



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DU GARD

# **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) des infrastructures de transport terrestre de l'Etat dans le Gard 2ème échéance**

## **RESUME NON TECHNIQUE**

pour les infrastructures de transport terrestre routières nationales  
(trafic >3 millions véhicules/an)

A9 - A54

RN86 – RN100 – RN106 – RN113 – RN 580

et les voies ferrées (>30 000 passages trains/an)

n° 752 000 (Les Angles-Roquemaure) et

n° 810 000 (Beaucaire-Gallargues-le-Montueux)

Directive Européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002  
relative à la gestion du bruit dans l'environnement



*Liberté • Égalité • Fraternité*  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE



Direction territoriale Méditerranée

## Table des matières

I CONTEXTE REGLEMENTAIRE.....	3
1 Définition du point noir du bruit (PNB) :.....	4
2 Les actions de résorption des points noirs du bruit.....	4
3 Démarche d'élaboration du PPBE.....	4
II RESEAU CONCERNE.....	5
1 Réseau routier national non concédé.....	5
2 Réseau routier national concédé - ASF.....	7
3 Réseau ferré national - RFF.....	8
III IDENTIFICATION des ZONES BRUYANTES et des PNB .....	9
1 Réseau routier national non concédé.....	9
2 Réseau routier national concédé - ASF.....	10
3 Réseau ferré national - RFF.....	10
IV MESURES DE REDUCTION : Description des mesures de réduction du bruit réalisées ou engagées et des mesures programmées ou envisagées dans le PPBE .....	10
1 Réseau routier national non concédé.....	10
2 Réseau routier national concédé – ASF.....	11
3 Réseau ferré national – RFF.....	11
4 Le classement sonore.....	12
V Financement des mesures programmées ou envisagées.....	13
1 Réseau routier national non concédé.....	13
2 Réseau routier national concédé – ASF.....	14
3 Réseau ferré national - RFF.....	15
VI NOTE RELATIVE à la consultation du public.....	16

## I CONTEXTE REGLEMENTAIRE

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement confie à chaque Etat membre le soin de prévenir et réduire l'exposition au bruit.

Cette approche est basée sur une cartographie de l'exposition au bruit, sur une information des populations et sur la mise en œuvre de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) au niveau local.

Les objectifs sont :

- protéger la population vivant dans les établissements dits sensibles, ainsi que les zones calmes ;
- prévenir de nouvelles situations de gêne sonore ;
- garantir une information de la population sur le niveau d'exposition au bruit auquel elle est soumise et sur les actions prévues pour réduire ces nuisances sonores

Le PPBE permet de définir les actions nécessaires suite aux constats de nuisances issus notamment des cartes de bruit stratégiques.

Les PPBE relatifs aux infrastructures de transports terrestres sont à réaliser selon 2 échéances successives :

- une 1ère échéance concerne les infrastructures routières supportant un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules (soit 16 400 véhicules jour) et les infrastructures ferroviaires supportant un trafic annuel supérieur à 60 00 passages de trains (soit 164 passages jour)
- une 2ème échéance concerne les infrastructures routières supportant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules (soit 8 200 véhicules jour) et les infrastructures ferroviaires supportant un trafic annuel supérieur à 30 00 passages de trains (soit 82 passages jour)

Les articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement. En ce qui concerne les grandes infrastructures routières et ferroviaires du réseau national, les cartes de bruit et le PPBE sont arrêtés par le Préfet.

Dans le département du Gard, le PPBE de 1ère échéance a été approuvé par le Préfet le 5 décembre 2012.

Le présent document constitue le PPBE des infrastructures routières nationales et ferroviaires du département du Gard relatif à la 2ème échéance réglementaire, il intègre le réexamen et la révision du PPBE de la 1ère échéance.

## 1 Définition du point noir du bruit (PNB) :

Un point noir du bruit est un bâtiment sensible situé dans une zone de bruit critique <sup>1</sup>, dont la nuisance acoustique est engendrée par une infrastructure de transport nationale et qui répond à 2 critères :

- les niveaux sonores en façades dépassent, ou risquent de dépasser à terme des valeurs limites
- la construction remplit des conditions d'antériorité

## 2 Les actions de résorption des points noirs du bruit

Plusieurs solutions peuvent être mises en œuvre pour réduire la nuisance sonore : la réduction du bruit à la source et le renforcement de l'isolation acoustique des façades.

La réduction à la source est en principe recherchée en priorité. Elle consiste à réaliser :

- des écrans acoustiques (murs anti-bruit ou buttes de terre)
- la couverture des voies
- la pose de parements absorbants
- la pose de revêtements de chaussée peu bruyants
- la réduction du bruit de roulement ferroviaire (renouvellement des semelles de frein des trains, meulage des rails, mise en place d'absorbeurs de vibrations de rails)

Lorsque le traitement à la source s'avère incompatible avec des impératifs techniques (problème de stabilité des sols par exemple), économiques (coût d'un ouvrage disproportionné par rapport au nombre de locaux à protéger) ou d'insertion dans l'environnement (intégration visuelle difficile, perte d'ensoleillement sur une façade proche,...), l'isolation des façades des bâtiments est la solution retenue.

Dans d'autres cas, une solution mixte combinant traitement à la source et isolation de façades peut être mise en œuvre (par exemple écran pour les étages bas et isolation de façades pour les étages élevés).

## 3 Démarche d'élaboration du PPBE

L'élaboration du présent PPBE s'est articulée selon les démarches suivantes :

- Identification des zones bruyantes par la DREAL Languedoc Roussillon pour le réseau routier national non concédé, par RFF pour le réseau ferroviaire, par ASF pour le réseau national concédé
- recueil auprès de la DREAL LR, de RFF et ASF des informations sur les protections mises

---

<sup>1</sup> *Zone de bruit critique (ZBC) : Une zone de bruit critique est une zone urbanisée composée de bâtiments sensibles pouvant être classés comme points noirs du bruit, s'ils répondent aux critères de dépassement des valeurs sonores limites et d'antériorité.*

en œuvre pendant les 10 dernières années et des propositions de mesures de réduction à engager sur les 5 années à venir

Un diagnostic a consisté dans un premier temps à recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations aux abords des infrastructures concernées. L'objectif de cette étape est d'identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites définies par la réglementation.

Ce diagnostic a été établi par le croisement des données disponibles (observatoire départemental du bruit des transports terrestres, cartes de bruit stratégiques, PPBE Etat de 1ère échéance ). Il a été complété pour le réseau routier national par la réalisation de mesures de bruit sur les linéaires d'infrastructures à l'étude.

Ces mesures ont permis de définir une liste de points noirs bruit sur les linéaires étudiés.

## II RESEAU CONCERNE

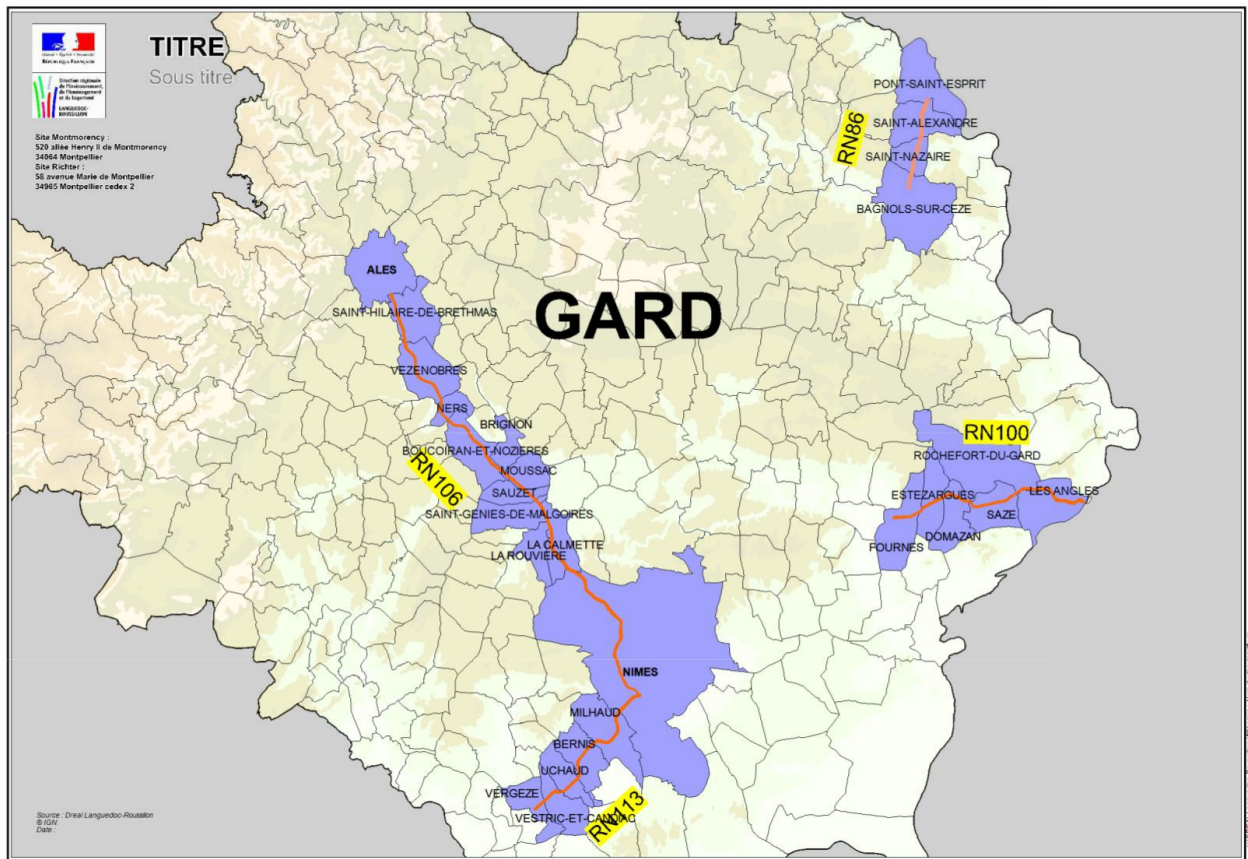
### 1 Réseau routier national non concédé

Le réseau routier national non concédé du département du Gard concerné par l'échéance de juin 2012 est constitué d'une part de l'ensemble des axes pour lesquels les sections supportent un TMJA 2011 compris entre 3 millions de véhicules/an (TMJA>8200 véhicules/jour) et 6 millions de véhicules/an (TMJA<16400 véhicules/jour) auxquels se rajoutent des itinéraires dont le TMJA2011>16400 véhicules/jour et qui n'avaient pas été recensés lors de la 1ère échéance.

#### Réseau de la 1ère échéance

Voie	Début	Fin	Longueur	Gestionnaire
<b>RN 86</b>	Intersection RD980	Giratoire sud Pont saint Esprit	7,4 km	DIR Med
<b>RN 100</b>	Giratoire RD192	Intersection RD2	16,9 km	DIR Med
<b>RN 106*</b>	Giratoire RN113	Giratoire RD60	40,9 KM	DIR Med
<b>RN 113</b>	Giratoire RN106	Giratoire RD139	14 KM	DIR Med

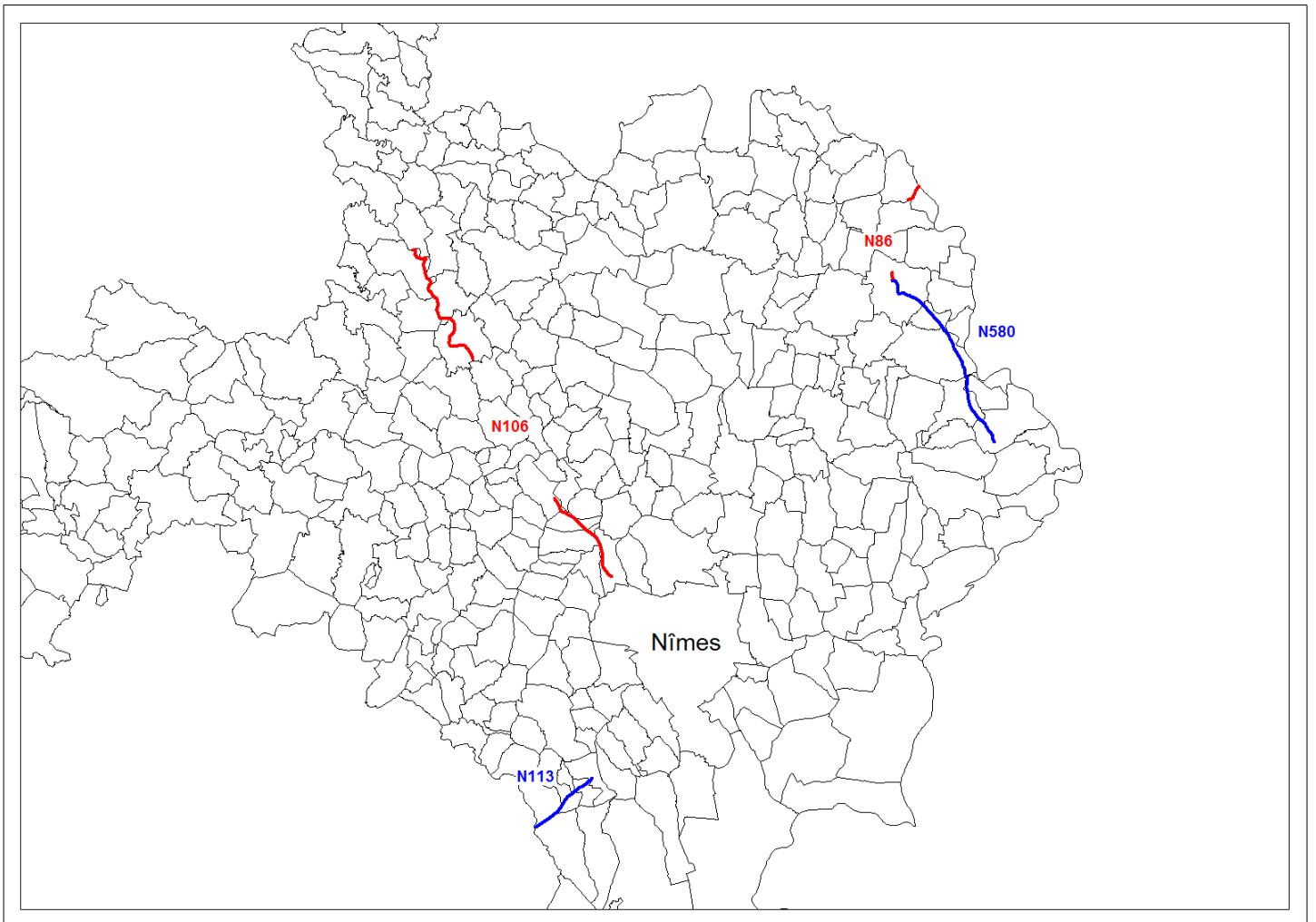
*\*l'identification des PNB a été faite uniquement sur la section Nîmes-La Calmette (16km) car le reste de la RN106 cartographiée lors de cette 1ère échéance a fait l'objet d'un transfert dans le réseau routier du CG30*



Carte de localisation des RN non concédé (1ère échance)

### Réseau de la 2ème échance

Voie	Début	Fin	Longueur	Gestionnaire
<b>RN 86</b>	Giratoire D6	Limite Département Gard/Vaucluse	2,78 km	DIR Med
<b>RN 106</b>	Sortie La Calmette Sud	Carrefour D128	22,11 km	DIR Med
<b>RN 113</b>	Giratoire D139	Limite Département Gard/Hérault	7,52 km	DIR Med
<b>RN 580</b>	Echangeur A9 Roquemaure	Giratoire D6	20,25 km	DIR Med



*Carte de localisation des RN non concédé (2ème échéance)*

## 2 Réseau routier national concédé - ASF

Le réseau autoroutier correspond à la totalité du réseau existant dans le département.

Autoroute	Section	Configuration	Longueur km
A9	Limite département 84 – échangeur n°23	2 x 2 voies	7,920
	Echangeur n°23 – Le Vidourle	2 x 3 voies	67,260
A54	Echangeur n°25 – barrière d'Arles	2 x 2 voies	20,490



### 3 Réseau ferré national - RFF

Le réseau ferroviaire cartographié pour l'échéance 2012 correspond aux voies dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages par an soit 82 trains par jour.

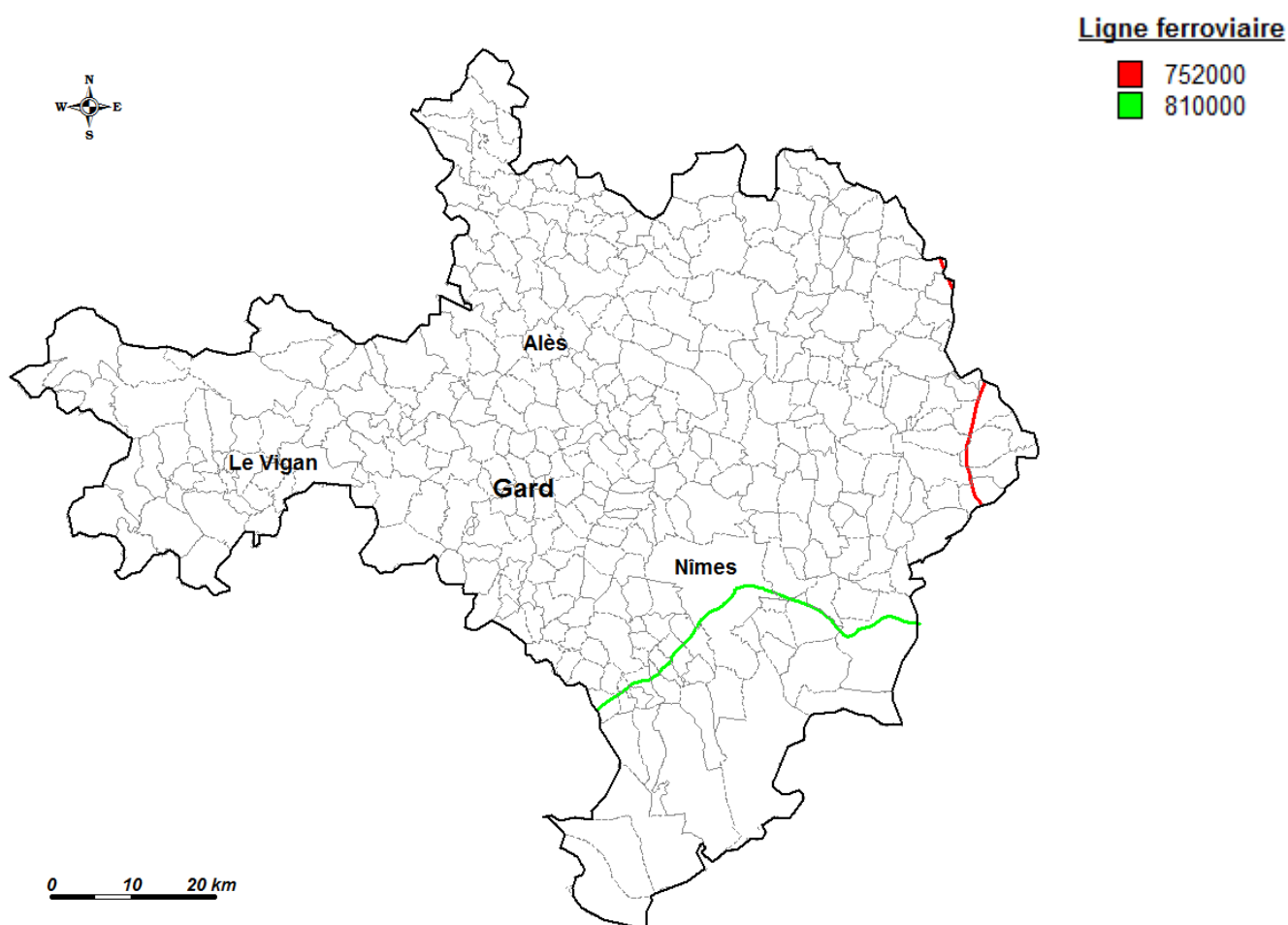
Les tronçons ont été identifiés grâce aux données de trafic ferroviaire fournies par RFF en décembre 2011. Ils sont indiqués dans le tableau ci-dessous.

Ligne	Début	Fin	Longueur	Gestionnaire
LGV Méditerranée N° 752 000	Les Angles	Roquemaure	17 km	RFF
Voie ferrée Tarascon Sète N° 810 000 (*)	Beucaire	Gallargues le Montueux	47 km	RFF

(\*)NB : La section de la ligne n°810000 comprise entre Nîmes et la limite de département avec l'Hérault a déjà fait l'objet de cartes de bruit en 1er échéance. Aussi, la cartographie établie en 2e échéance sur cette ligne annule et remplace la précédente.



### Carte du réseau cartographié



## III IDENTIFICATION DES ZONES BRUYANTES ET DES PNB

Les zones bruyantes et les points noirs du bruit ont été identifiés par la DDTM30 et les différents MO et gestionnaires des réseaux concernés

### 1 Réseau routier national non concédé

Une étude acoustique détaillée pilotée par la DREAL LR a été réalisée afin d'identifier précisément les points noirs bruits et concevoir les mesures de réduction du bruit aux abords du réseau routier national non concédé dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules (1ère et 2ème échéance). Cette étude concerne les secteurs où des PNB potentiels ont été identifiés et sur lesquels aucun projet d'aménagement du réseau routier national n'a été déclaré d'utilité publique.

Cette étude a permis d'identifier précisément les PNB en effectuant des mesures de trafic et acoustique au droit des habitations pour vérifier l'éligibilité par rapport aux seuils réglementaires et au critère d'antériorité de construction.

Au total 72 bâtiments ont été identifiés comme susceptibles d'être point noir bruit sur les itinéraires concernés, ce qui correspond à environ 340 personnes exposées pour dix communes : Alès, Aigues-Vives, Bernis, Codognan, Domazan, Les-Salles-du-Gardon, Nîmes, Rochefort-du-Gard, Saze, Saint-Martin-de-Valgagues.

## **2 Réseau routier national concédé - ASF**

Lors de l'étude préalable au PPBE de la 1ère échéance, 170 PNB avaient été identifiés pour 520 personnes exposées, hors PNB résorbés préalablement au diagnostic. Parmi ces PNB, 37 avaient ou devaient faire l'objet d'un traitement par protection à la source sur l'infrastructure, le restant de protection individuelle sur le bâti.

## **3 Réseau ferré national - RFF**

Sur les réseaux concernés par les 1ère et 2ème échéance, 809 PNB ont été recensés pour neuf communes. Plus de 88 % d'entre eux se situent sur Nîmes.

# **IV MESURES DE REDUCTION : DESCRIPTION DES MESURES DE RÉDUCTION DU BRUIT RÉALISÉES OU ENGAGÉES ET DES MESURES PROGRAMMÉES OU ENVISAGÉES DANS LE PPBE**

## **1 Réseau routier national non concédé**

### **a Mesures réalisées sur la période 2004- 2014**

L'État, en tant que maître d'ouvrage des investissements routiers sur le réseau routier national, représenté au niveau local par la DREAL LR, a réalisé au cours de ces dix dernières années plusieurs aménagements permettant de diminuer le bruit au voisinage des habitations le long du réseau routier national.

Au-delà de ces aménagements, la DIR Méditerranée a entrepris des travaux de réfection de couches de roulement en agglomération ainsi que des travaux d'entretien qui contribuent à diminuer le bruit.

## **b Mesures programmées ou envisagées sur la période 2014-2019**

Les mesures programmées sur la période 2014-2019 sous réserve et en fonction des financements disponibles concernent le traitement de l'ensemble des points noirs bruit identifiés.

## **2 Réseau routier national concédé – ASF**

### **a Mesures réalisées sur la période 2004- 2014**

Pour ce qui concerne la partie autoroute A9, 5 écrans antibruit et 175 protections individuelles y ont été réalisés,

De plus, en 2012, un écran antibruit a été réalisé le long de l'autoroute A9 sur 1800 mètres linéaires dans le sens Sud-Nord sur la commune de Gallargues dans le cadre d'un partenariat avec la commune.

Concernant l'autoroute A54, sept protections individuelles y ont été réalisées en 2013 dans le cadre du paquet vert autoroutier, sur les communes de Caissargues et de Nîmes.

Des actions non spécifiques mais contribuant à limiter les nuisances ont également été conduites, entre 2009 et 2012, à l'occasion de chantiers de réfection de chaussée.

### **b Mesures programmées ou envisagées sur la période 2014-2019**

Les actions menées dans le cadre du Paquet Vert Autoroutier ont permis d'achever la résorption des PNB bordant le réseau exploité par ASF dans le département du Gard, à savoir :

- extrémité Nord de l'autoroute A9 (au Nord du pont sur le Vidourle),
- autoroute A54 à 2x2 voies (Partie Ouest entre Nîmes et Arles).

Ainsi, aucune action complémentaire n'est prévue à horizon 5 ans, hormis le réexamen éventuel, au fil de l'eau et au cas par cas, des situations de protection individuelle refusée par le propriétaire.

## **3 Réseau ferré national – RFF**

### **a Mesures réalisées sur la période 2004- 2014**

Un recensement des points noirs du bruit (PNB) a été effectué dans le cadre de l'observatoire du bruit.

L'entretien régulier des voies ferrées et la participation active de RFF aux programmes de

recherche et de développement ainsi que sur l'amélioration de la performance du matériel roulant ont permis de favoriser la réduction du bruit ferroviaire.

### **b Mesures programmées ou envisagées sur la période 2014 - 2019**

Le contournement de Nîmes et Montpellier (CNM), déclaré d'utilité publique le 16 mai 2005, est destiné au transport de marchandises (fret), et au transport de voyageurs à grande vitesse. 32 km de protections acoustiques (écrans ou merlons paysagers) seront réalisés, dont 13 km dans le Gard, pour protéger les riverains contre les nuisances sonores.

Avec la mise en service du CNM, la ligne actuelle entre Montpellier et Nîmes devrait connaître une baisse des circulations des trains fret du fait de la répartition du trafic sur le doublet de lignes à venir. Le niveau sonore à proximité de l'infrastructure existante devrait donc être réduit, au bénéfice des riverains.

D'autres actions préventives comme l'entretien régulier du réseau, les opérations de renouvellement, de simplification du réseau ferroviaire (renouvellement et ou suppression d'appareils de voies) sont favorables à la réduction du bruit ferroviaire.

Le remplacement d'une voie usagée ou d'une partie de ses constituants par une voie neuve apporte des gains significatifs en matière de bruit. Ainsi l'utilisation de longs rails soudés (LRS) réduit les niveaux d'émission de -3dB(A) par rapport à des rails courts qui étaient classiquement utilisés il y a encore 30 ans. L'utilisation de traverses béton réduit également les niveaux d'émission de -3dB(A) par rapport à des traverses bois.

La maintenance régulière de l'infrastructure se poursuivra et l'effort de renouvellement et d'amélioration des infrastructures ferroviaires va se poursuivre dans les années à venir.

Pour le transport des voyageurs, la SNCF pour les TGV et les régions pour les TER ont mis en place depuis plusieurs années des politiques de renouvellement du matériel roulant. La généralisation du freinage par disque sur les remorques TGV et la mise en place de semelles de freins en matériau composite sur les motrices TGV ont permis de réduire de -10dB(A) sur 10 ans le bruit de circulation des rames.

La mise en place de semelles de frein en matériau composite sur les autres types de matériel roulant (doublé d'un dispositif anti-enrayeurs similaire à l'ABS de nos voitures) permet d'obtenir une baisse de -3 à -6 dB(A) des émissions sonores liées à la circulation de ces matériels.

D'une manière générale, tous les nouveaux matériels mis en circulation en Europe doivent respecter les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) qui garantissent des niveaux sonores fortement abaissés par rapport aux anciens matériels.

## **4 Le classement sonore**

Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre constitue un dispositif réglementaire préventif.

Il se traduit par la classification du réseau de transports terrestres en tronçons auxquels sont affectés une catégorie sonore, ainsi que par la définition des secteurs dits " affectés par le bruit " (secteurs de nuisance) dans lesquels les futurs bâtiments sensibles au bruit devront présenter une isolation acoustique renforcée pour une meilleure protection.

Dans les secteurs de nuisance, l'isolation phonique des constructions nouvelles doit donc être déterminée selon leur exposition sonore à l'infrastructure classée.

L'isolement acoustique de façade devient une règle de construction à part entière (article R 111-4-1 du code de la construction et de l'habitation) sous la responsabilité du constructeur.

Le Préfet du Gard a arrêté le 12 mars 2014 la révision du classement sonore des infrastructures routières existantes et en projet dont le trafic moyen journalier annuel estimé à l'horizon 2030 est supérieur à 5000 véhicules/jour (100 véhicules/jour pour les transports en commun en site propre).

Le classement du réseau autoroutier existant n'a pas été révisé. Le classement du 29 décembre 1998 reste donc maintenu en vigueur.

La Direction Régionale de RFF s'engage à fournir au Préfet du Gard toutes les informations nécessaires au réexamen du classement sonore des voies ferroviaires pendant la durée du présent PPBE.

## **V FINANCEMENT DES MESURES PROGRAMMÉES OU ENVISAGÉES**

### **1 Réseau routier national non concédé**

Le coût des traitements de façades est estimé sur la base d'un coût d'études de 1 000 € par logement et de coûts de travaux calculés avec les ratios suivants :

- Habitation individuelle : 12 000 € pour un traitement de l'ensemble des étages
- Habitation individuelle mitoyenne : 6 000 €
- Habitat collectif : 6 000 € par logement
- 1 200 € par ouverture pour les établissements de soins

Le coût total estimé des traitements de façade sur l'ensemble des PNB identifiés s'élève à 1 304 000 €. Les travaux s'effectueront selon des priorités affichées et en fonction des crédits disponibles.

Les travaux envisagés consisteront uniquement à intervenir sur les bâtiments soumis aux nuisances sonores et devraient se concrétiser par un renforcement des isolations acoustiques des façades. Ils seront réalisés sous la maîtrise d'ouvrage des propriétaires concernés et subventionnés à hauteur de 80 à 100 % en fonction des conditions de ressources, conformément aux articles D571-

53 à D571-57 du code de l'environnement, par l'État (Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, Direction Générale de la Prévention des Risques) en partenariat avec l'ADEME et réalisés sous le pilotage et le contrôle de la DDTM du Gard.

La DDTM du Gard a procédé à une consultation de bureaux d'étude en septembre 2014 pour une phase de diagnostics acoustiques des PNB recensés lors du PPBE 1 et PPBE 2 le long des routes nationales 100, 106 et 113.

La prestation a débuté en janvier 2015 et consiste après vérification de l'éligibilité des logements concernés au programme de résorption, à établir un diagnostic acoustique permettant de préciser et chiffrer les travaux à réaliser.

Les propriétaires des logements ou bâtiments identifiés comme PNB potentiel sont contactés individuellement dans le cadre de cette étude.

Sous réserve de l'octroi effectif des financements par le ministère de l'Écologie, et avec l'accord des propriétaires concernés, la DDTM du Gard procédera dans le courant de l'année 2015 à la programmation des travaux d'isolation résultant des diagnostics effectués.

## 2 Réseau routier national concédé – ASF

ASF a financé en totalité les travaux de résorption des PNB recensés le long des infrastructures concédés (A9 et A54). Les montants sont détaillés dans les tableaux suivants.

### Protections individuelles réalisées dans le cadre du Paquet Vert Autoroutier sur l'A54:

Année	Commune	Logements protégés	Coût (valeur janvier 2009)
2013	Caissargues	3	12,5 k€
	Nîmes	4	
<b>Total paquet vert autoroutier</b>		<b>7</b>	<b>87,5 k€ HT</b>

### Protections réalisées sur l'A9 hors partenariat

A9	Protections réalisées	Logements protégés	Coût d'époque	
<b>Premier programme</b>	Protections individuelles	83	595,2 k€ TTC	
<b>VRAL</b>	Protections individuelles	27	337,5 k€ HT	Valeur 2009
<b>Paquet Vert Autoroutier</b>	Protections individuelles	65	762,5 k€ HT	Valeur 2009
	Ecrans antibruit	36	5 431,6 k€ HT	

### 3 Réseau ferré national - RFF

Pour les opérations spécifiques liées à la réduction de nuisances sonores, un accord cadre national relatif au financement d'interventions sur les infrastructures du réseau ferroviaire avait été signé le 1er décembre 2009 pour une période de 3 ans, entre RFF et l'ADEME.

Dans le cadre de cet accord, le financement de l'opération de traitement par isolation de façade exclusif pour 390 logements identifiés PNB sur les communes de Bagnols-sur-Cèze et Pont-St-Esprit est assuré par l'ADEME (80 %) et par RFF (20 %).

Les opérations de maintenance, de grand entretien, et celles liées à des démarches innovantes en matière de lutte contre le bruit ferroviaire, sont quant à elles entièrement à la charge du maître d'ouvrage Réseau Ferré de France.

Dans un contexte de traitement des PNB ferroviaires très important au plan national, la direction régionale de RFF a dû établir des priorités en vue de leur validation.

Ainsi il est apparu que les communes de Pont-Saint-Esprit et Bagnols-sur-Cèze sur la ligne de rive droite du Rhône constituaient la priorité dans le Gard, dans le prolongement des nombreuses opérations de résorption lancées sur cette même voie ferrée dans les départements du Rhône et de l'Ardèche.

Cette action constitue un coût important et ne permet pas à RFF d'envisager d'autres mesures au titre de cette échéance du PPBE

## VI NOTE RELATIVE À LA CONSULTATION DU PUBLIC

Conformément à l'article R-572-9 du code de l'environnement le présent projet de PPBE doit être mis à la consultation du public pendant une période de 2 mois.

Cette consultation a fait l'objet d'un avis dans les journaux locaux : les 19/02 et 19/03/15 dans la Gazette, et les 17/02 et 17/03/15 dans le Midi-Libre. (cf annexe 5)

Par ailleurs, le public a pu présenter des observations par mail à l'adresse électronique identifiée [ddtm-consulpublic@gard.gouv.fr](mailto:ddtm-consulpublic@gard.gouv.fr) ou les consigner par écrit à la DDTM du Gard sur le registre papier prévu à cet effet.

A l'issue de la période de consultation, aucune observation n'a été émise.

Le projet de PPBE a été examiné lors du comité bruit qui s'est réuni le 18 juin 2015.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est approuvé par arrêté préfectoral et publié sur le site internet des services de l'Etat dans le Gard à l'adresse suivante : <http://gard.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Bruit-lie-aux-transports> .



**Directeur de publication :**

Monsieur le Directeur de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Gard

**Responsable publication et contact :**

DDTM du Gard

Service Environnement et Forêt, unité Intégration de l'Environnement

04-66-62-63-64 – DDTM30/SEF/IE (BP/AV)

[ddtm@gard.gouv.fr](mailto:ddtm@gard.gouv.fr)

**Ont participé à la rédaction :**

- Autoroutes du Sud de la France (ASF-gestion et maintenance du patrimoine)
- Réseau Ferré de France (RFF-direction régionale Languedoc-Roussillon)
- Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)
- le Service Ingénierie Routier de Montpellier (SIR) de la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée
- CEREMA Direction Territoriale Méditerranée
- Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Gard (DDTM30-SEF/IE)