



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé
de l'environnement

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

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



N° 14734*02

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

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

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'administration

23/11/2012

23/11/2012

N° F09-12 10-11-11

1. Intitulé du projet

Reconstruction du pont de la RD6572 sur le canal du Rhône à Sète,
y compris construction d'un pont provisoire

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Conseil Général du Gard

Nom, prénom et qualité de la personne

ALARY, Damien - Président du Conseil Général

habilitée à représenter la personne morale

RES / SIREN

122300010191000731

Forme juridique

(joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1)

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

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
6d) Route d'une longueur inférieure à 3 km	Linéaire total d'environ 170m
7a) Pont d'une longueur inférieure à 100m	Longueur de l'ordre de 45m

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexés au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 2.1

4.1 Nature du projet

La RD6572 franchit le canal du Rhône à Sète à Saint-Gilles. Le pont actuel présente des problèmes structurels dont la réparation n'apparaît pas viable économiquement. De plus, ses caractéristiques réduites actuelles en profil en travers ne permettent pas le croisement de poids lourds et rendent difficile la circulation automobile. Enfin, il n'offre pas des conditions de circulation optimales pour les piétons et cycles. Le projet consiste à construire un nouveau pont en lieu et place de l'actuel, la chaussée étant accompagnée de trottoirs mixtes de part et d'autre supportant les cycles. Les rampes d'accès auront le même profil en travers que le pont. Un pont provisoire sera construit en aval immédiat pour assurer la liaison pendant la destruction du pont actuel et la reconstruction.

4.2 Objectifs du projet

Le projet d'aménagement a pour objectifs :

- De maintenir la liaison entre les deux rives par le biais d'un ouvrage d'art sécurisé,
- D'améliorer les conditions de circulation par l'application d'un profil en travers permettant le croisement des véhicules, y compris des poids lourds sur le pont (chaussée de 6,00m),
- D'améliorer les liaisons douces en aménageant des cheminements piétons et cycles de part et d'autre de la chaussée (deux trottoirs de 3,00m incluant des bandes cyclables de 1,50m).

1) Un pont provisoire avec une chaussée large de 6,00m + trottoir de 1,40m sera construit en aval du pont actuel, raccordé de part et d'autre à la RD6572 immédiatement sur les rives, sans destruction d'habitations.

Le pont provisoire libèrera le même gabarit que le pont actuel pour la circulation nautique sur le canal.

2) Le pont actuel sera démoli.

3) Un nouveau pont sera construit en lieu et place de l'actuel (alignement de la RD6572 maintenu).

4) Le pont provisoire sera à son tour déconstruit.

La durée totale des travaux sera de 18 mois décomposés comme suit :

- construction du pont provisoire : 6 mois
- démolition du pont actuel : 3 mois
- construction du nouveau pont : 6 mois
- démolition du pont provisoire : 3 mois

Toutes précautions seront prises en phase de construction pour préserver les réseaux existants et le milieu environnant.

En phase d'exploitation, l'ouvrage futur sera exploité par le Conseil Général du Gard, comme c'est le cas actuellement. La largeur de chaussée et les accotements permettront d'assurer une plus grande fluidité du trafic et une meilleure sécurité en séparant les flux de natures différentes : véhicules automobiles, piétons, cycles.

Le gabarit futur préservera les conditions actuelles de circulation sous l'ouvrage pour la navigation.

Le trafic supporté par la RD6572 n'est pas appelé à augmenter du fait de la réalisation de l'aménagement. Il est de l'ordre de 11 000 véh/j.

Pas de déclaration d'utilité publique au titre du code de l'expropriation, le projet portant sur des parcelles appartenant à l'Etat ou au Département.
 Pas de déclaration au titre des articles L210-1 et suivants du Code de l'environnement en l'absence de modification des berges, du lit mineur, de la luminosité du cours d'eau et des conditions de rejets pluviaux.
 Autorisation de construction soumise à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France (périmètre de secteur sauvegardé).

L'autorisation sera la délibération du Conseil Général au titre du code de la voirie routière et, éventuellement, au titre de la déclaration de projet

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Longueur du pont provisoire/définitif	45 m / 45 m
Largeur totale du pont provisoire/définitif	9,15 m / 13,70 m
Linéaire de voie aménagée	175m (pont compris)
Hauteur maxi des remblais	4,50m
Ouverture hydraulique l x h	14,00m x 4,75 m

Localisation du projet
Adresse et commune(s) d'implantation
 RD6572 (PR27)
 Boulevard de Chanzy
 Saint-Gilles

Coordonnées géographiques Long. ° ' " Lat. ° ' "

Pour les rubriques 5 a) & b) et a) & b) : 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42°

Point de départ: Long. 43° 40' 25" Lat. 4° 26' 01"

Point d'arrivée: Long. 43° 40' 21" Lat. 4° 26' 08"

Communes traversées

Saint-Gilles (30)

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

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

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

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

4.9 Si oui, dans quel projet se situe le programme ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative
 La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

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

Pont routier franchissant le canal du Rhône à Sète et quais artificialisés
Seul le secteur Sud-Est du pont actuel n'accueille pas d'activités ni circulation. Il est occupé par une friche et des roseaux.

Si oui, indiquez la date d'approbation. Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet.

SCOT Sud Gard approuvé en juin 2007.

PLU de Saint-Gilles modifié le 16 décembre 2010 : zone classée en secteurs UB et UF destinés à l'accueil d'habitat et d'activités respectivement, avec un indice r lié au risques technologiques.

Pour les rubriques 33° d'environnementale ?

5.2 Enjeux

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle classée (par exemple : réserve naturelle, parc naturel régional, site inscrit, site classé, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
en zone de montagne :	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire classé en zone littorale	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant en cours d'adoption ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

dans une zone de mise en valeur architecturale ou d'un site ou d'une zone de protection ou d'une zone de sauvegarde ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Secteur sauvegardé dont le périmètre est défini (Arrêté ministériel du 3 décembre 2001), mais sans plan de sauvegarde et de mise en valeur du secteur sauvegardé à ce jour (à l'étude).
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La Petite Camargue Gardoise, classée au titre de la convention de RAMSAR, est limitée au Nord par le pont actuel de la RD6572 sur le canal du Rhône à Sète. Le pont provisoire sera dans ce périmètre.
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPRT société DE SANGOSSE (non concerné) PPRT DEULEP (riverain mais non inclus selon zonage du dossier soumis à l'enquête en octobre 2012) non approuvé à ce jour. PPRI du Rhône prescrit, en cours d'élaboration.
dans un site ou sur des fouilles ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Pas de site répertorié sur la base de données BASOL
dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Pas de captage faisant l'objet de périmètre de protection à proximité du projet (source ARS et Nîmes métropole)
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	FR9101406 Petite Camargue : 3 km FR9101405 Petit Rhône : 1 km ZPS Camargue Gardoise fluvio lacustre : 3km
d'un monument historique ou d'un site inscrit ou classé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Abbaye du 12ème siècle, monument historique et classée au patrimoine mondial par l'UNESCO (350m)

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

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?
Veuillez cocher dans le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Y aura-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Y aura-t-il des décharges / ou des modifications sensibles des cours d'eau permanents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Y aura-t-il un excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet comprend la démolition de l'ouvrage actuel, puis celle du pont provisoire. Il y aura donc des matériaux de démolition qui seront réutilisables selon leurs natures sur d'autres chantiers. Dans le cas contraire ils seront éliminés conformément au plan départemental d'élimination des déchets du BTP.
Milieu naturel	Y aura-t-il un effet en matière de pollution des milieux (air, eau, sol) ou de nuisances ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La constitution de remblais et couches de forme pour l'ouvrage provisoire et l'ouvrage définitif induisent un besoin en matériaux divers de l'ordre de 10 000 m3. Ils seront issus de carrières régulièrement exploitées.
	Y aura-t-il une perturbation, une dégradation ou une destruction de la biodiversité (faune, flore, habitats, continuités écologiques) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est dans un contexte urbain très dégradé du point de vue des milieux naturels. La continuité écologique liée au canal sera préservée tant en phase de travaux qu'après la mise en service. On note toutefois que le pont provisoire sera situé au sein de la zone humide "convention de RAMSAR" de la petite Camargue Gardoise.
	Y aura-t-il des impacts sociaux, économiques ou culturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Durant les travaux, des mesures seront prises pour protéger le cours d'eau des rejets. Après mise en service, les eaux de voirie seront collectées et rejetées au réseau pluvial comme c'est le cas actuellement.

	Engendré-t-il la contamination d'espaces naturels ou de forêts et prairies ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet se substituera au pont actuel. Ses abords immédiats sont occupés par des quais artificiels. Il ne consomme aucun espace naturel, agricole ou forestier.
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site DEULEP immédiatement voisin est en cours de restructuration afin de réduire la zone concernée par les risques. A l'horizon 2015, le secteur du pont ne sera plus concerné selon le plan de zonage soumis à l'enquête publique du PPRT de l'usine.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'ouvrage définitif est situé dans la zone inondable du canal du Rhône à Sète. Sa configuration future similaire à l'existant ne le soumet pas à de nouvelles conditions d'inondation et n'aggrave pas l'existant. En phase de travaux, le remblai sera cependant augmenté du fait de la coexistence des 2 ouvrages.
	Engendré-t-il des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase de travaux, le chantier sera source de nuisances sonores pour le voisinage. En phase d'exploitation, les nuisances seront réduites par rapport à l'état actuel du fait d'une plus grande fluidité du trafic.
	Engendré-t-il des nuisances olfactives ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase de travaux, les engins de chantier peuvent générer des odeurs liées au fonctionnement des moteurs. En phase d'exploitation, les nuisances seront similaires à l'état actuel (trafic).
	Engendré-t-il des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase de travaux, les engins de chantier seront source de vibrations.
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En phase d'exploitation, les nuisances seront similaires à l'état actuel (trafic).

		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le chantier sera limité aux périodes diurnes. Toutefois, dans le cas d'utilisation de grues de grande hauteur, des signaux lumineux pourront être émis pour signaler leur présence aux aéronefs.
		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En phase définitive, il n'y aura pas d'éclairage supplémentaire (le pont est déjà éclairé).
Pollutions	Engendrent-ils des rejets polluants ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase de chantier, les engins de travaux émettront des polluants s'ajoutant à ceux issus du trafic automobile maintenu. En phase d'exploitation, la fluidité du trafic sera améliorée, ce qui permettra une réduction des émissions.
	Engendrent-ils des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les rejets concernent les eaux pluviales uniquement, comme c'est le cas actuellement. Ces rejets ne seront pas modifiés de façon notable.
	Engendrent-ils la production de déchets (déchets dangereux, dangereux) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La réalisation du projet n'engendrera pas d'effluents ni déchets autres que ceux de la démolition qui seront évacués conformément au Plan Départemental d'élimination des déchets du BTP.
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Il y a des impacts patrimoniaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le pont sur le canal est situé dans le périmètre du plan de sauvegarde lié à l'abbaye. Le traitement architectural de l'ouvrage sera soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France. Son impact devrait rester modéré, l'ouvrage prenant place sur le site du pont actuel. Voir photomontage en annexe
	Engendrent-ils des modifications de l'activité humaine (agriculture, viticulture, tourisme) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase de travaux, la déviation provisoire aura un impact sur les activités de restauration et commerciales au voisinage immédiat. Ces nuisances disparaîtront en phase d'exploitation.

6.2 Les incidences

sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

[Empty response area for question 6.2]

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

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

[Empty response area for question 6.3]

7. Auto-évaluation (facultatif)

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

Il n'a pas été recensé de contraintes environnementales fortes sur le site d'implantation du projet (voir note synthèse de l'état initial), en dehors de la situation à proximité d'un site historique qui impliquera l'avis de l'ABF dans le cadre de l'instruction de l'autorisation de construire. Les études préliminaires ont montré qu'il n'y avait pas de variante de tracé plus satisfaisante pour le pont provisoire y compris par le biais de l'utilisation de l'ancien pont SNCF (voir plan en annexe). Enfin, le projet ne devrait pas aggraver les nuisances actuelles en phase d'exploitation en l'absence d'augmentation de trafic. La plus grande fluidité pourrait avoir un effet positif sur le niveau de bruit et les émissions de polluants atmosphériques.

Les impacts de l'aménagement seront liés à la phase de travaux durant laquelle toutes précautions seront prises pour limiter la gêne des riverains et les rejets au milieu :

- les fondations de l'ouvrage provisoire comme de l'ouvrage définitif seront situées à l'écart des berges
- les pieux seront réalisées par forage plutôt que battage

- le chantier sera isolé du cours d'eau physiquement pour limiter les risques de rejets d'eaux sales durant les travaux
- les durées de circulation en alternat seront limitées autant que possible pour ne pas nuire à la fluidité du trafic et ne pas augmenter les nuisances phoniques et les émissions de polluants

Les mesures spécifiques de prise en compte de la proximité des habitations et du cours d'eau seront précisées dans le cadre du dossier de consultation des entreprises.

Dans ce contexte, il ne nous apparaît pas nécessaire de réaliser une étude d'impact sur l'environnement.

