter les fourrés à *Spartium junceum* de la zone de stockage (habitat potentiel du Petit Gravelot).



Figure 6 : Habitat potentiel à Petit gravelot au droit de la zone de stockage pour le chantier de confortement des berges. (Décembre 2023, CNR)

Les autres espèces sont susceptibles de survoler la zone de travaux et la zone de stockage en période de migration. Cependant, les habitats naturels concernés par les travaux ne sont pas identifiés comme zone de halte migratoire.

Par ailleurs, les travaux ne concerneront que la période du transit automnal pour les oiseaux migrateurs. Les travaux auront lieu uniquement sur des habitats avec peu de végétation (absence d'arbres, principalement des milieux artificiels) peu favorable à l'avifaune, ne constituant pas des zones de haltes ou de gagnage pour l'avifaune. La zone la plus végétalisée se situe à l'ouest du chemin de l'Île Vieille, qui ne sera pas emprunté pour l'acheminement des enrochements.

L'acheminement des matériaux sur la plateforme de stockage se fera sur des chemins et routes existantes entre juillet (fin de la période de nidification des oiseaux) et décembre. Les routes et chemins ne passent pas au droit de zone sensible pour l'avifaune (habitat de reproduction).

Pour rappel, au droit de la zone travaux, aucune espèce ciblée dans le document Natura 2000 n'a été inventoriée en migration ou en nidification.

L'impact sur les espèces Natura 2000 de l'Île Vieille peut être considéré comme nul après mise en place des mesures de réduction notamment sur le Petit Gravelot (décrite ci-dessous) que ce soit pour la zone de stockage et pour la zone de travaux.

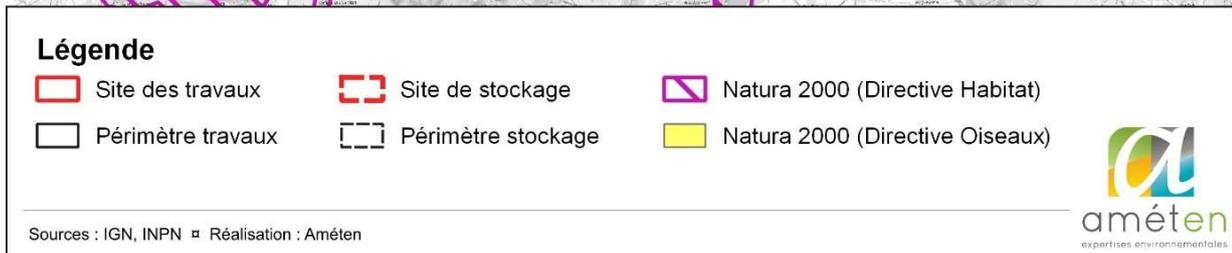
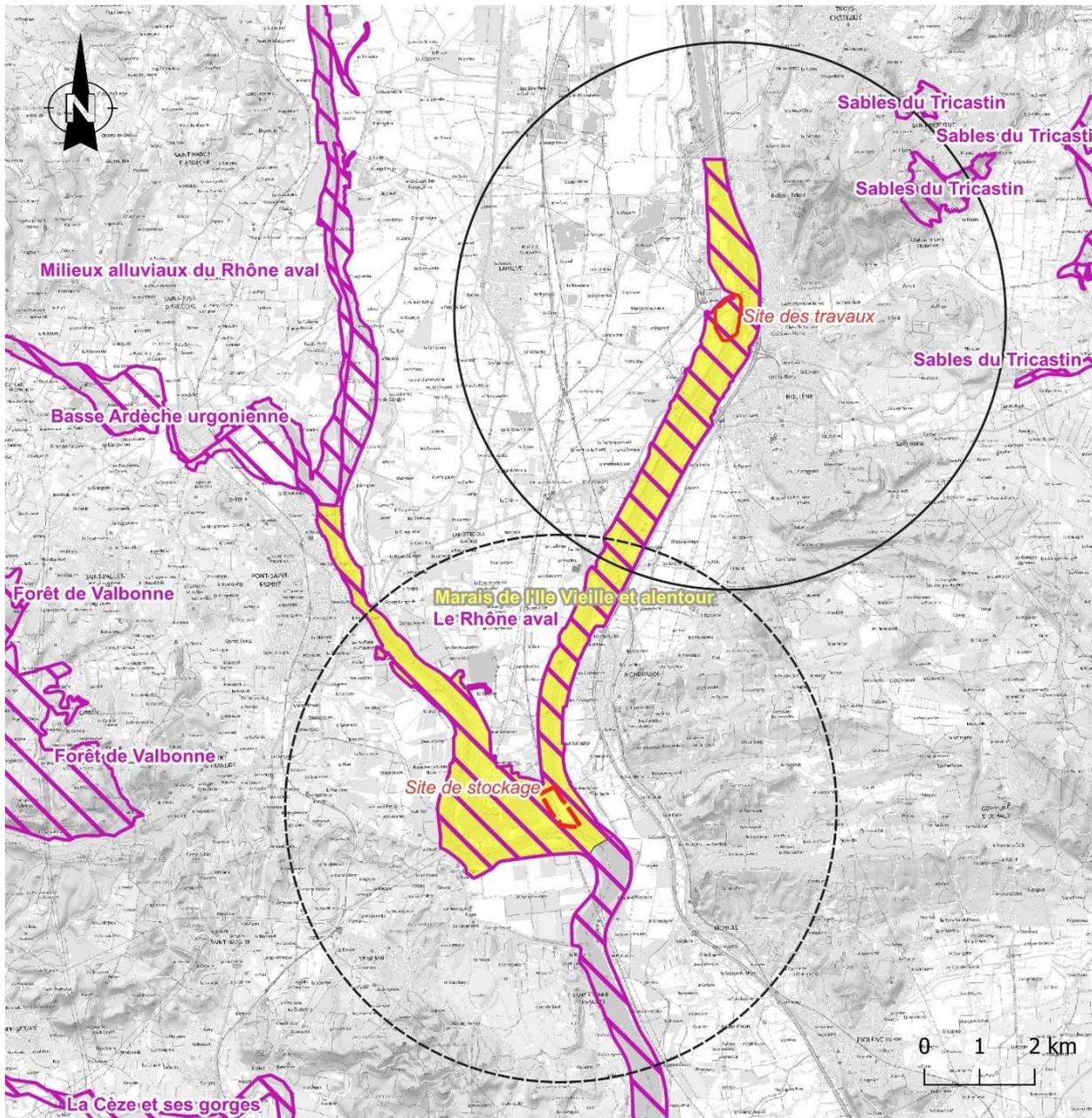


Figure 7 : Localisation des sites Natura 2000 vis à vis du projet

Demande de complément n°2 : « Le porteur de projet doit adapter la période d’acheminement des matériaux sur la zone de stockage en fonction des enjeux faune, et justifiera qu’il a effectivement adapté ce calendrier pour réduire les impacts ».

La zone de stockage des matériaux est identifiée comme un habitat favorable à la nidification du Petit Gravelot. Un écologue réalisera deux passages sur le site de stockage (un passage en mai et un passage en juin) afin de s’assurer de l’absence de nidification de l’espèce au droit de la zone de stockage des matériaux. Si l’absence de nidification est observée ou que les jeunes se sont envolés/émancipés, l’acheminement des matériaux pourra être réalisé dès juin après le deuxième passage. En revanche, si une nidification est observée, il ne pourra

débuter qu'à l'envol des jeunes Petit Gravelot. Un passage supplémentaire pourra être programmé afin d'affiner au plus juste la date de début des travaux d'acheminement des matériaux.

Concernant la MR07 (ME07 dans le dossier d'exécution), seule l'installation des barrières et des bungalows de chantier est prévue durant la période de nidification du Petit Gravelot. Cette préparation de chantier sera commune avec celle des travaux du mur guideau et est ponctuelle (se déroule sur 1 à 2 jours en juin).

Demande de complément n°3 : « Le porteur de projet fera un point sur l'état d'avancement du projet de centrale photovoltaïque et sur les interactions éventuelles de phase chantier. Le cas échéant il fera un bilan des impacts cumulés sur les oiseaux en lien avec le site Natura 2000 et prévoira des mesures de réduction ».

Concernant les travaux sur le parc photovoltaïque sur la parcelle voisine au nord de la zone de stockage, ils sont prévus selon le calendrier suivant :

- Travaux de terrassement et de préparation de la plateforme : janvier à mars 2024
- Travaux EPC (création de tranchées, installation des pieux, tables pour panneaux, panneaux, postes et raccordements) : d'octobre 2024 à juin 2025 dont :
 - Livraison des panneaux : 13 camions type 35t pour une livraison prévue entre janvier et mars 2025.
 - Livraison des postes : Mai 2025
- Les travaux lourds sont d'octobre 2024 à janvier 2025 puis ils continueront par des travaux plus légers mais sans interruption
- Travaux ENEDIS : octobre 2024 à juin 2025 avec un raccordement prévu en juin 2025.
- Mise en Service : Juillet/Août 2025.
- L'acheminement des panneaux et postes se fera tel qu'indiqué sur le schéma ci-dessous : voie accès CNR puis passage sous pont SNCF.



Pour rappel, le chantier des berges le long du canal de Donzère-Mondragon est prévu entre août et décembre 2024. Entre octobre et décembre 2024, les chantiers du parc photovoltaïque et celui des confortements des berges (avec des allers-retours des engins sur la plateforme de stockage des matériaux) seraient en activité en même temps.

Durant ces mois, les travaux sont en dehors de la période de reproduction des espèces et à la fin de la période de migration. Par ailleurs, les habitats concernés par les deux chantiers (fourrés à *Spartium junceum*) sont des habitats peu attractifs pour la faune durant l'automne et l'hiver, très peu d'espèces sont susceptibles de fréquenter les zones chantier.

Durant les travaux de terrassement du chantier des panneaux photovoltaïques, les espèces dérangées se reporteront sur les milieux naturels adjacents. La zone de stockage étant peu favorable (absence de couvert

végétal) et fréquentée par les engins de chantier, il est peu probable que des espèces fréquentent ou viennent se réfugier sur la zone de stockages de matériaux pour les berges.

Durant la période entre octobre et décembre, le Petit Gravelot, espèce migratrice (seule espèce susceptible de fréquenter la zone de stockage et cité dans DOCOB du Natura 2000 de « l'île Vieille ») n'est plus présent en France. Il n'y a donc pas nécessité de mettre en place de mesures particulières et ou d'adapter le calendrier des travaux vis-à-vis de cette espèce.

Pour les raisons citées précédemment, les impacts cumulés de ces deux chantiers peuvent être considérés comme négligeables. Il n'apparaît pas nécessaire de mettre en place de mesures supplémentaires.