

## SOMMAIRE

<b>CHAPITRE I:</b>	<b>LOCALISATION DU SITE</b>	<b>3</b>
<b>CHAPITRE II:</b>	<b>PLAN DE SITUATION AU 1/25000 EME + ZOOM</b>	<b>4</b>
<b>CHAPITRE III:</b>	<b>PHOTOGRAPHIES DU SITE EN SITUATION ACTUELLE</b>	<b>8</b>
<b>CHAPITRE IV:</b>	<b>PLAN DES ABORDS DU PROJET</b>	<b>10</b>
<b>CHAPITRE V:</b>	<b>ELEMENTS DE PRESENTTION DU PROJET / STADE ESQUISSE</b>	<b>11</b>

## LISTE DES FIGURES

**Figure 1 – Vue aérienne**

**Figure 2 – Plan d'accès au site**

**Figure 3 – Plan cadastral**

**Figure 4 – Occupation du sol**

**Figure 5 – Riverainetés alentours**

**Figure 6 – Vue aérienne comprenant les n° de photos et l'angle de vue**

**Figure 7 – Plan des abords – Projet du stock Mas Gonet**



**SITA SUD  
PISTE D'ACCES AU STOCK DU MAS GONET (ISDI)  
DEPUIS L'ISDND DE LA ROSERAIE**

**DOSSIER D'ACCOMPAGNEMENT  
AU FORMULAIRE CERFA 14734-02**

## CHAPITRE I: LOCALISATION DU SITE

Le site d'étude est localisé au Sud de l'A54, le long du canal des Costières géré par BRL, sur la commune de BELLEGARDE, dans le Gard (30).

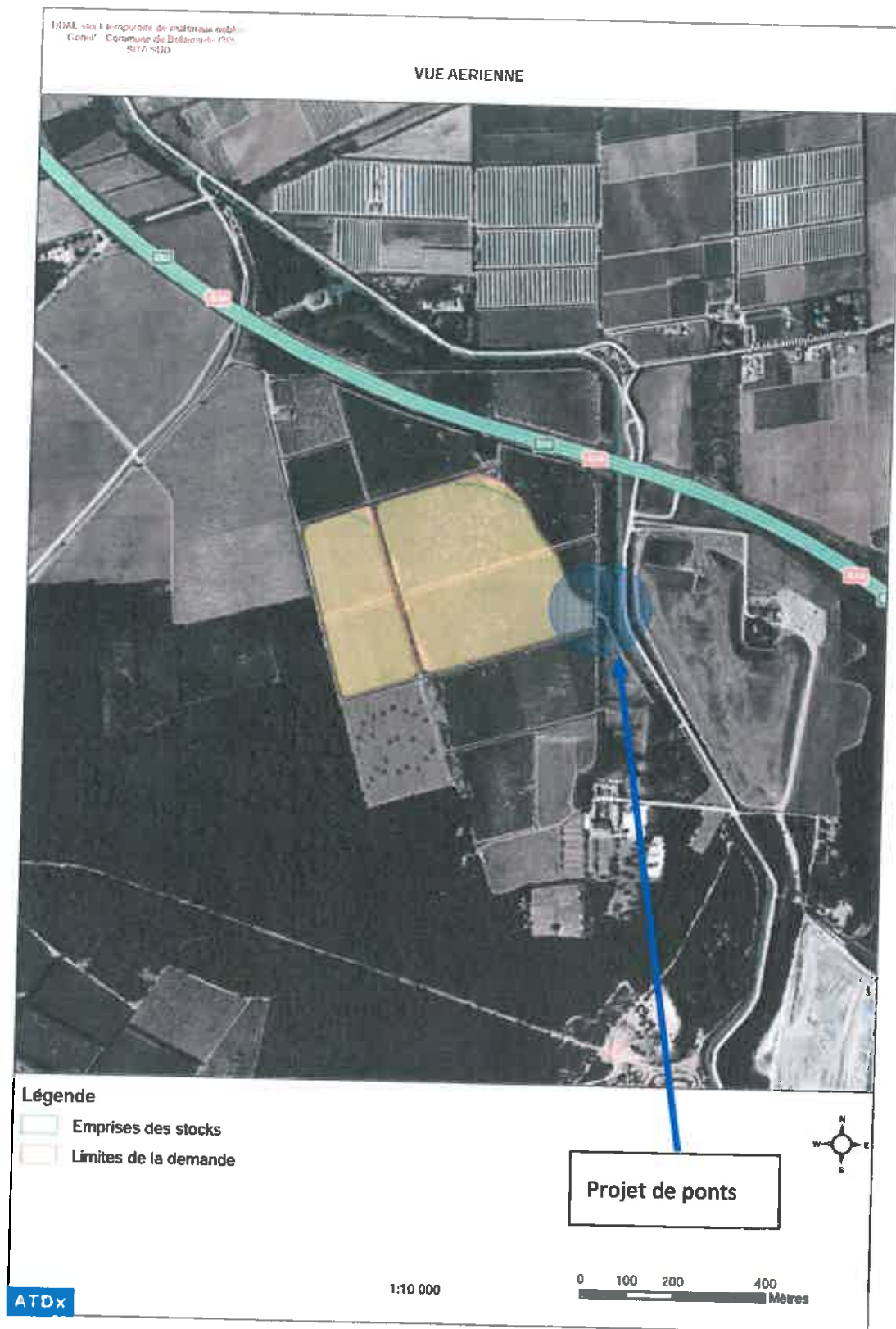


Figure 1 : Vue aérienne

## CHAPITRE II: PLAN DE SITUATION AU 1/25000 EME + ZOOM

De manière plus détaillée, le tracé de la piste entre l'ISDND de la Roseaie et le stock ISDI du Mas Gonet est décrit sur la carte IGN suivante :

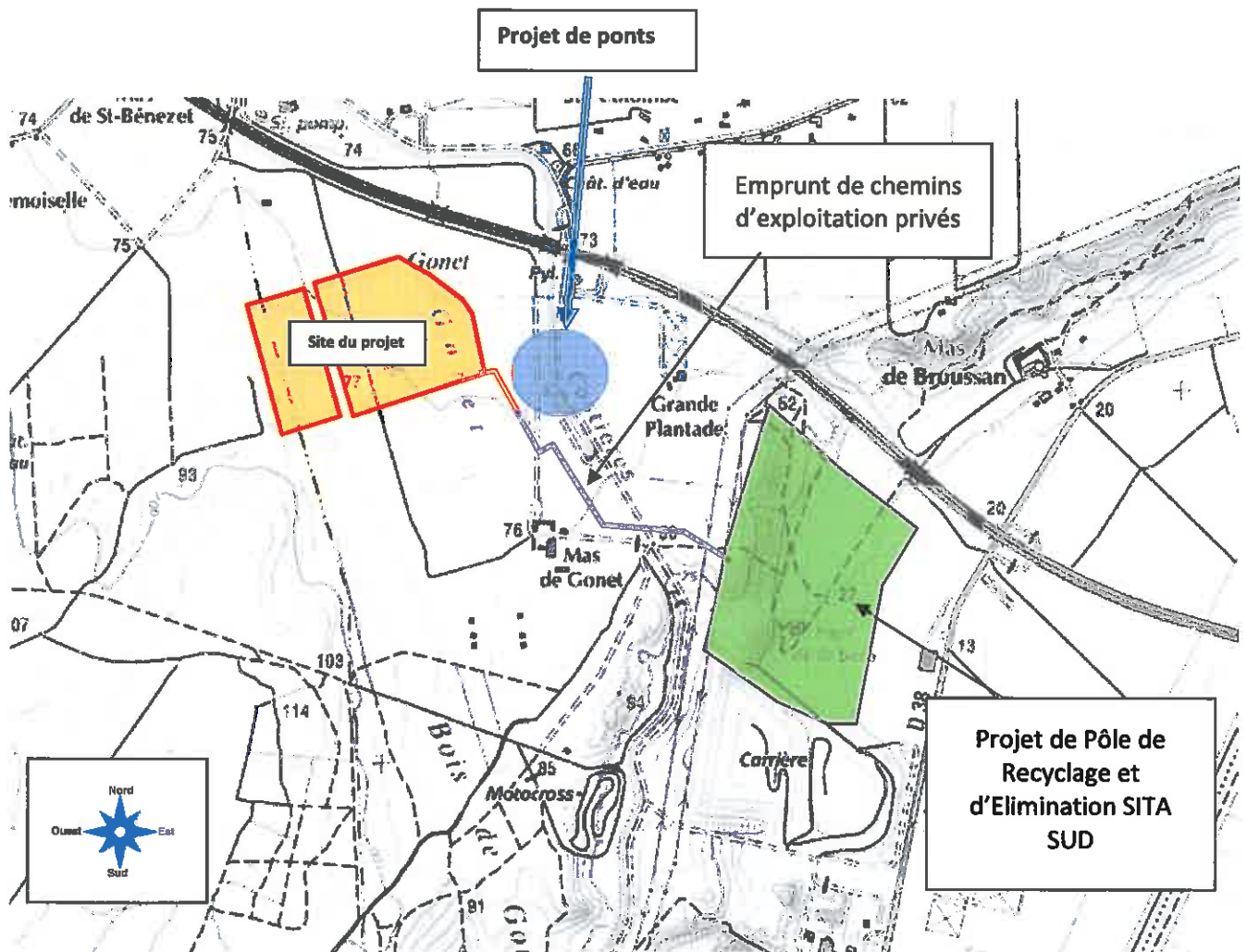


Figure 2 : Plan d'accès au site

D'un point de vue foncier, le parcellaire impacté par le canal à « survoler » d'une part, et les 2 ponts à travée unique à créer s'implantent sur la parcelle 1193 / Section E du cadastre (voir ci-après) :

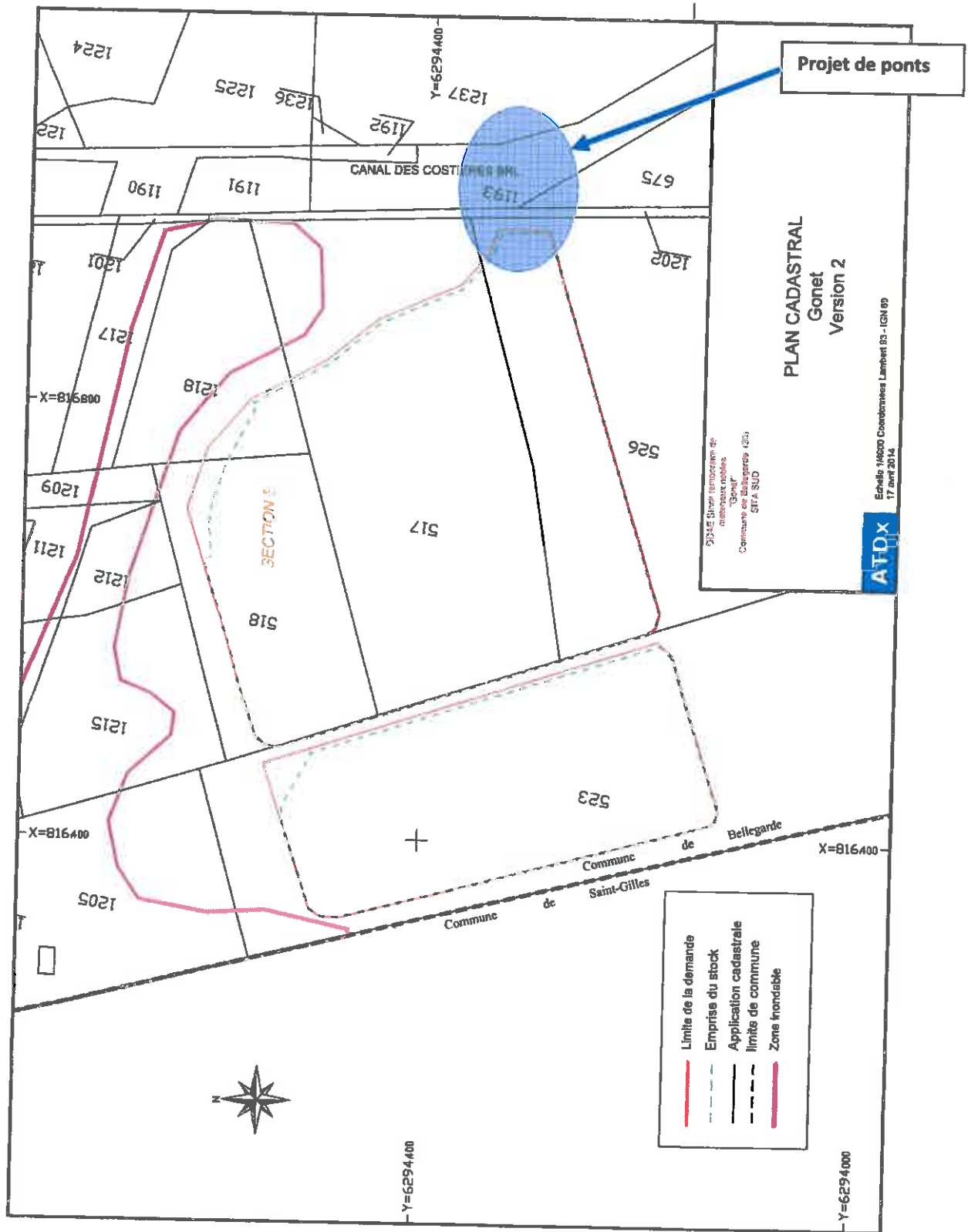


Figure 3 : Plan cadastral

D'autre part, pour une meilleure compréhension, nous reportons ci-dessous l'occupation du sol aux abords des différents projets alentours, dont le pont est un maillon.

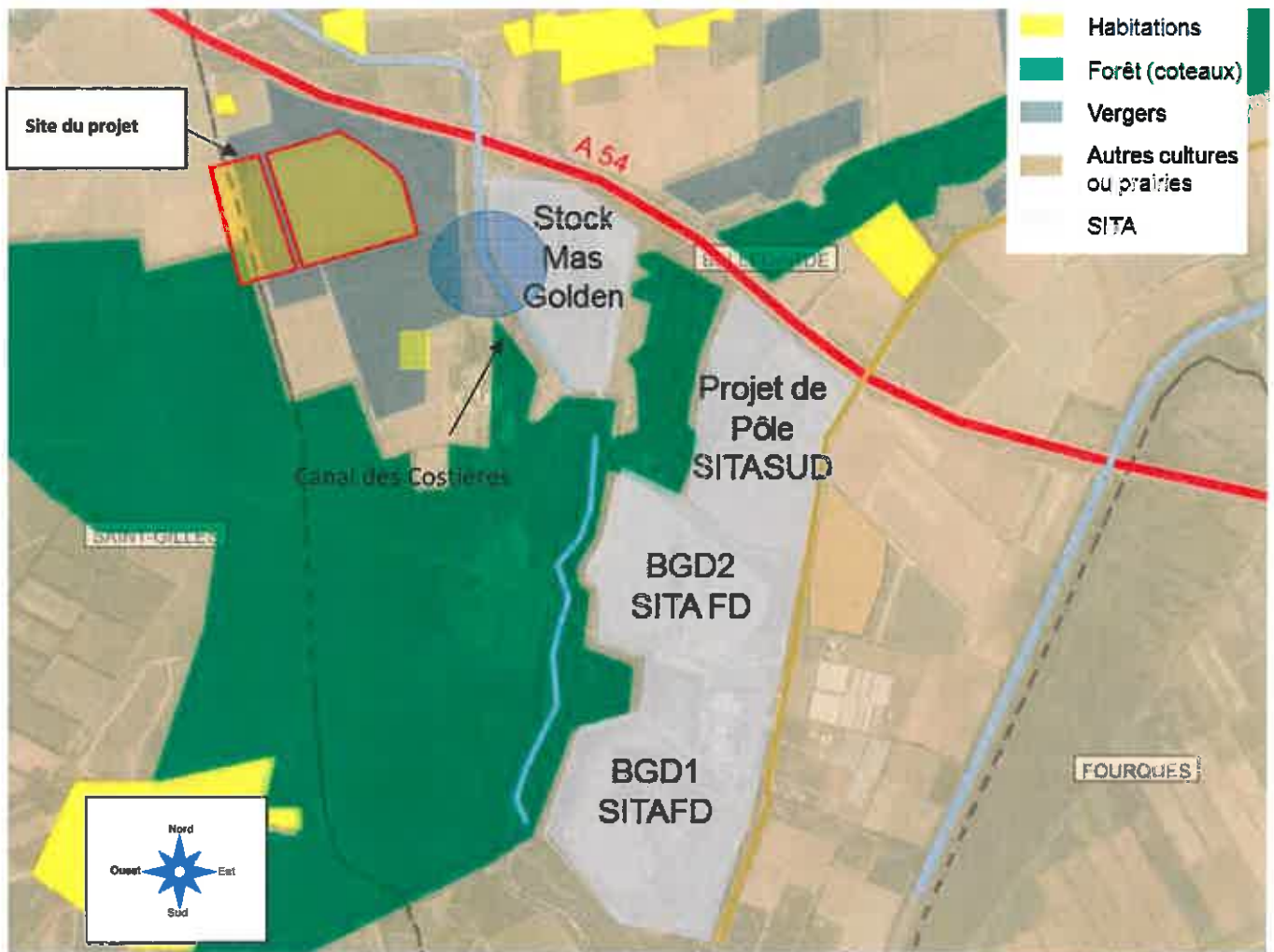


Figure 4 : Occupation du sol

Et plus précisément les riverainetés alentours :

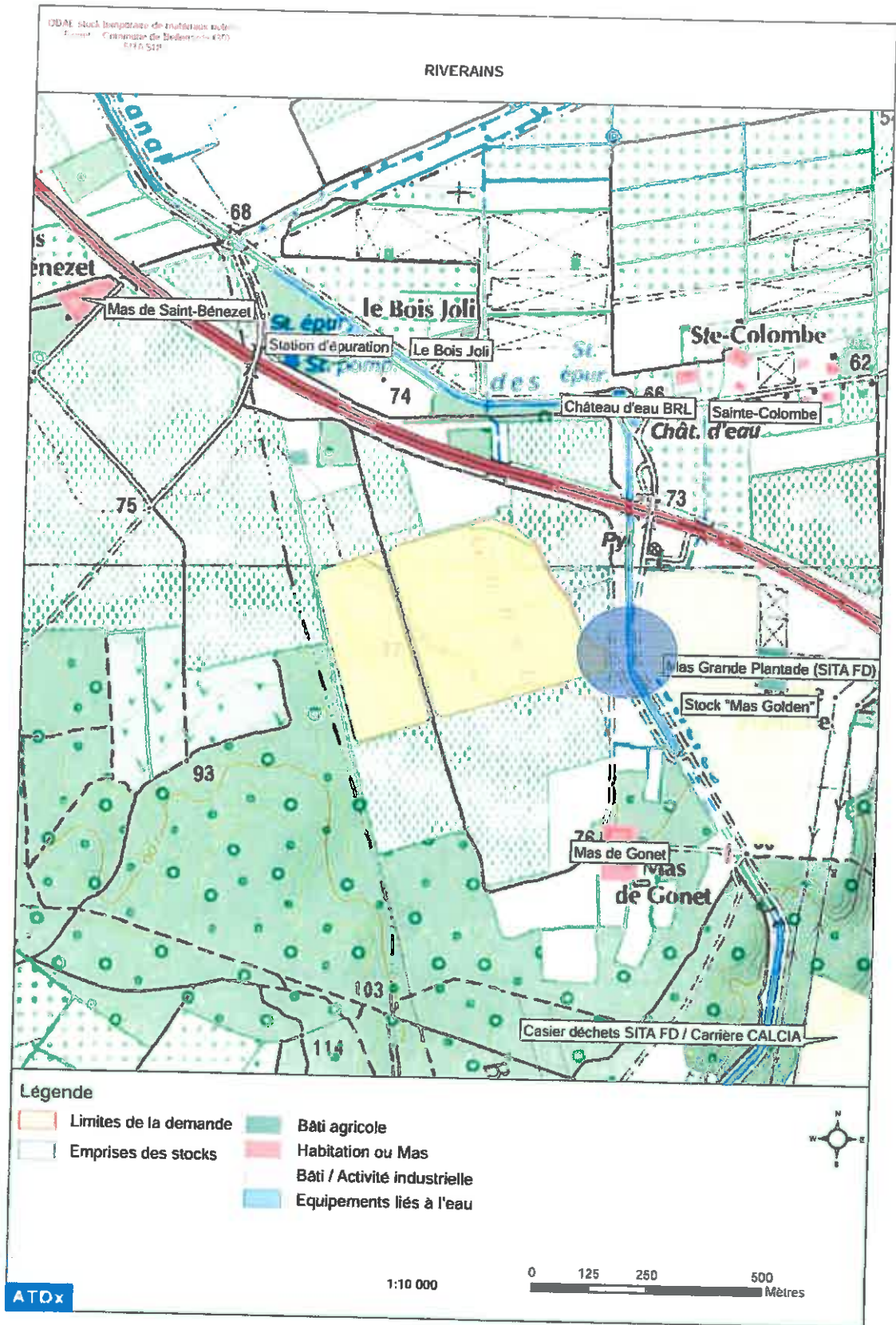


Figure 5 : Riverainetés alentours

### CHAPITRE III: PHOTOGRAPHIES DU SITE EN SITUATION ACTUELLE

A la date d'août 2015, des photos du site d'implantation du pont sont proposées ci-après, ainsi que des abords immédiats pour reproduire l'ambiance locale du lieu.



**Figure 6 : Vue aérienne comprenant le n° des photos et l'angb de vue**





Photo A



Photo B



Photo C



Photo D

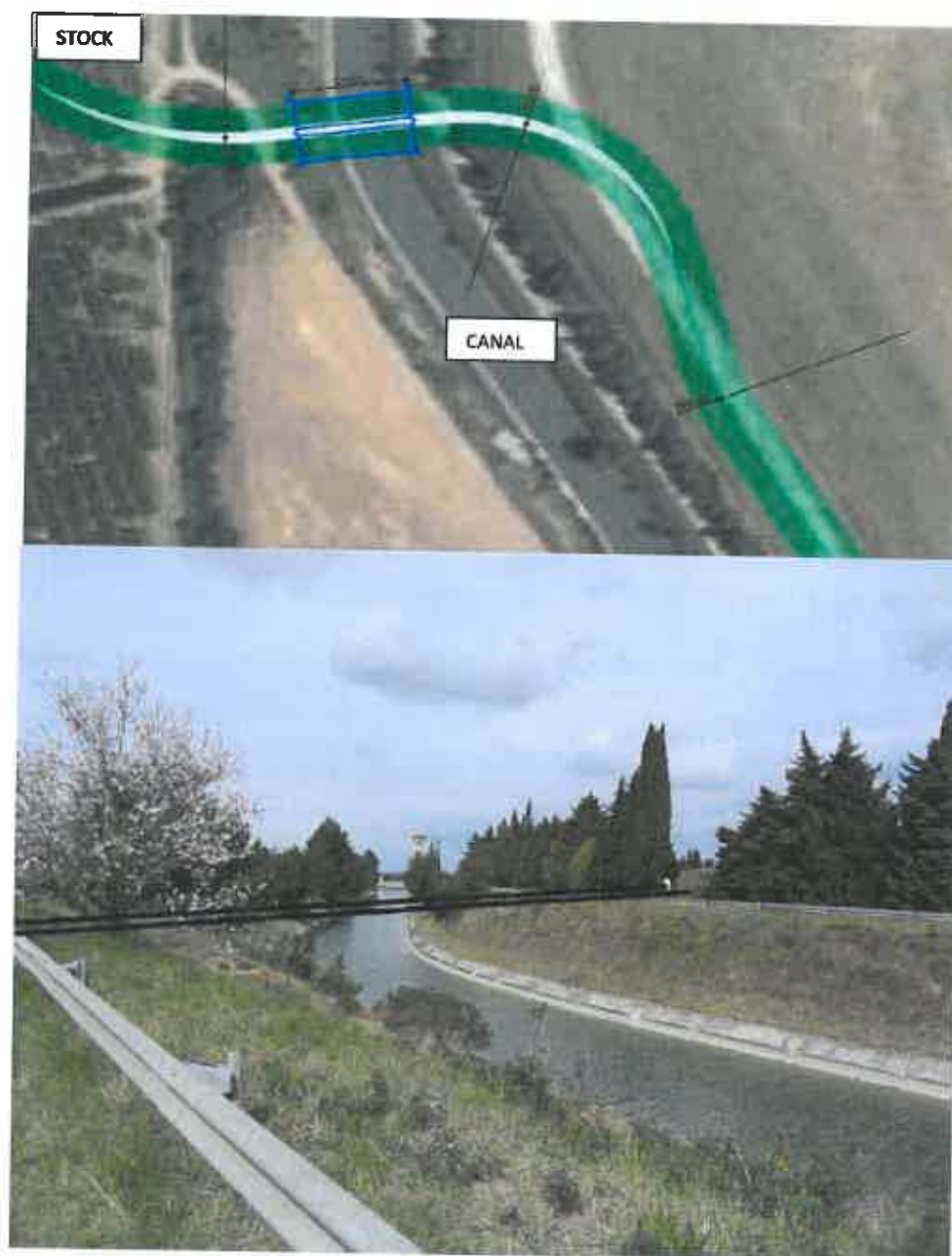


Photo E



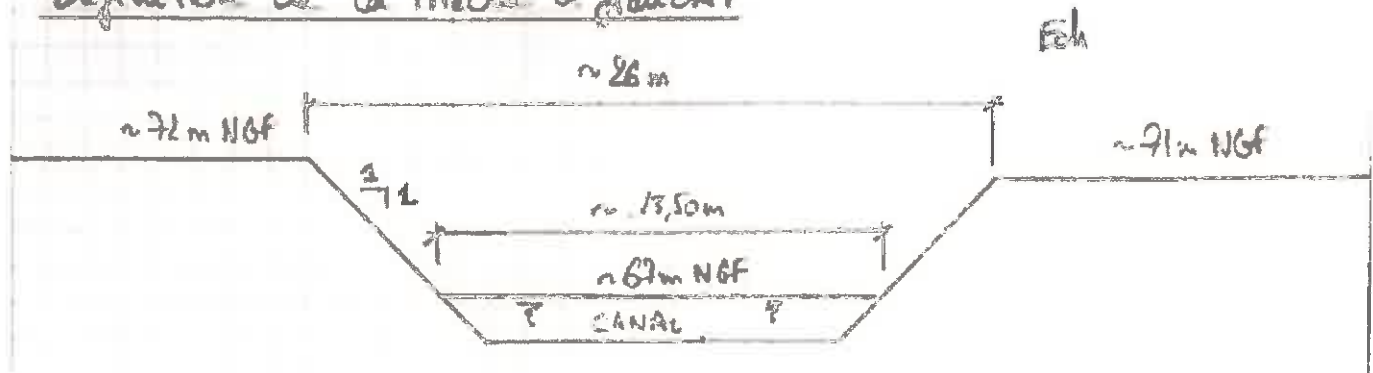
## CHAPITRE V: ELEMENTS DE PRESENTION DU PROJET / STADE ESQUISSE

Le franchissement du canal des Costières s'effectuera quasiment dans l'alignement de l'entrée du futur stock de matériaux.



L'ouvrage d'art projeté sera constitué de 2 ponts en parallèle de 26/28 m de portée unitaire, prenant appui sur des culées béton fondées sur pieux, positionnées au niveau des talus du canal (au-delà de l'emprise du canal bétonné). Le tracé des pistes et routes existantes de part et d'autre du canal pourra être adapté en conséquence.

## Définition de la trée à franchir



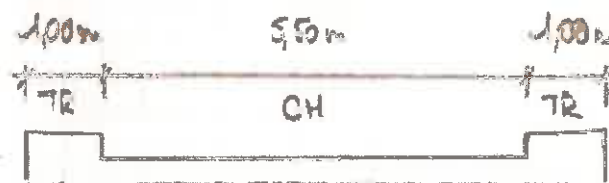
A ce stade, il peut être envisagé de réaliser un double-tablier de type bi-poutre mixte ou tablier métallique à poutres latérales, supportant chacun un sens de circulation, avec potentiellement un tablier semi-définitif et un tablier temporaire.

Le tablier sera dimensionné pour supporter le trafic des dumpers et des charges civiles LM1 de l'Eurocode.

Par rapport à la dimension hors tout des dumpers il conviendra de prévoir a priori une chaussée de 4,50 à 5,50m de large à minima.

## Contraintes/Functionalité:

- franchissement en 1 seule voie
- Passage de Dumper type 773F de CATERPILLAR.
- Coupe journalière de l'ouvrage (pour 1 seule voie)

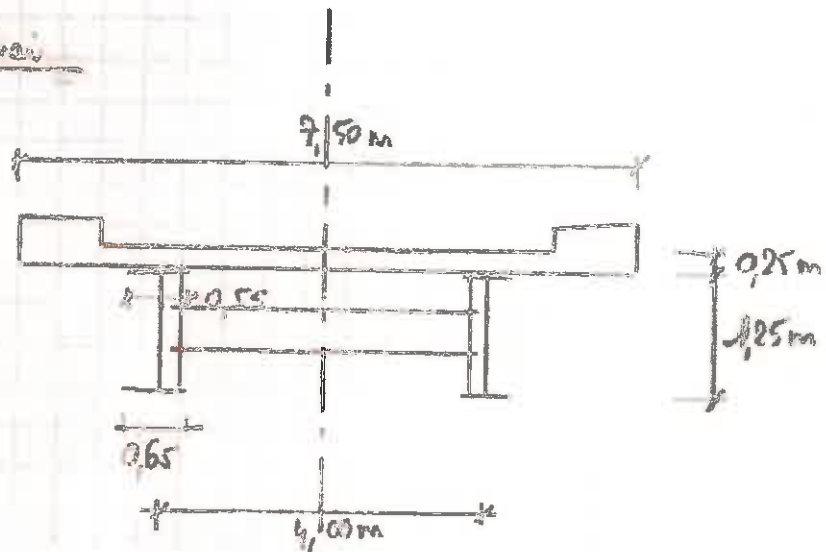


Notes : La largeur de l'ouvrage peut être adaptée.

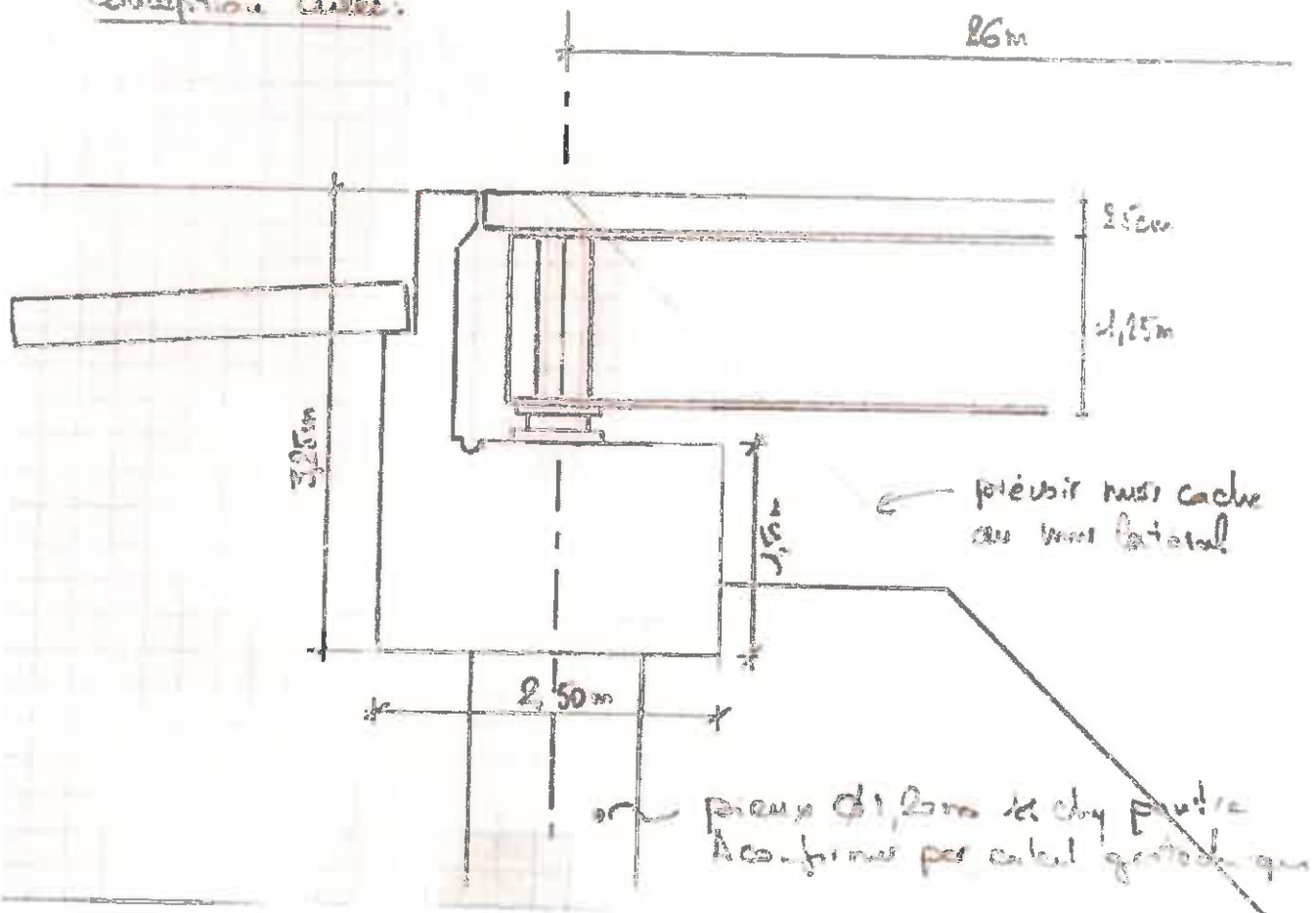
Le schéma ci-dessous présente les dimensions générales d'un tablier de type bi-poutre mixte. Les poutres principales et les entretoises métalliques sont fabriquées en usines et assemblées sur chantier. Un avant-bec est assemblé provisoirement à la structure pour son lancement qui sera réalisé en une journée (ou nuit suivant les contraintes).

Le hourdis du tablier pourra être préfabriqué, posé à la grue après le lancement de la charpente, et clavé à la structure métallique.

### Conception Tablier



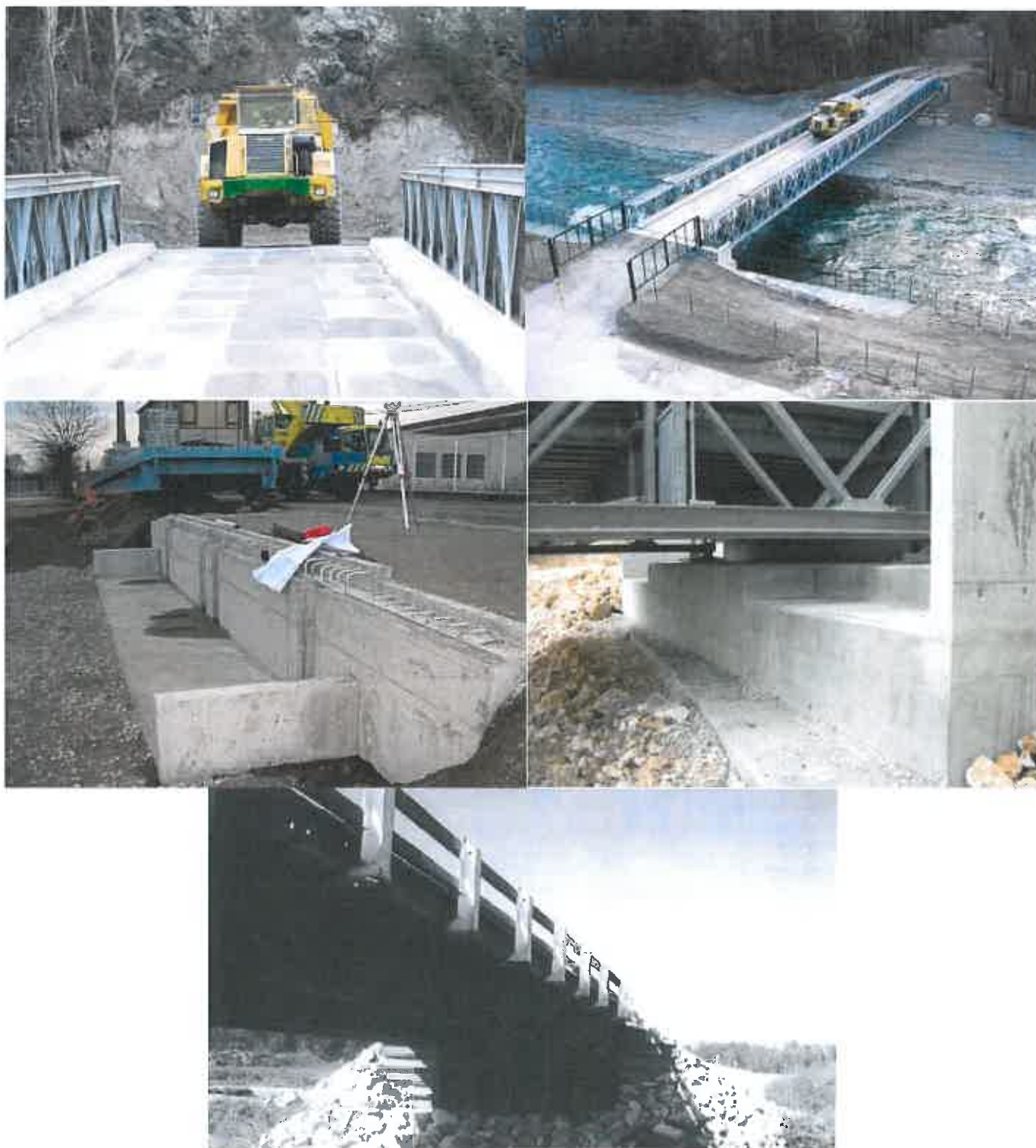
### Conception Culée:



La charpente repose sur les culées par l'intermédiaire d'appuis néoprènes frettés. Un joint de chaussée est disposé entre le garde-grève et le hourdis du tablier.

La culée est composée d'un chevêtre béton reposant sur des pieux (1 pieux sous chaque poutre – à confirmer par une étude géotechnique), d'un garde-grève et de murs en retour ou de murs caches.

Les images suivantes, issues du site du Centre National des Ponts de Secours (CNPS) illustrent des ouvrages de location utilisés pour le franchissement par des engins de chantier. L'ouvrage présenté est de type pont métallique à poutres latérales et peut être également conçu et réalisé de manière définitive.



# **EAU & GEOENVIRONNEMENT.**

**CABINET D'EXPERTISE ALAIN PAPPALARDO**

**B.E.T. HYDROGEOLOGIE ET GEOLOGIE  
HYDROLOGIE ET HYDRAULIQUE.  
A.G.H.T.M. - A.I.H. - A.I.E.H. - C.N.I.S.F.**

**SARL AU CAPITAL DE 7580 €  
SIREN 387 511 108. RCS 92 B 701. CODE NAF 742C.**

**13 rue des BALESTRIERS 34080 MONTPELLIER**

**04 - 67 58 48 58  
E-mail: eau.geo@wanadoo.fr**

**AUDIT DES RISQUES DE POLLUTION  
DU CANAL BRL DES COSTIÈRES.**

**PISTE ENTRE L'ISDND DE LA ROSERAIE  
ET L'ISDI DU MAS GONET.**

**SUEZ-SITA SUD.**

**BELLEGARDE.**

**R34- 2015-07-02. AOUT 2015.**

Ce rapport présente le résultat d'un audit des risques potentiels de pollution du canal BRL des Costières et des mesures d'accompagnement destinées à les limiter, dans le cadre d'un projet envisagé par SITA SUD, de transport de déblais inertes entre l'ISDND<sup>1</sup> de la ROSERAIE et l'ISDI ou centre de stockage du MAS GONET, sur la commune de BELLEGARDE dans le GARD.

## **1/ DOCUMENTS CONSULTÉS.**

Procédure de déclaration d'utilité publique de prélèvement à la prise d'eau G5 sur le canal de Campagne. BRL Ingénierie. Août 2008 et Mai 2009.

Plan d'Urgence "Pollutions accidentelles des eaux intérieures" et Plan de secours spécialisé contre les perturbations importantes sur un réseau de distribution d'eau potable. BRL.

Périmètre de Protection. BRL. Captage AEP du canal de Campagne. GARONS. JM. GINESTY. Mai 2005.

Avis sanitaire définitif. HA-30-2005-1. Prise d'eau de Nîmes Ouest sur le canal BRL de Campagne -30. A. PAPPALARDO. Février 2008.

Avis sanitaire définitif. HA-30-2008-05/2010. Station de prélèvement G5 sur le canal BRL de campagne pour l'alimentation en eau potable de Beauvoisin. Communes de Générac et Nîmes. Janvier 2010.

Dossier de demande d'autorisation d'exploiter une installation temporaire de stockage de matériaux nobles (régime ISDI). Commune de Bellegarde. Lieu dit « Gonet ». 30. ATDX. Juillet 2014.

Dossier de Déclaration au titre de la loi sur l'Eau pour l'exploitation d'un stock temporaire de matériaux nobles (rubrique 2.1.5.0-2). Commune de Bellegarde. Lieu dit « Gonet ». 30. ATDX. Juillet 2014.

Pole de recyclage et d'élimination des déchets non dangereux de la Roseraie. Note de présentation : piste d'accès au stock de matériaux inertes Gonet. ARCADIS. 02/04/2015.

Arrêté Préfectoral n°2014279-0005 du 6 octobre 2014 portant autorisation d'exploiter une installation de stockage de déchets inertes (ISDI) sur la commune de Bellegarde pris en application de l'article L.541-30-1 du code de l'environnement.

---

<sup>1</sup>Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux



## 2/ PROJETS.

Le projet de la société SITA SUD concerne l'ouverture d'un Pôle de Recyclage et d'Élimination de déchets non dangereux au Nord de l'Écopôle existant, géré par la société SITA FD et située sur la commune de Bellegarde (cf ISDND en annexe 1). Il s'agit du site de LA ROSERAIE.

L'arrêté d'autorisation d'exploiter n°14.063N a été délivré par le préfet le 02 juin 2014.

L'aménagement de l'Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux nécessitant un affouillement du sol pour sa création générera un volume de matériaux argilo-marneux (marnes grise du Plaisancien, sables et argiles de l'Astien) de très bonne qualité qui sera réutilisé progressivement pour les besoins de l'aménagement et du réaménagement des casiers de stockage de déchets (digues de confinement, couverture intermédiaire, couverture finale, etc.).

Leur réutilisation étant lissée dans le temps en fonction du phasage de l'exploitation projetée, les matériaux excavés doivent nécessairement être mis en stock temporairement.

Deux zones de stock ont été déterminées.

Le présent dossier concerne le site de stockage dit du « Mas de Gonet », autorisé en tant qu'Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI) par arrêté préfectoral en octobre 2014.

On notera que cette installation ne concerne pas le stockage de déchets inertes au sens habituel de la réglementation ; ainsi aucun apport de déchets inertes d'entreprises extérieures ne sera accepté : les produits stockés et transportés sur le site du Mas de GONET, puis repris dans le cadre de l'aménagement et du réaménagement des casiers de stockage de déchets de l'ISDND du site de LA ROSERAIE, seront constitués uniquement des matériaux naturels soit les sables, argiles et marnes excavés du site même de l'ISDND de la ROSERAIE.

La constitution des stocks et la reprise ultérieure des matériaux se feront en cohérence avec l'avancement des travaux de réalisation de l'Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux.

Ainsi la durée de constitution des stocks s'effectuera sur un intervalle de 5 ans maximum.

En outre, la durée maximale de l'utilisation des stocks (reprise sur stocks) est fixée à 29 ans, correspondant à la reprise progressive des matériaux pour les besoins de SITA SUD et de son projet autorisé.

Le présent dossier concerne donc le transport de déblais inertes entre l'ISDND de la ROSERAIE et le centre de stockage du MAS GONET, et plus exactement le tracé de la voie projetée qui sera suivie entre ces deux lieux d'extraction/dépôt.

Les particularités de ce tracé sont :

- + la proximité relative du canal BRL de Campagne
- + le franchissement de cet ouvrage en un point, la zone du Mas de GONET autorisée en tant que centre de stockage se situant à l'ouest du canal.

Le canal et ses abords sont concernés par plusieurs réglementations.

En particulier, la protection des prises d'eau destinées à l'alimentation en eau potable effectuées sur ce canal (prise de GARONS, prise de NIMES OUEST, prise de BEAUVOISIN) est assujettie à la mise en place de Périmètres de Protection dont il convient de respecter les prescriptions.

En l'état, le projet de SUEZ SITA SUD apparaît concerné par le Périmètre de Protection Eloigné de ces prises d'eau.

On aura noté qu'il existe un projet de construction d'une station de potabilisation de l'eau du canal BRL sous maîtrise d'ouvrage de Nîmes-Métropole à proximité de la zone étudiée.

La station serait alimentée à partir de la station de pompage de Demoiselle située sur le canal des Costières à environ 1000 mètres au nord du double pont projeté par SITA, lequel serait probablement dans le nouveau périmètre de protection rapprochée de la future prise d'eau.

Ce projet se semble pas avoir encore été entériné par le Schéma Directeur d'AEP de Nîmes-Métropole en cours de révision, ni finalisé.

Il n'a donc pas fait l'objet d'un avis sanitaire.

Cependant, dès à présent, SUEZ SITA SUD a pris en compte cette possibilité et définit des mesures de précaution spécifiques.

Le tracé prévu pour cette voie à créer en grande partie, figure sur la photographie aérienne en annexe 2.

Il s'agit d'une piste à deux voies, le projet prévoyant un trafic maximum de 1200 passages par jour (600 aller + 600 retour)<sup>2</sup> complétée par un ouvrage de franchissement du canal (2 ponts)

Dans le cadre de l'analyse des risques, ce tracé a été scindé en 4 secteurs :

- + secteur 1 de la piste au sud, dans la continuité de l'exploitation projetée sur le site de LA ROSERAIE
- + secteur 2 de la piste, en amont de la piste existante et intermédiaire dans le schéma analysé
- + secteur 3 de la piste à l'extrémité nord du parcours envisagé
- + secteur 4 ou ouvrage de franchissement du canal.

---

<sup>2</sup>10 000 à 12 000 m<sup>3</sup> par jour en deux postes de travail

On aura noté :

+ que cette voie ne concerne en aucune façon la contre piste ou piste de service de BRL, BRL s'opposant à cette utilisation du tracé existant prévue dans le projet initial ; il s'agit de la création d'une nouvelle voie d'une douzaine de mètres de largeur, située en terrain privé sur la propriété de SITA, au pied du talus des remblais en matériaux naturels constituant la zone du stock MAS GOLDEN (cf photographies aériennes en annexe 2).

+ qu'ainsi, le projet modifié s'éloigne encore plus du canal BRL et reste en dehors du Périmètre de Protection Eloigné, sauf pour l'ouvrage de franchissement du canal.

Le secteur 1 concerne une zone où la nouvelle piste déjà réalisée (12 mètres de largeur pour le passage de front de deux dumpers ou équivalents) se situe à plus de 50 m du canal à ciel ouvert, avec dans l'intervalle une végétation arborée significative.

La longueur de ce tronçon est voisine d'une centaine de mètres.

Le bassin versant de collecte des eaux pluviales et des pluvio lessivats concerne une zone à l'est et au sud de la piste et à distance du canal BRL, totalement indépendant de ce dernier.

Le risque peut être considéré en première approche comme très faible à négligeable au niveau de ce secteur.

Le secteur 2 au nord du tronçon 1 concerne une zone où le canal BRL est souterrain et donc protégé.

Ce tronçon de plus de 350 ml se situe par ailleurs à plus de 50 m du tracé du canal sur plus de 150 m de son parcours.

En l'état, et même si des eaux pluviales d'une partie du bassin versant de ce secteur peuvent s'écouler en direction du canal BRL, on doit considérer que les risques liés au projet SITA et à la future piste sont nuls sur ce secteur.

Le secteur 3 concerne sur environ 250 ml, un tronçon du parcours longeant le canal à ciel ouvert.

La distance canal -piste projetée est parfois inférieure à une trentaine de mètres. Les risques potentiels sont significatifs et il conviendra de prendre des mesures d'accompagnement appropriées pour empêcher tous risques de déversement chronique ou accidentel dans le canal.

Le secteur 4 concerne l'ouvrage de franchissement du canal à l'extrémité nord du parcours projeté, avec survol du plan d'eau.

Là aussi, les risques potentiels de pollution sont significatifs et il conviendra de prendre des mesures d'accompagnement appropriées pour empêcher tous risques de déversement chronique ou accidentel dans le canal.

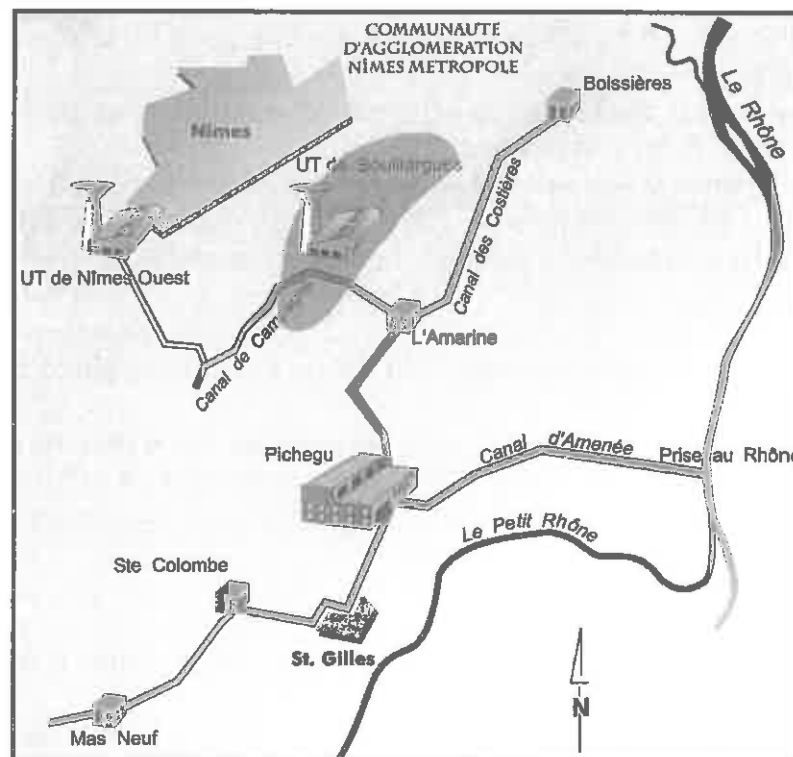
### 3/ RISQUES POTENTIELS.

En 1955, a été créée la Compagnie Nationale d'Aménagement de la Région du Bas Rhône Languedoc (BRL) pour l'aménagement de la région, et en particulier pour réaliser et exploiter les ouvrages nécessaires à l'alimentation en eau du Languedoc Roussillon.

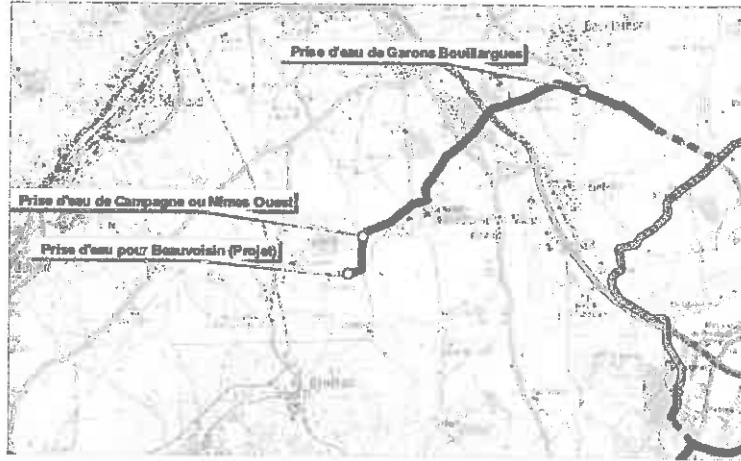
Pour cela, BRL s'est vu confié par l'Etat la concession de ce système de canaux ainsi que l'autorisation de prélever dans le Rhône un débit de 75 m<sup>3</sup>/s maximum.

Actuellement, ces canaux apportent l'eau du Rhône jusqu'aux environs de Montpellier. Ils sont constitués

- du canal d'Amenée, long de 12 km, qui relie la prise au Rhône à Fourques à la station de pompage de Pichegu (Aristide Dumont) cette partie de canal ne comporte aucun point de prélèvement,
- du canal Principal, ou canal Philippe Lamour, d'une longueur de 56.6 km qui fait suite au canal d'Amenée, et véhicule l'eau jusqu'aux environs de Montpellier : ce canal est constitué de 12 biefs, séparés par des régulateurs qui permettent de contrôler l'écoulement dans le canal en fonction de la demande et d'isoler, si nécessaire, ces différents biefs.  
Ce canal alimente de plus le canal Sommiérois et le canal de Valliougues ou canal C
- du canal des Costières, qui depuis la station de Pichegu va alimenter la région des Costières.



Ce dernier canal alimente lui-même, au niveau de la station de l'Amarine, le canal de Campagne ou canal G, qui dessert la région nîmoise, et notamment les deux stations de potabilisation (UT) de Nîmes Ouest et Bouillargues (prise de GARONS), et la prise d'eau de BEAUVOISIN.



Compte tenu de la nature de l'eau (eau superficielle issue du Rhône), de la longueur du canal et de son environnement, celle - ci apparaît vulnérable et sujette potentiellement à des pollutions.

Les risques concernent soit la ressource même (le Rhône), soit les canaux mêmes et les apports chroniques ou accidentels dans ces différents ouvrages.

La stratégie développée par BRL pour assurer une sécurité de l'alimentation en eau non polluée sur les canaux, en continu et en temps réel, repose sur deux principes essentiels.

1/ Limitation des risques d'intrusion (chronique ou accidentelle) par la protection des canaux face :

- aux risques de déversements de matières polluantes entraînés par le ruissellement,
- aux risques de déversements de matières polluantes liés à la circulation et au transport de matières dangereuses au voisinage des canaux (chemins de service utilisés entre autres par les agriculteurs, voies publiques, routes départementales et nationales..)
- aux risques liés à l'implantation d'infrastructures potentiellement dangereuses en termes de pollutions des eaux (zones de stockage, dépôts, usines, agglomérations....)

2/ Gestion efficace d'une pollution accidentelle : pour cela, des systèmes de détection et d'alerte ont été mis en place en particulier au niveau de la station de l'Amarine<sup>3</sup> sur la commune de Bouillargues ; d'autres systèmes devraient être aussi mis en place en aval écoulement de cette station.

<sup>3</sup>Le truitomètre implanté dans la station de l'Amarine à l'entrée du canal de Campagne permet l'isolement des 4 biefs de ce canal : toute anomalie ou pollution détectée au niveau de cette station déclenche une réaction en chaîne.

La gestion d'une pollution accidentelle est prévue par BRL et basée sur :

- une surveillance permanente obtenue grâce à la mise en place de systèmes de surveillance en continu et d'alerte, dispositifs fonctionnant en temps réel
- une intervention efficace et rapide : la base de la stratégie de BRL a consisté et consistera à mettre en place tout au long du canal, en des points stratégiques, des organes d'alerte biologiques qui renseignent en continu et en temps réel les Services d'Astreinte de l'Exploitation par l'intermédiaire d'un réseau d'alerte.

Mais la limitation des risques s'effectue aussi par la mise en place réglementaire de zones de protection des prises d'eau superficielles.

Ainsi, la prise d'eau de Nîmes Ouest bénéficie d'une zone de protection rapprochée (depuis le sud ouest de Bouillargues soit la prise de GARONS jusqu'à la prise d'eau de Nîmes) et d'une zone de protection éloignée qui couvre toute la zone du canal et ses abords jusqu'au Rhône.

La prise d'eau de Bouillargues dispose aussi d'un Périmètre de Protection Rapprochée qui s'étend jusqu'à la station de l'Amarine, contiguë avec celui de la prise d'eau de Nîmes Ouest et d'une zone de protection éloignée qui couvre toute la zone du canal et ses abords jusqu'au Rhône.

Pour ce qui concerne la Protection Eloignée qui concerne la totalité du canal et ses abords, propriété de BRL, l'application de la réglementation nationale même renforcée ne paraît pas suffisante pour éviter - compte tenu du contexte environnemental du Rhône, du canal et des activités qui y sont pratiquées de part et d'autres - tout risque de pollution.

La stratégie retenue par BRL au niveau global et exposée synthétiquement ci-avant apparaît satisfaisante sur le principe et sert de prescriptions au sein de ce Périmètre de Protection Eloignée.

Le maintien en activité des stations d'alerte biologique en amont (Amarine) de celle préconisée dans le cadre de la protection de la prise d'eau de Nîmes apparaît indispensable.

Cependant, l'analyse du projet lié à la voie de transport, à proximité relative du canal de Campagne, voire le franchissant, permet de mettre en évidence certains risques de nature chronique ou accidentelles, et ce, d'autant plus que le projet s'inscrit exactement pour l'ouvrage de franchissement et ses appuis sur berge au sein du Périmètre de Protection Eloigné :

1/ le départ chronique des poussières de produits transportés (dans les deux sens) en direction du canal peut constituer une première cause de contamination des eaux superficielles du canal

2/ le départ chronique de pluvio-lessivats de la voie de transport (poussières et hydrocarbures liés aux engins de transport) peut constituer une deuxième cause de contamination des eaux superficielles

3/ en cas de sortie de route ou de pont, et de franchissement des obstacles naturels ou artificiels existants, le déversement accidentel des engins de transport peut conduire à une pollution relative des eaux du canal

- par les matériaux transportés
- et surtout par les différents hydrocarbures des engins de transport.

#### **4/ MESURES D'ACCOMPAGNEMENT PROPOSEES ET ENVISAGEES PAR SITA.**

Malgré les risques identifiés ci-avant, il convient de rappeler le caractère essentiellement inerte des matériaux transportés : sables, argiles et marnes.

Le caractère polluant de ces matériaux n'est avéré qu'avec des quantités considérables.

Mais le principe fondamental des mesures proposées est de supprimer les risques de tout déversement dans le canal en relation avec le projet de transport.

- Cependant et pour éviter tout départ chronique de ces matériaux dans le canal essentiellement au niveau des secteurs 3 et 4, il conviendra de lutter contre les envols de poussières, tant au niveau des engins de transport qu'au niveau de la piste.

Cette dernière qui pourra être revêtue (grave bitume ou enrobé) ou rechargée périodiquement (l'orniérage est caractéristique sur la voie de service BRL) en matériaux grossier comme au droit du secteur 1, devra être arrosée régulièrement pour éviter les envols.

Par ailleurs, le bâchage des engins posant plusieurs problèmes pratiques (double manutention prenant plus de temps que le transport, camions non adaptés à ce type de protection....), il conviendra d'arroser les matériaux au départ et ce dans les deux sens.

Il y aura donc une station d'arrosage par asperseurs sur le site de l'ISDND de la ROSERAIE et une autre sur le site de l'ISDI du MAS GONET.

Par ailleurs,

- + une signalisation devra être mise en place avec rappel des règles et vitesses de circulation sur la piste et l'ouvrage de franchissement
- + le maintien de la haie de cyprès qui peut jouer un rôle d'écran apparaît impératif.

- Les risques principaux concernent les déversements chroniques ou accidentels (rupture de réservoir de carburant, rupture de flexible de lubrifiant...) au niveau de secteurs 3 et 4.

Des protections doivent être envisagées

- + pour supprimer les sorties de piste génératrices de risques
- + pour supprimer les évacuations et déversements potentiels sur le sol puis en direction du canal.

Au niveau du secteur 3 où il n'existe pas d'obstacle naturel (fossé, merlon, topographie, trottoirs...) entre la nouvelle voie de circulation projetée et le chemin de service BRL, la solution de principe passe par la réalisation d'un dispositif adapté et destiné à empêcher le passage d'engin ou le déversement et l'écoulement gravitaire vers le canal.



Ce principe pourra être décliné par la réalisation d'un obstacle de type barrière (GBA de grandes dimensions) ou plutôt merlon latéral de terre.

Avec une vitesse de 40 km/h, un merlon compacté de 1.5 m de hauteur au minimum, 1 m en largeur de crête (et donc 4 m au minimum à la base) pourrait constituer un obstacle significatif et efficace en tant que barrière anti accident, anti déversement et anti chute dans le canal.

Ce merlon pourra être disposé le long de la haie existante, à l'est de cette dernière en s'adaptant au contexte topographique.

Il sera équipé d'un contre fossé destiné à récupérer et diriger les eaux pluviales de la plate forme routière vers des bassins existants ou à créer les

Par ailleurs, et compte tenu de la topographie générale à l'est de la haie et en pied de la zone de stockage du Mas GOLDEN, ce merlon constituera aussi une barrière aux écoulements des pluvio-lessivats en direction de la contre piste et du canal.

Notons que le stock MAS GOLDEN est déjà en principe équipé en pied de talus, d'un fossé de collecte des eaux pluviales de ruissellement.

L'exutoire de ce fossé est le bassin d'eaux pluviales du Mas GOLDEN.

● Au niveau de l'ouvrage de franchissement (pont provisoire ou définitif<sup>4</sup> fermé par barrière en dehors de périodes de transit ) implanté au sein du Périmètre de Protection Eloigné.

Cet ouvrage qui fera l'objet d'une étude préalable de résistance comprendra en principe deux travées différenciées.

Pour éviter les risques de départ vers le canal lors du franchissement du canal,

+ ses rambardes (ou parapets) seront pleines et hautes (respect des hauteurs minimale de parapets)

+ le tablier des ponts sera penté en direction de la rive « est », la plus basse, avec une pente destinée à favoriser l'écoulement des pluvio lessivats sur la rive « est » via des caniveaux latéraux ; sur la berge « est », un dispositif de débourbeur/déshuileur sera mis en place.

L'entretien et la vidange de ce dispositif devront être réguliers tout comme pour la surface du tablier du pont.

+ les entrées du pont seront protégées par des « entonnements » constituées par des GBA ou équivalents (afin de « guider » les engins) continuées par des glissières de sécurité de chaque côté de l'ouvrage

+ au niveau des abords des ponts (sur une quarantaine de mètres de distance) mais aussi sur les ponts, le sol sera recouvert de grave bitume pour faciliter le nettoyage quotidien.

<sup>4</sup>Le projet prévoit deux ponts à simple travée d'environ 25 m de portée prenant appui sur des culées en béton fondées sur pieux et positionnées à l'arrière des crêtes du talus du canal.

On pourra envisager sur la berge est, dans le prolongement de la piste, la réalisation d'un giratoire ou d'un élargissement local des voies pour limiter les risques de collision (en cas de croisement d'engins à ce niveau) dans le virage avant l'ouvrage de franchissement.

Il est aussi envisageable de prévoir une surveillance et une gestion de la circulation à l'entrée de l'ouvrage de franchissement : feux tricolores et/ou contrôleur humain pour gérer le croisement de la piste BRL existante.

Des panneaux de signalisation compléteront la procédure de circulation.

- Enfin, un plan d'alerte et d'intervention en cas d'accident et de déversement devra être mis en place avec le gestionnaire des deux sites (ISDND et ISDI) :

- + le contrôleur de piste comme les conducteurs seront équipés de dispositifs de communication pour alerter le gestionnaire en cas de problème  
Ce dernier aura aussi pour mission d'informer BRL et le cas échéant les services de l'État.

- + les engins de transport seront équipés d'un kit anti pollution

- + en cas de déversement accidentel au niveau des pistes et du merlon, les terres polluées devront être récupérées rapidement et évacuées en centre de traitement adapté ; un engin d'excavation adapté devra être prévu.

On notera que l'exploitant dispensera au préalable une formation et une sensibilisation des conducteurs d'engins au problème pour qu'ils puissent intervenir afin d'éviter les fuites et le départ de fluide polluant en utilisant les moyens matériels adéquats (rouleaux de produits inertants et absorbants placés dans les engins dans les kit de secours type DENIOS ou HALECO).

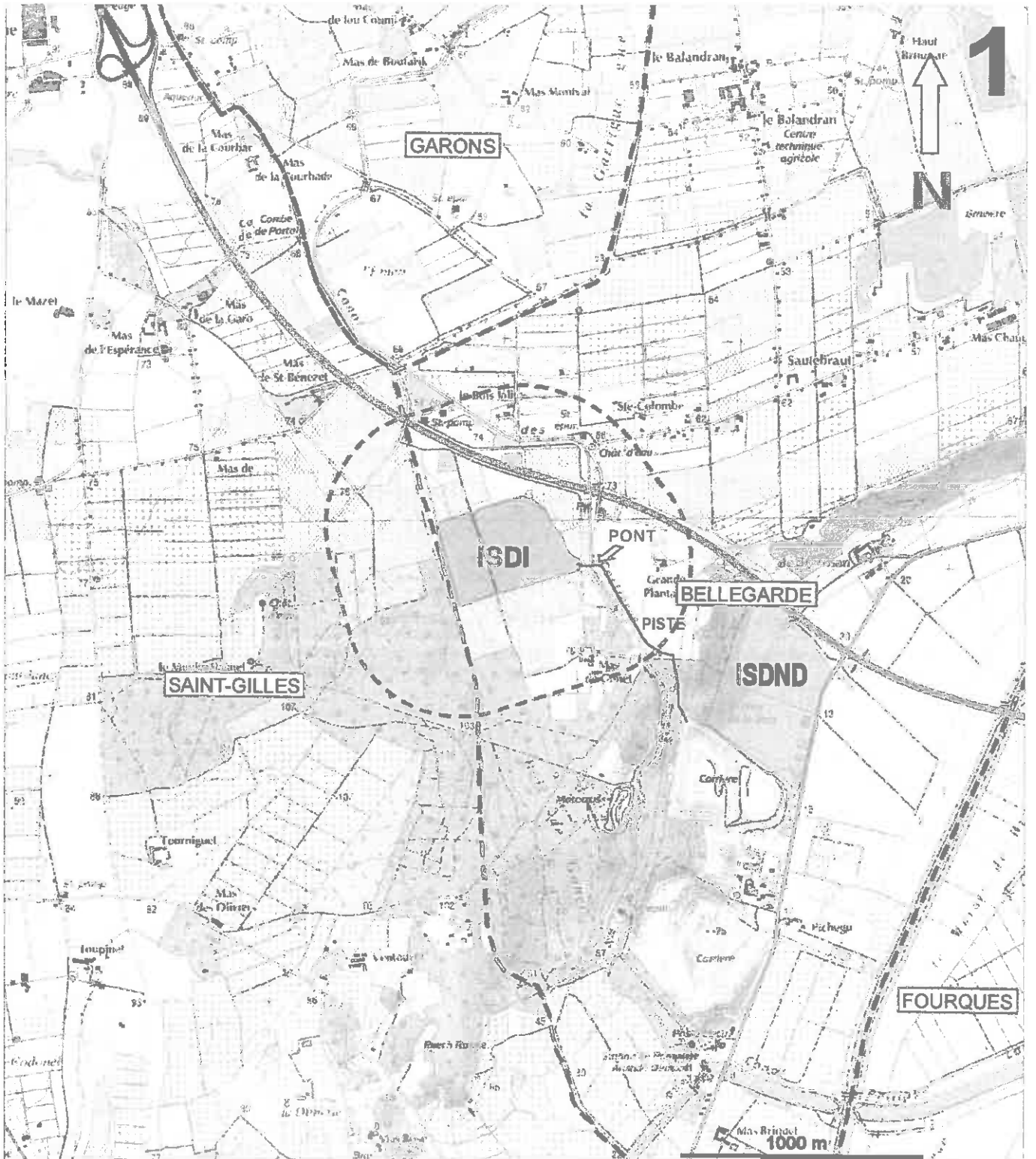
- + pour pallier les risques liés à un déversement accidentel d'un engin dans le canal avec son réservoir d'hydrocarbures ou en cas de déversement massif d'hydrocarbures dans le canal, et compte tenu de la nature du risque, un barrage flottant sera mis en place à une centaine de mètres en aval écoulement du dispositif de franchissement du canal.

## ANNEXES.

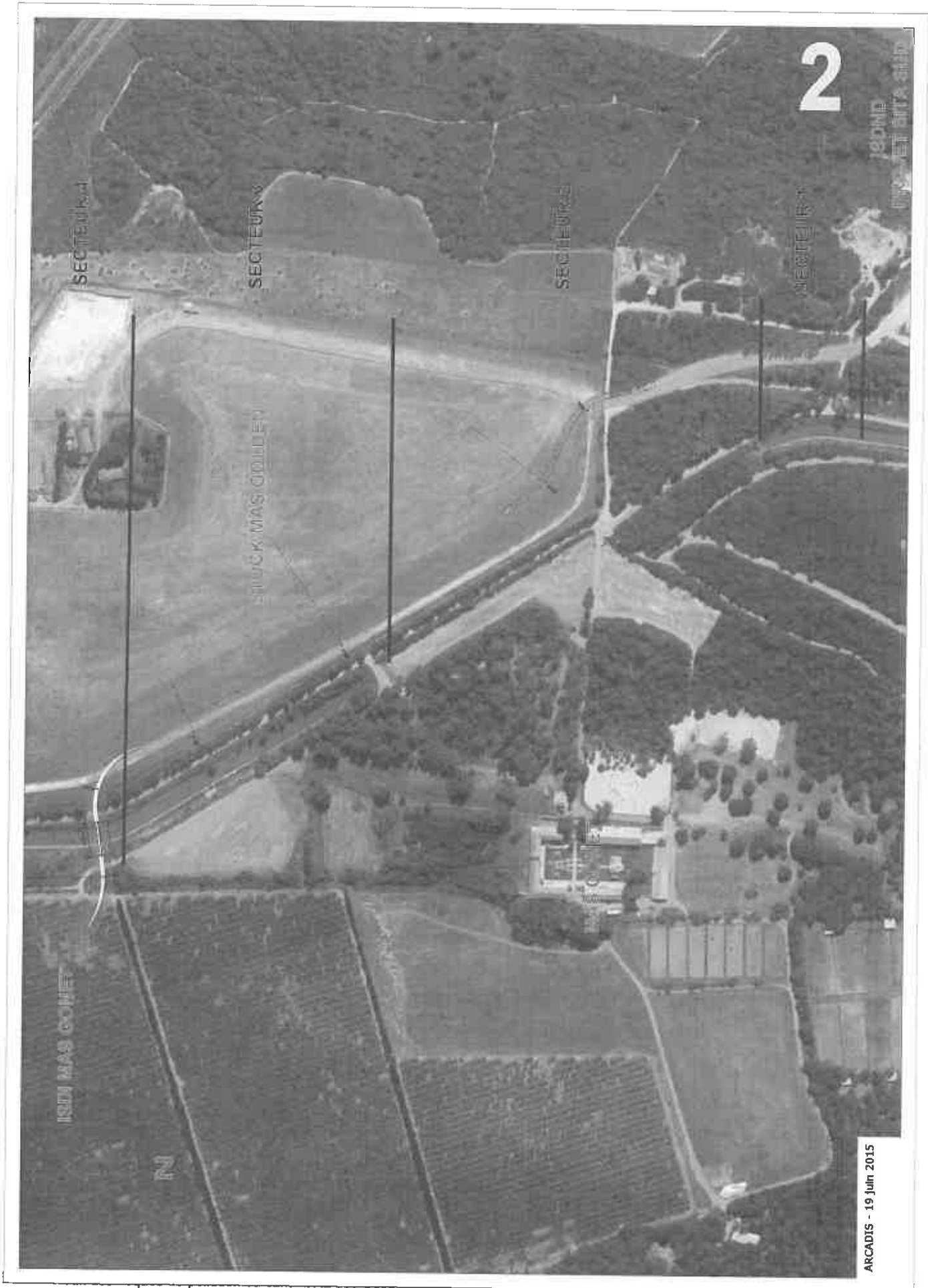
1/ SITUATION GEOGRAPHIQUE. IGN + ATDX.

2/ TRACÉ DU PROJET DE PISTE.

3/ PLANCHES PHOTOGRAPHIQUES.



Audit des risques de pollution du canal BRL des Costières.  
Transport de déblais inertes entre l'ISDND de la ROSERAIE et l'ISDI du Mas GONET, sur la commune de BELLEGARDE.  
**BET Eau & Géoenvironnement.**



Transport de déblais inertes entre l'ISDND de la ROSERAIE et l'ISD! du Mas GONET, sur la commune de BELLEGARDE.  
**BET Eau & Géoenvironnement.**

## **ANNEXES 3.**

### **PLANCHES PHOTOGRAPHIQUES.**

**SECTEUR 1**



**Canal à ciel ouvert avec contre piste BRL et glissière de sécurité métallique. En arrière plan, la nouvelle piste entre le site des CET SITA et les stocks de déblais inertes SITA**



**Entrée de la partie souterraine du canal des Costières.**



**Piste existante revêtue, entre l'ISDND SITA FD et le stock SITA FD de déblais inertes.**



**Piste existante avec le CET en arrière plan, au sud.**



**Sommet de la piste à l'entrée du stock SITA.**

## SECTEUR 2



Contre piste du canal avec

- à gauche (ouest), le domaine du mas GONET qui sépare la contre piste du canal
- à droite (est), la haie de cyprès entre contre piste et stock de déblais SITA.



Vue du début (sud) du secteur 2, coté stock de déblais inertes SITA avec

- à gauche (ouest), la haie de cyprès entre contre piste et stock de déblais inertes SITA
- à droite de la haie, le stock de déblais et la zone dévolue à la future piste en pied de talus et à l'est de la clôture de la propriété SITA.





### SECTEUR 3



Début du secteur 3 avec vue de la contre piste revêtue, bordée coté canal par une glissière de sécurité métallique et à l'est par une haie de cyprès quasi continue.



Fin du secteur 3 à hauteur de la partie nord de la peupleraie du Mas Gonet à l'ouest.



Derrière le grillage, la zone en pied de pente du stock de déblais inertes qui accueillera la nouvelle piste

#### SECTEUR 4



Zone de franchissement du canal à l'extrémité nord de la peupleraie du Mas GONET.



Appréciation du contexte topographique : la rive ouest est plus haute que la rive est (coté nouvelle piste).