

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

*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

Date de réception :

8/02/2015

Dossier complet le :

10/02/2015

N° d'enregistrement :

F-093-15-C-006

1. Intitulé du projet

Remplacement du Viaduc de La Siagne (Version 150206)

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

SNCF Réseau

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Christine ROCHWERGER

RCS / SIRET

14122801737003101

Forme juridique

EPIC

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
7° Ouvrages d'art a) Ponts d'une longueur inférieure à 100 m	Remplacement du tablier métallique d'un pont rail de 82m de longueur-

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1

4.1 Nature du projet

Le viaduc de la Siagne se situe à Mandelieu (06), au-dessus de la rivière Siagne, au cœur du Golf Old Course. Cet ouvrage de 1862 arrive en fin de vie et doit être remplacé.

Le projet consiste donc à remplacer les deux tabliers métalliques d'un pont-rail « Le Viaduc de La Siagne » dans le cadre de travaux de régénération de « grande ampleur ». Les deux futurs tabliers reposeront sur les appuis existants, à savoir 3 piles en rivière et les 2 culées sur berges. Il n'est pas nécessaire de conforter les piles, seules les parties supérieures des piles seront modifiées (partie supérieure hors d'eau) pour permettre une bonne assise des tabliers métalliques. Il sera nécessaire de conforter les culées à l'aide de tirants pour reprendre les efforts horizontaux, conformément aux nouvelles réglementations.

L'opération comporte également :

- la réalisation d'un passage souterrain permettant de dévier les circulations des golfeurs hors des emprises du chantier.
- Le déplacement éventuel du Bac permettant aux golfeurs de traverser la rivière
- L'élargissement des trottoirs avenue de la Mer au droit de l'ouvrage par la création d'un ouvrage en encorbellement sur la Siagne.

4.2 Objectifs du projet

L'objectif est de sécuriser les circulations ferroviaires en remplaçant l'ouvrage dans les meilleurs délais. Cette opération permettra aussi :

- La remise en état du tablier du viaduc de la Siagne,
- La suppression de la surveillance renforcée (contrôles fréquents)
- La réduction des coûts globaux de maintenance (remise en peinture, réparations métalliques,...)
- La mise aux normes de l'ouvrage (parasismiques, etc.)
- Le rétablissement de la vitesse nominale sur la ligne, à savoir 140 km/h
- La suppression du risque d'une limitation de vitesse à 10 km/h en cas de détérioration accrue de l'ouvrage.

Ces travaux sont des travaux de régénération de grande ampleur. La particularité de l'opération réside dans un environnement particulièrement sensible, puisque l'ouvrage se situe au sein de deux sites inscrits (le Terrain de Golf dit « Golf-Club de Cannes » et « la Bande côtière de Nice à Théoule sur Mer ») et que la Siagne et ses abords sont le siège d'activités importantes (activités touristiques, circulations nautiques, Golf Old course, Casino). Par ailleurs, la Siagne est fréquentée par une espèce migratrice à grande valeur patrimoniale : l'anguille.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

L'opération nécessite des travaux ferroviaires de grande ampleur, consistant en la déconstruction de l'ouvrage à plusieurs arches existant et la reconstruction du viaduc avec 2 tabliers horizontaux continus de 82m de longueur :

Les travaux auront une durée de 24 mois environ , et consisteront en la réalisation:

- de travaux génie civil importants : confortement des 2 culées à l'aide de tirants, de la préparation et pose des 2 tabliers au-dessus de la Siagne, et divers travaux de terrassement.
- de travaux ferroviaires divers (dépose et repose de voies, caténaires, équipements de signalisation et télécommunication,).
- d'un passage souterrain et élargissement de trottoirs de l'avenue de la Mer.

Les travaux se situent totalement dans les emprises ferroviaires existantes (pied de talus ferroviaire). Un bornage contradictoire sera à réaliser avec la SAS et SCI du Golf afin de régulariser les emprises foncières en pied de talus ferroviaires existants.

Les travaux se répartissent en deux étapes :

- des travaux préparatoires : création d'un souterrain sous les voies, préparation des accès au chantier avec création de voiries provisoires, etc.
- des travaux principaux : travaux de génie civil au-dessus de la Siagne et dans les emprises ferroviaires. Les travaux au droit de la Siagne nécessiteront des échafaudages dressés sur des pieux provisoires en rivière au droit du viaduc et le déplacement de certaines activités nautiques (décalage de ponton et de rampe Jet Ski). Les installations de chantier seront localisées sur la moitié du « parking de la Siagne » (rive droite) ou à proximité immédiate.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

En exploitation, l'ouvrage sera équipé de deux voies circulées avec maintien de la vitesse existante, en effet, la ligne est circulée en temps normal à 140 km/h, or, actuellement, au vu de son état la vitesse est limitée sur l'ouvrage à 40 km/h.

Chaque jour circulent 81 trains (2 sens confondus) de type TGV, IC, TER et FRet

- **Durant les travaux :**
Il est prévu de réaliser les travaux soit avec une coupure totale des circulations ferroviaires de 6 jours, soit avec deux coupures successives de 4 jours et maintien partiel des circulations sur une voie. Le choix dépendra des études en cours pour gérer les reports des usagers. Les impacts en termes de gestion de flux de voyageurs seront importants.
- **Après les travaux :**
Après remplacement de l'ouvrage, le ralentissement à 40 km/h des trains au passage du Viaduc sera supprimé, améliorant ainsi la desserte ferroviaire de la ligne, sans pour autant augmenter la capacité de la ligne (le nombre de trains par heure ne sera pas augmenté du fait du remplacement de l'ouvrage).

4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet est soumis aux procédures suivantes :

- Procédure d'examen au cas par cas
- Déclaration (ou autorisation) au titre de la Loi sur l'eau (Article R2 1 4 -1 du Code de l'environnement),
- Evaluation simplifiée des incidences Natura 2000

En fonction des suites du cas-par-cas, le projet pourrait être soumis à étude d'impact, enquête publique (au titre du code de l'environnement ou du code de l'expropriation, et déclaration de projet). Par ailleurs, dans la mesure où le projet se situe au sein d'un site inscrit (Golf) et à proximité d'un monument historique (le Château de Mandelieu, situé à plus de 500m de l'opération et sans co-visibilité), le projet a fait l'objet d'une présentation auprès de l'ABF des Alpes Maritimes (20/06/2013)

4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

Ce formulaire est réalisé dans le cadre de la demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact, pour définir s'il est nécessaire ou non de réaliser une étude d'impact.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Longueur du viaduc (entre nu d'appuis d'extrémité)	83 m
Biais	néant
Largeur du viaduc	12 m (tabliers+ garde corps)
Epaisseur tabliers (Rail/ Sous face des tabliers)	1,2 m
Niveau de la sous face du tablier	4,92 NGF (Siagne : Niveau 0 de référence)

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Coordonnées géographiques¹ Long. **43 ° 53 ' 28 " N** Lat. **06 ° 94 ' 61 " E**

Entre les gares de Mandelieu et Cannes La Bocca, Pk 186,585, Ligne Marseille Vintimille 930 000 Département des Alpes Maritimes

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

Point de départ : Long. ___ ° ___ ' ___ " Lat. ___ ° ___ ' ___ "

Point d'arrivée : Long. ___ ° ___ ' ___ " Lat. ___ ° ___ ' ___ "

Communes traversées :

Sur le territoire de la Commune de Mandelieu La Napoule (06)

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

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

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 ?

Infrastructure ferroviaire existante : viaduc ferroviaire.

Les infrastructures à remplacer sont situées sur les emprises ferroviaires (terrains localisés entre pieds de talus), ou au-dessus de la rivière Siagne.

Les emprises de chantier sont situées sur des terrains appartenant à la Commune de Mandelieu principalement (parking et trottoirs), le CG 06 (voirie avenue de la Mer) et le Golf Old Course (parcelle du Golf).

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui Non

Si oui, intitulé et date d'approbation :
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

- **PLU de la Commune de Mandelieu approuvé le 24 septembre 2012 est en cours d'enquête.** (Le viaduc est situé en zone NI. Au sein de cette zone, sont interdits tous les changements de destinations des constructions existantes à l'exception des destinations pour les activités de sensibilisation à l'environnement. La présente opération ne constitue pas une modification de destination du viaduc. La réalisation d'un passage sous les voies ferrées pour les golfeurs et son d'accès en sein de l'EBC pourraient nécessiter de déclasser ponctuellement l'EBC avec mise en compatibilité du PLU.
- **Directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes**
- **Schéma de COhérence Territoriale (SCOT) de l'Ouest Alpes-Maritimes**

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui Non

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se situe sur la Commune de Mandelieu La Napoule, commune littorale. Le Viaduc se situe à moins de 300 m du bord de mer. Il existe un pont routier (Av du Général de Gaulle) entre le Viaduc et la Mer.
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'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet concerne la zone D (Lden compris entre 50 et 57) du PEB de l'aéroport de Cannes-Mandelieu.

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le viaduc se situe au sein du :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le site Inscrit du « Golf Club de Cannes » - Le site de la « Bande côtière de Nice à Théoule sur Mer »
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D'après le porter à connaissances de la DREAL PACA, le site Natura 2000 le plus proche est situé à près de 3,7 km de la zone d'étude. Il s'agit du SIC « Estérel », désigné pour des espèces marines (Grand Dauphin) ou à faible rayon d'action (invertébrés essentiellement, Cistude d'Europe, Tortue d'Hermann et Blageon).
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet se situe <u>à plus de 500 m</u> du château de Mandelieu, donc hors du périmètre de protection du château, classé monument historique depuis le 6 janvier 1947</p> <p>Le choix de l'ouvrage s'est porté sur un ouvrage à structure horizontale limitant au maximum l'impact visuel. .</p> <p>Aucune co-visibilité n'est possible entre le projet et le monument historique!</p>

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 ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les matériaux excédentaires représentent de faibles volumes (forage des pieux provisoires en rivière, terrassement pour phase provisoire et voiries d'accès). Les matériaux seront triés et évacués vers un centre de traitement homologué à cet effet.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Pour réaliser la voirie d'accès au chantier depuis l'avenue du Général de Gaulle vers le parking de la Siagne, il sera nécessaire de remblayer certaines emprises (au droit des tennis sans doute). Les remblais seront des remblais provisoires classiques utilisés pour des travaux routiers (faible volumes 2000 m³)
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Impact très limité au droit de la pointe des pieux provisoires à réaliser en rivière. Présence de barges de tailles variables pour l'amenée des matériaux et dépose des structures existantes. Travaux principaux réalisés entre Octobre et mars. Réalisation éventuellement d'un passage sous voies ferrées, d'une voie d'accès et d'aires de chantier limitées dans l'Espace EBC.
	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La nature de projet peut avoir des incidences certes très limitées, sur les zones à sensibilité particulière (espèces aquatiques, Anguilles). Les impacts sur la faune et flore terrestre sont limités.

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Travaux du Viaduc : pas de consommation d'espace supplémentaire à l'existant</p> <p>Travaux connexes : Réalisation d'un passage souterrain pour golfeurs et sa voie d'accès dans EBC (Réalisation d'une emprise de chantier provisoire limitée).</p>
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet est concerné par plusieurs risques naturels :</p> <ul style="list-style-type: none"> - inondation (zone rouge et bleue du PPRI), Toutefois, du fait de la hauteur de la voie ferrée, elle se situe en zone non inondable. - mouvements de terrain (séisme de niveau 3). - rupture de barrage en rapport avec le barrage de St Cassien. - le risque de retrait/gonflement des argiles (risque faible) - Risque de sols liquéfiables en profondeur
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Uniquement en phase chantier : bruits classiques de chantier avec travaux essentiellement de jour (et de nuit pour les travaux proches des voies). L'entreprise en charge des travaux respectera la législation en vigueur, établira un dossier bruit et adaptera ses engins afin de réduire au maximum les nuisances sonores. Le viaduc sera en partie préfabriqué en usine. Une attention particulière sera portée durant la saison estivale : juin à septembre</p> <p>En phase exploitation : aucune nuisance supplémentaire par rapport à la situation nominale. Le projet n'engendre pas de circulation ferroviaire supplémentaire.</p>
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Uniquement en phase chantier : Très faibles émissions liées à la circulation ponctuelle des engins à moteur de chantier, en site extérieur. .</p> <p>En phase d'exploitation : aucune nuisance olfactive. De plus, la ligne est électrifiée donc engins électriques sans nuisance olfactive.</p>
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Uniquement en phase chantier : Vibrations limitées dans le temps liées à la réalisation de certaines démolitions et excavation (tranchées, compactage, micro-pieux, blindage, démolition des têtes de piles..)</p> <p>En phase d'exploitation : Le projet n'engendre pas de circulation ferroviaire supplémentaire.</p>
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase chantier : les travaux sont réalisés principalement de jour. Certains travaux sont réalisés de nuit avec éclairage. Pas d'habitation à proximité immédiate. Présence du festival les Nuits de Robinson (juillet-août), une coordination est à prévoir avec la commune de Mandelieu</p> <p>En phase exploitation : les émissions lumineuses complémentaires n'auront pas d'impact significatif (éclairage du pont éventuellement, signal architectural)</p>
Pollutions	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase chantier : les rejets polluants seront faibles. Il s'agira des émissions ponctuelles de poussières, liées aux circulations des engins de chantier. Les mesures de réduction de la pollution générée seront prises notamment par le bâchage des camions et l'interdiction de brûlage de toute nature.</p> <p>En phase exploitation : aucun rejet polluant n'est à prévoir.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase chantier : les rejets hydrauliques seront faibles. Il s'agira des rejets éventuels liés à la réalisation des pieux provisoires.</p> <p>En phase exploitation : les eaux pluviales traverseront les tabliers du viaduc au dessus de la Siagne (comme actuellement).</p>
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase chantier : Les déchets seront d'un volume important (tabliers et Arcs métalliques du pont de 82m), constitué principalement par l'évacuation des tabliers existants (avec peinture au plomb et caniveaux en amiante) et quelques matériaux classiques liés aux travaux de construction et de terrassement, qui seront évacués et/ou recyclés par les entreprises réalisant les travaux vers des zones de décharge agréées.</p> <p>En phase exploitation : aucun déchet n'est à prévoir.</p>
Patrimoine / Cadre de vie / Population	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet a fait l'objet d'une étude d'insertion architecturale et paysagère. Le projet ne porte pas atteinte au patrimoine, il se situe hors du périmètre du château de Mandelieu, et il n'y a pas de co-visibilité de l'opération avec le château. La proposition avec tabliers continus horizontaux s'intègre au mieux dans l'environnement (pré-avis favorable ABF du 20 juin 2013)</p>
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase chantier : les activités nautiques devront être déplacées, les activités estivales sur le Parking de « La Siagne » proche du Casino seront à réorganiser avec la Commune de Mandelieu. En fin de chantier, les activités pourront retrouver leur emplacement initial.</p> <p>En phase exploitation : Le projet définitif n'a pas d'impact sur les activités humaines aux abords de l'opération. Le projet permet de supprimer le ralentissement, et donc d'améliorer les dessertes ferroviaires, les impacts à terme seront positifs.</p>

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Non, les incidences de ce projet ne sont pas cumulables avec d'autres projets connus.

En effet, le projet sera réalisé en 2018, soit après la mise service de la ligne Cannes – Grasse modernisée. Il faudra donc gérer les circulations ferroviaires en phase travaux avec cette augmentation de dessertes. Néanmoins, l'opération du viaduc se situe à l'ouest de Cannes La Bocca donc non directement sur la ligne Cannes – Grasse.

D'autres travaux de régénération pourraient être engagés afin de bénéficier des coupures de circulations ferroviaires créées pour la réalisation du Viaduc de La Siagne. Ces travaux, sans rapport avec la présente opération, ne seront engagés que si la concomitance est acceptable et les moyens nécessaires à leur réalisation suffisants (encadrement SNCF sécurité et maintenance).

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 :

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard 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.

Compte tenu des éléments exposés ci-dessus, il nous paraît nécessaire de solliciter l'AECGDDE pour connaître la nécessité ou non de réaliser une étude d'impact dans le cadre de ce projet.

Le projet est situé dans les emprises ferroviaires existantes. Le remplacement d'un viaduc en fin de vie constitue des travaux classiques de régénération, qui ne sont pas soumis à étude d'impact d'après la réglementation.

La longueur du viaduc est de 83 m soit inférieure à 100 m. Néanmoins, l'ouvrage se situe en site très sensible. Le projet aura un fort impact sur les activités nautiques et estivales de Mandelieu. Il sera soumis à déclaration (ou autorisation) au titre de la loi sur l'eau.

En phase travaux, les impacts sont notables : coupures de circulations ferroviaires importantes (partielles ou totales), coupures de circulations routières avenue de la Mer, navigation interrompues ponctuellement ou par passes alternées, suppression de places de stationnement sur le parking de La Siagne, et impacts classiques des chantiers (nuisances sonores, etc). Les travaux sont susceptibles d'avoir des impacts sur la faune aquatique (création de pieux provisoires, déplacement d'enrochement), et sur la faune et flore terrestre certes sur des emprises provisoires ou limitées. Les impacts circulations et déplacements seront importants durant 5 à 6 jours. Les méthodes seront adaptées pour réduire au maximum les impacts (préfabrication des pièces du tablier en usine,...). Plusieurs méthodes de réalisation pourront être envisagées, avec impact possible sur l'Espace Boisé Classé en rive droite de la Siagne.

En phase exploitation, les impacts du projet sont à terme inexistant. L'ouvrage définitif apporte des impacts positifs (rétablissement de la vitesse initiale et réduction importante des risques) et présente une nette amélioration de la qualité des infrastructures ferroviaires. Les emprises ferroviaires sont identiques. L'ABF a conclu à l'absence de co-visibilité avec le château de Mandelieu.. Une étude d'insertion architecturale et paysagère a été réalisée. Le choix d'un tablier continu s'intègre au mieux dans le paysage.

Compte tenu de la phase travaux délicate, il pourrait être intéressant d'effectuer une étude d'impact, associée à une enquête publique, en complément de la procédure Loi sur l'eau (déclaration probablement) afin de cerner au mieux l'opération et définir les mesures environnementales-éventuelles à retenir pour assurer l'acceptabilité de l'opération.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à

Marseille

le,

10/2/2015

Signature



SNCF RESEAU
Service des Projets
d'investissement

REMPLACEMENT DU VIADUC DE LA SIAGNE

LIGNE 930000 MARSEILLE A VINTIMILLE PK 186.595

AVANT-PROJET



ANNEXE IMPRIME CERFA : 14 734 * 02

**Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une
étude d'impact Version 3 du 6 février 2015 VD**

Reproduction et communication interdites sans autorisation de l'approbateur



Remplacement du viaduc de la SIAGNE			
MAITRISE D'OUVRAGE		PRODUCTEUR DU DOCUMENT	
			
Direction régionale Provence Alpes Côte d'Azur Service des Projets d'Investissement Les Docks – Atrium 10.4 - 10, place de la Joliette – BP 85404 13 207 MARSEILLE Cedex 01 www.rff.fr		PROJETS SYSTEME INGENIERIE INGENIERIE - INGENIERIE MEDITERRANEE Pôle Régional Ingénierie 1 bd Camille Flammarion - CS 30237 13248 MARSEILLE cedex 04	
LIGNE N°930 000 – Remplacement du viaduc PK 186+585 sur la SIAGNE			
AVANT-PROJET_Annexe CERFA 14734*02			
APPROBATION			
ÉTABLI PAR	VÉRIFIÉ PAR	APPROUVÉ PAR	
MEDIATERRE	ROCHWERGER Christine	RABASEDA Christine	
(Date et signature)	(Date et signature)	(Date et signature)	
<i>Signatures (sur le document original seulement)</i>			
IDENTIFICATION DU DOCUMENT			
DESCRIPTION DU DOCUMENT			
RÉFÉRENCE INTERNE			
HISTORIQUE DES VERSIONS			
VERSION	DATE DE L'ÉDITION	DESCRIPTION SOMMAIRE DES MODIFICATIONS	
01	013/01/2015	Document d'origine PROVISoire	
02	06/02/2015	Document modifié	
03	06/02/2015	Document modifié	
LISTE DE DIFFUSION			
INTERNE		EXTERNE	
Nom, entité	Nb	Nom, entité	Nb

SERVICE DES PROJETS D'INVESTISSEMENT

Remplacement du viaduc de la SIAGNE
Dossier Avant Projet – Annexe CERFA 14 734*0,2
Version n°03

SOMMAIRE

Résumé	4
Sous-dossier de Synthèse	6
1 Objet de l'opération	6
2 Objectifs de l'investissement	7
3 Description de l'existant	8
3.1 <i>Le secteur d'étude</i> :	8
4 Contraintes et données environnementales	11
4.1 <i>Contraintes fonctionnelles de l'ouvrage existant</i>	11
4.2 <i>Enjeux liés au milieu naturel</i>	13
5 Description des travaux	21
6 Planning de réalisation	25

Résumé

L'opération consiste à remplacer l'ouvrage existant du « Viaduc de la Siagne » implanté sur la ligne Marseille Vintimille (930 000) au Km 186,595, localisé sur la Ville de Mandelieu – La Napoule. Le projet a pour objet de reconstituer les fonctionnalités en intégrant les évolutions des réglementations et les préconisations environnementales, tout en tenant compte des contraintes fortes du site.

- L'ouvrage est à 2 voies électrifiées (25 KV) : il n'est pas prévu de passage à 3 voies à moyen et long terme. Les projets Cannes - Nice et de la LGV PACA ne concernent pas ce secteur.
- L'ouvrage sera en structure métallique afin de respecter l'image de l'ouvrage actuel, élément fort du paysage. La structure métallique permet de plus de limiter les charges facilitant la mise en place.
- La conception intégrera les dispositions relatives à l'interopérabilité (ligne Marseille – Vintimille/ Italie) et les dispositions relatives à la maintenance.

Le programme des travaux de régénération du viaduc de la Siagne est le suivant :

- Libération des emprises et négociations pour occupations foncières (négociations amiables si possible)
- Confortement des piles et culées ou reconstitution si nécessaire
- Prise en compte du gabarit GB1
- Remplacement du tablier métallique
- Dépose et repose des voies
- Dépose et repose des installations de traction électrique
- Dépose et repose des installations de sécurité
- Dépose de la Limitation Permanente de Vitesse à l'issue des travaux
- Végétalisation des emprises après travaux
- Insertion dans l'environnement :
 - Clôtures réglementaires
 - Aménagements paysagers

Les désordres repérés sur l'ouvrage ont nécessité une surveillance renforcée et la mise en place en 2013 d'une Limitation Permanente de Vitesse (LPV) à 40 km/h fort pénalisante pour les circulations ferroviaires. Compte tenu du risque d'une détérioration de l'ouvrage avec pose d'un ralentissement à 10 km/h, il a été décidé en 2008 de remplacer l'ouvrage.

- Des études préliminaires ont été réalisées en 2010-2011 et approuvées au Comité National des Investissements de RFF(CNI) du 22 janvier 2013
- Des études Avant – projet AVP ont été réalisées entre 2012 et 2014 (AVP1 et AVP2).

L'ouvrage franchit la rivière Siagne, et nécessitera des travaux en rivière, impliquant le respect des procédures Loi sur l'eau et la prise en compte des contraintes diverses dues aux activités nautiques (Navigation, jet ski, pêche, etc.). De plus, le secteur de Mandelieu présente un afflux de visiteurs important durant la période estivale et les vacances.

Le site est particulièrement sensible car l'ouvrage se situe dans les sites inscrits du « Golf Old Course Club de Cannes » et la « bande côtière de Nice à Théoule sur Mer » ainsi dans la zone des « Grands Migrateurs » et zone « d'Action Anguilles ». Il existe des ZNIEFF et sites Natura 2000 à proximité. Les emprises concernées par l'opération se situent au sein du Golf très réputé « Old Course » et d'un Espace Boisé Classé (EBC). Les sensibilités environnementales sont donc très importantes.

La proposition retenue au cours des études Avant-Projet comporte donc le remplacement du tablier existant par un tablier métallique de type RAPL bas de 82 m de longueur (1 tablier par voie). Les méthodes de réalisation seront à affiner en phase Projet :

- Soit tabliers pose en 1 étape, réalisé à partir d'une emprise unique situé à l'aval du viaduc
- Soit tabliers pose en 2 étapes, réalisé à partir d'une emprise Aval et d'une emprise amont.

Les travaux imposeront des coupures longues de circulations (96h à 145h) ainsi que des travaux durant les coupures de circulations ferroviaires de nuit (fenêtres génériques de nuit).. D'autres travaux, hors emprises ferroviaires, seront réalisés de jour. La durée globale des travaux sur site est de 24 mois maximum.

Les contraintes de sites (période d'activités estivales, reproduction de la faune, crues de la Siagne,..), limitent les périodes d'intervention sur site pour les opérations importantes (planification des coupures coup de poing) à la 1ere quinzaine de mars et 1ere quinzaine de décembre. Les travaux sont prévus année 2018.

L'opération nécessitera principalement des travaux de génie civil, et également des travaux de voies ferrées, signalisation, télécommunication et caténaires.

Suite aux études PROjet en 2015, la phase Réalisation se déroulera de fin 2015 à 2019.

SERVICE DES PROJETS D'INVESTISSEMENT

Remplacement du viaduc de la SIAGNE
Dossier Avant Projet – Annexe CERFA 14 734*0,2
Version n°03



Photo viaduc de la Siagne existant et bac du Golf



Sous-dossier de Synthèse

1 Objet de l'opération

Le présent document de synthèse concerne l'opération de régénération consistant au « remplacement du viaduc de la Siagne » situé sur la commune de Mandelieu – La Napoule (ligne 930 000 - Marseille – Vintimille - Département des Alpes –Maritimes – 06) au Pk 186,585. L'ouvrage se situe entre les gares de Mandelieu (P185,499) et de Cannes La Bocca (Pk 190,305).



Plan de situation

Le viaduc métallique construit en 1862 présente de nombreuses avaries qui ont conduit en 2013 à la mise en place d'un ralentissement permanent à 40 km/h. Il convient donc de remplacer le tablier métallique (83 m de portée) pour éviter des détériorations accrues de l'ouvrage et le risque d'un ralentissement à 10 km/h, très pénalisant pour l'exploitation ferroviaire.

L'opération est localisée au droit de la rivière Siagne, dans un site Inscrit, à proximité de zones protégées (ZNIEFF, Natura 2000), au cœur du golf renommé de Cannes - Mandelieu. L'ouvrage se situe donc au cœur d'un environnement très sensible.



Viaduc de la SIAGNE en exploitation

L'ouvrage se situe sur l'axe principal de la région Provence – Alpes- Côte d'Azur. Les coupures de circulations ferroviaires et routières à réaliser nécessiteront une étroite concertation. Les travaux permettront de rétablir la capacité de la ligne 930 000, axe principal de la région Provence – Alpes- Côte d'Azur assurant des liaisons régionales, nationales et internationales vers l'Italie.

Un dossier d'initialisation a été présenté en octobre 2008. Des études préliminaires ont été menées en 2010/2011.

Les études Avant-projet (AVP1 et AVP2) ont été réalisées en 2013-2014, et ont eu pour objet :

Définir le contexte et les données initiales du secteur et de la ligne (AVP1)

Présenter les propositions identifiées (AVP1)

Analyser, comparer et choisir les propositions optimales (AVP2)

Deux propositions ont été retenues

- Proposition 2.A : **Deux tabliers hyperstatiques posés avec une coupure totale des circulations en une seule étape, préfabriqués sur 1 emprise** (rive droite coté parking)
- Proposition 2.B **Deux tabliers hyperstatiques posés voie par voie, préfabriqués sur 2 emprises** (de part et d'autre de la voie ferrée) avec deux coupures de voies

Nota : La proposition 3 **Tablier isostatique type Bow-string** préfabriqué sur le parking Casino avec coupure totale des circulations ferroviaires, imposait des travaux de fondation importants et était plus impactante pour l'environnement.

2 Objectifs de l'investissement

L'axe Marseille / Vintimille est la première ligne de la Région PACA. Le secteur de Cannes/ Mandelieu fait l'objet de divers projets visant soit à sécuriser les infrastructures ferroviaires (confortement des talus de l'Esterel), soit à développer les dessertes sur les axes Cannes / Grasse, et sur l'axe Cannes/Nice (augmentation de capacité, accessibilité des gares, etc.).

Les attendus de l'opération de régénération du Viaduc de la Siagne sont :

- Remise en état du tablier du viaduc de la Siagne, et si besoin des piles et culées.
- Rétablissement de la vitesse nominale sur la ligne, à savoir 140 km/h

Prise en compte des nouvelles réglementations techniques et environnementales.

Le retour à la vitesse nominale de la ligne permettra d'augmenter la robustesse de la ligne.

De plus, au-delà du simple fait de garantir la sécurité des circulations ferroviaires, le remplacement de l'ouvrage par un tablier moderne à pose de voie ballastée, permettra :

- La suppression de la surveillance renforcée (contrôle avec utilisation de nacelle et de passerelle amovible à des périodes plus espacées)
- La réduction des coûts globaux de maintenance (remise en peinture, réparations métalliques,...)
- L'élimination de points singuliers d'entretien de la voie par remplacement d'une pose de voie ballastée standard
- La réduction des nuisances sonores pour le voisinage.
- La mise aux normes de l'ouvrage (parasismiques, etc.).

Le viaduc se situe au cœur du golf très prisé du « Country Club », les golfeurs empruntant un bac longeant le viaduc pour rejoindre les quatre secteurs du golf répartis de part et d'autre de la ligne ferroviaire.

Le Viaduc se situe à Mandelieu – La Napoule (22 000 habitants), cité balnéaire de la Côte d'Azur qui accueille de nombreux touristes en été et aux vacances scolaires.

3 Description de l'existant

3.1 Le secteur d'étude :

Le viaduc de la Siagne se situe sur la commune de Mandelieu La Napoule, département des Alpes Maritimes (06). Le viaduc franchit la rivière Siagne au Pk 186,585. Ce secteur de Mandelieu La Napoule est très apprécié compte tenu de la présence d'un environnement très boisé du golf du Country club et des nombreuses activités générées par la Siagne.

- Marinas en amont du viaduc (6 000 anneaux)
- Pêche et sports nautiques (jet ski, canoë)
- Promenade de bord de mer
- Théâtre de verdure
- Casino en bord de mer, restaurant Le Robinson,
- Et



Ce document a été réalisé par la Direction de l'Ingénierie SNCF spécifiquement pour le compte de RFF et ne saurait être communiqué à des tiers sans autorisation expresse de leur auteur

- L'Environnement

Des études environnementales ont été menées en 2013. Elles ont mis en évidence que le projet est situé :

- dans la Zone des « Grands migrateurs » et zone d' « action anguille »,
- dans le site inscrit de la bande côtière de Nice à Théoule sur Mer,
- à proximité des sites Natura 2000 « Esterel » et « baie et du Cap d'Antibes -Iles de Lérins »,
- à proximité de la ZNIEF « embouchure de la Siagne » et « Massif de l'Esterel », et
- à proximité immédiate de l'espace Bois classé et site inscrit « Golf – club de Cannes ».

Les investigations ont montré l'existence d'espèces protégées (Huppe fascies, Petit duc Scop, Ecureuil roux, Hérisson d'Europe,..) et des espèces aquatiques (Le Blageon, Le Barbeau, l'Anguille et l'Alose) qui nécessitent une attention particulière. .

Des mesures devront donc être prises pour préserver la faune et la flore (choix des périodes de travaux, mesures compensatoires si nécessaires).

Le secteur est donc particulièrement sensible du point de vue de l'environnement et de l'écologie.

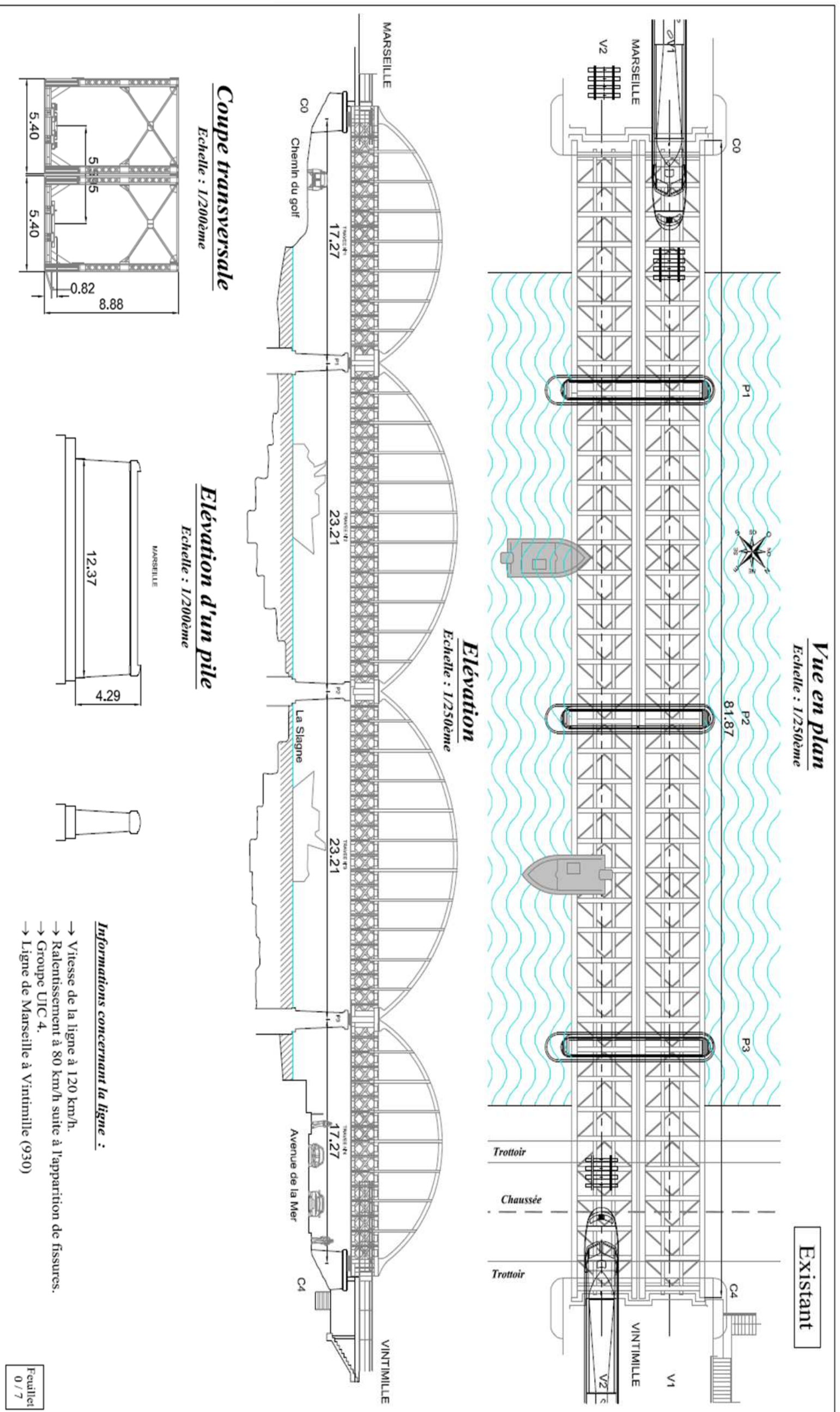
Les reconnaissances géologiques ont mis en évidence des terrains constitués de sables et limons jusqu'à des profondeurs importantes (plus de 30m), de compacité variable. Certaines couches peuvent être sujettes au phénomène de liquéfaction des sols en profondeur.



Le site de l'opération est un site très sensible du point de vue environnement et contribue aux diverses activités nautiques et touristiques de la Commune de Mandelieu.

Les sites du Golf et du bord de mer sont des « sites inscrits » particulièrement remarquables. Une attention particulière est portée par les acteurs locaux et préfectoraux sur la préservation de ces sites.

OUVRAGE ACTUEL 2014



4 Contraintes et données environnementales

4.1 Contraintes fonctionnelles de l'ouvrage existant

Contraintes dimensionnelles

Les principales caractéristiques dimensionnelles de l'ouvrage sont les suivantes :

- Largeur de tablier minimale de 5,40m chacun soit une largeur utile de 10.995 m environ. (Selon le type de conception envisagé, une diminution de l'entraxe aux abords de l'ouvrage pourra être envisagée pour réduire la largeur de celui-ci au strict nécessaire).
- Hauteur : 8,86m environ
- Longueur : portée d'environ 81m, longueur hors tout, environ 82,76m
- Le tablier comporte une piste en encorbellement côté V1

Voie ferroviaire Portée :

- ligne Marseille-Vintimille (930 000) pk 186.585 ;
- Barres normales sur pose de voie directe, groupe UIC4, sur traverses bois ;
- Ligne électrifié : 25000 volts, présence de caténaires ;
- Entraxe des voies V1 & V2 : 5,595 m
- Vitesse de ligne : 140 km/h

Obstacles Franchis :

- La Siagne, voie navigable desservant le port de Cannes Marina
- L'avenue de la Mer côté Vintimille, limitation de hauteur sur panneau 3m au droit de la route
- Chemin de liaison du golf côté Marseille
- Présence de lampadaire d'éclairage public à côté de l'ouvrage.

Contraintes des voies portées et franchies

Diverses contraintes seront à prendre en compte lors du remplacement de l'ouvrage ou lors des recherches de variantes, notamment :

- Liées à la navigation des plaisanciers



La Siagne, cours d'eau non domanial, dessert plusieurs ports de plaisance totalisant 4000 places, le premier club d'aviron de France ainsi que plusieurs entreprises touristiques (promenades et pêche en mer).

- Liée à la circulation des trains.

La ligne Marseille Vintimille est le seul axe de desserte de la Côte d'Azur et de la côte italienne. Elle reçoit un trafic international grandes lignes et TGV, de FRET et est un axe structurant du transport régional TER.

- Liée à la circulation routière



Celle-ci devra être perturbée au minimum pendant les travaux et notamment en période estivale.
-réaménagement du centre ville
-BHNS (site propre bus)

SERVICE DES PROJETS D'INVESTISSEMENT

Remplacement du viaduc de la SIAGNE
Dossier Avant Projet – Annexe CERFA 14 734*0,2
Version n°03

- Liée à la circulation des golfeurs



Le bac situé en amont du viaduc est indispensable au fonctionnement du golf dont l'accomplissement du parcours nécessite deux franchissements de la Siagne. L'indisponibilité du bac entraîne la fermeture du parcours 18 trous



Bac Rive Gauche






Bac Rive Droite

4.2 Enjeux liés au milieu naturel

Certaines emprises ne pourront certainement pas être utilisés pendant la durée des travaux, notamment certains terrains certes ponctuels du Golf Old Courses de Cannes-Mandelieu ainsi que le parking du Casino (accord de la Mairie sur une occupation de 50% de la surface).

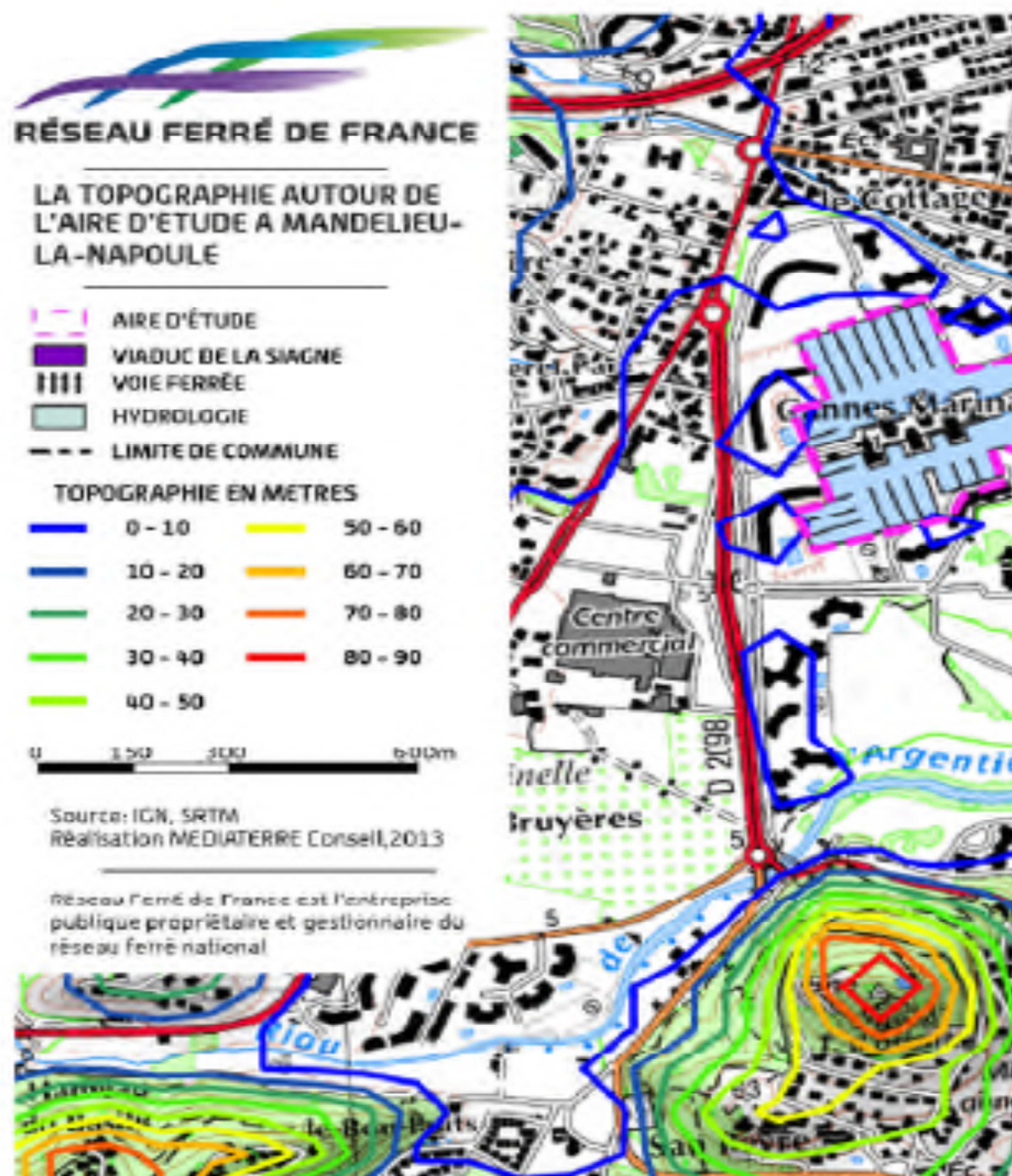


- LEGENDE :**
-  OUVRAGE DE LA SIAGNE.
 -  EMPRISE GOLF.
 -  EMPRISE PORT DE CANNES MARINA.
 -  EMPRISE PARKINGS MUNICIPAUX ET ROYAL CASINO.
 -  COURS D'EAU NAVIGABLE.

SERVICE DES PROJETS D'INVESTISSEMENT

Remplacement du viaduc de la SIAGNE
Dossier Avant Projet – Annexe CERFA 14 734*0,2
Version n°03

➤ Cartographie du secteur d'étude



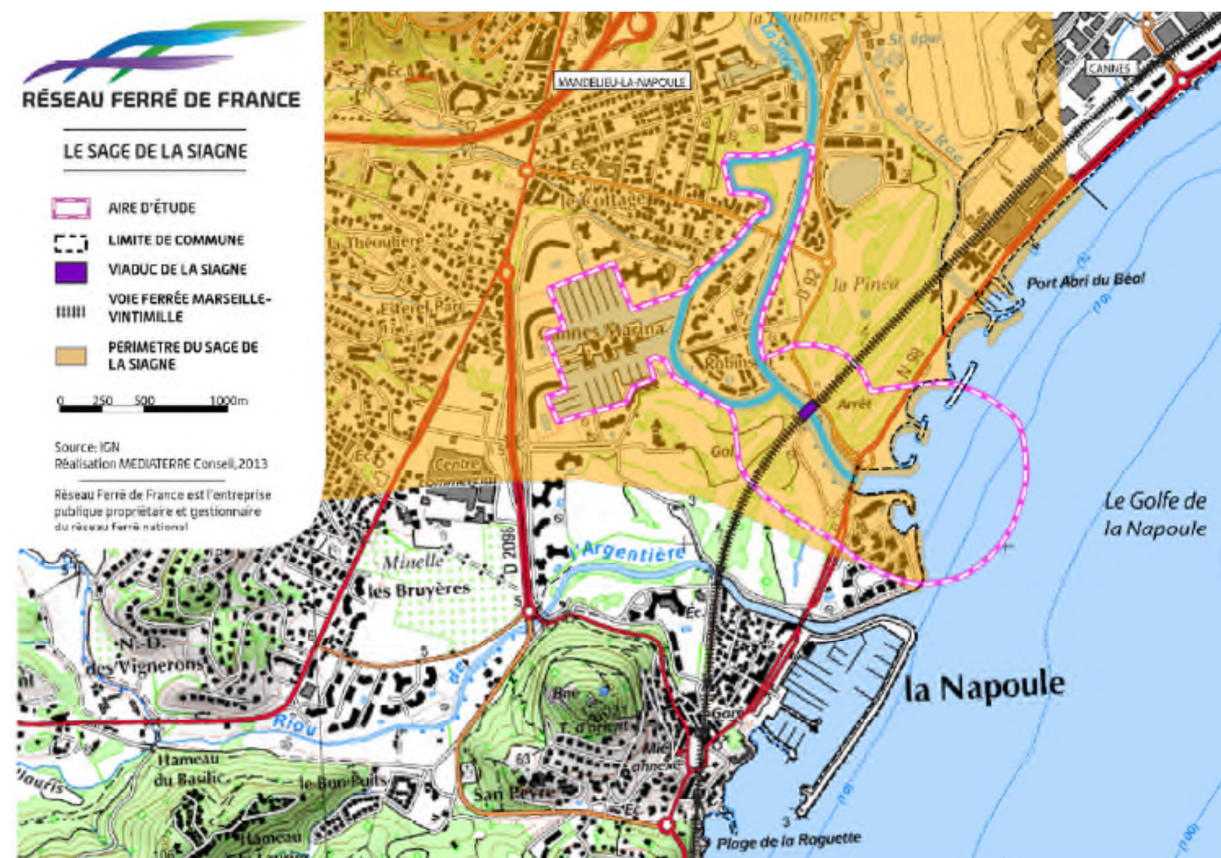
Ce document a été réalisé par la Direction de l'Ingénierie SNCF, spécifiquement pour le compte de RFF et ne saurait être communiqué à des tiers sans autorisation expresse de leur auteur



SERVICE DES PROJETS D'INVESTISSEMENT

Remplacement du viaduc de la SIAGNE
Dossier Avant Projet – Annexe CERFA 14 734*0,2
Version n°03

➤ Périmètre du SAGE de La Siagne



➤ **ZNIEFF et Site Natura 2000**

D'après le porter à connaissances de la DREAL PACA, le site Natura 2000 le plus proche près de 3,7 km de la zone d'étude. Il s'agit du SIC « Estérel », désigné pour des espèces n (Grand Dauphin) ou à faible rayon d'action (invertébrés essentiellement, Cistude d'Euro d'Hermann et Blageon).

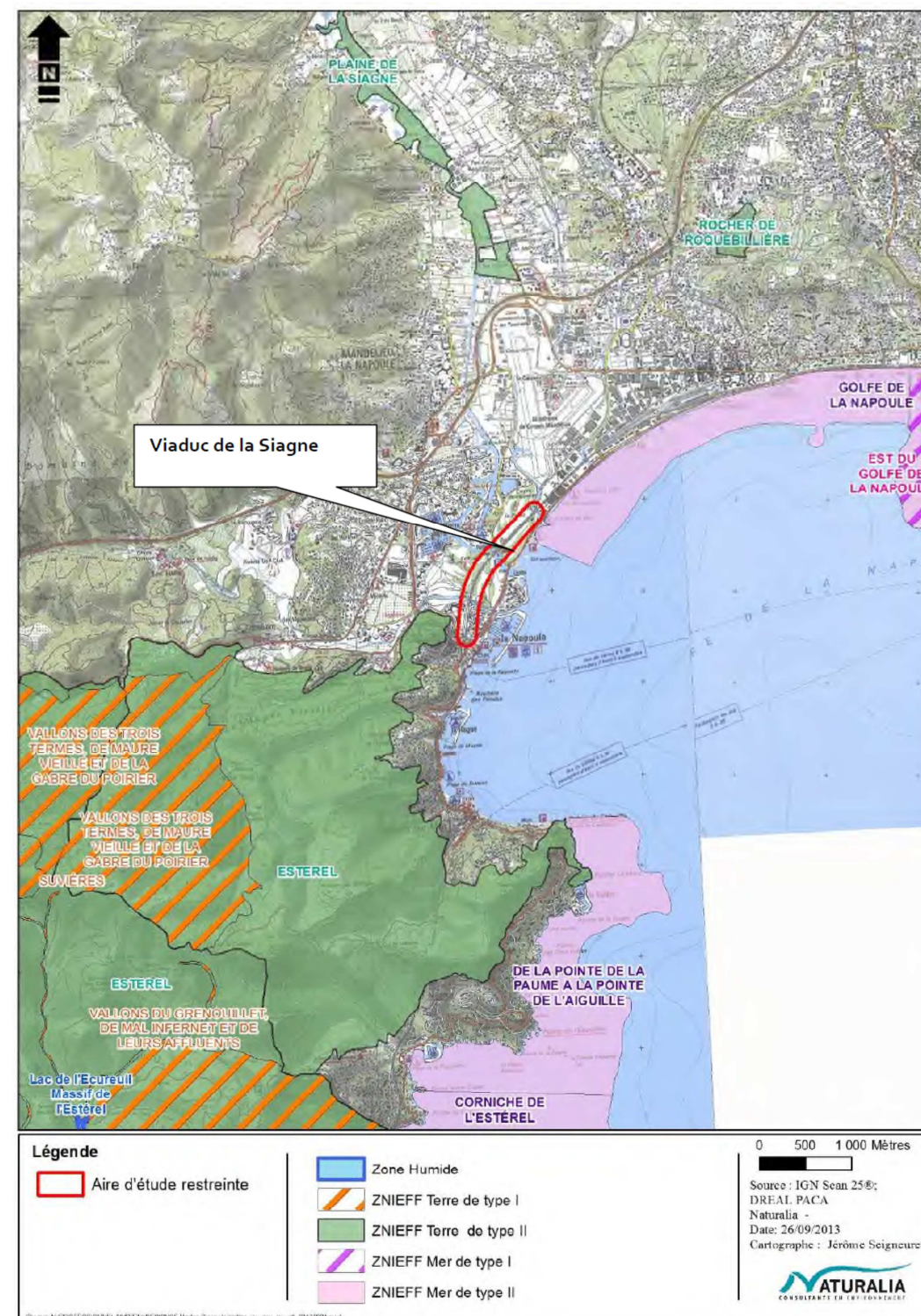


Figure 14 : Localisation des périmètres d'inventaire à proximité du projet

SERVICE DES PROJETS D'INVESTISSEMENT

Remplacement du viaduc de la SIAGNE
Dossier Avant Projet – Annexe CERFA 14 734*0,2
Version n°03

➤ Espaces naturels sensibles :

D'après le porter à connaissance du Conseil Général des Alpes-Maritimes, deux ENS (appelés également Parc Naturel Départemental) sont situés à proximité de l'aire d'étude.



Figure 15 : Localisation des périmètres contractuels à proximité de l'aire d'étude

SERVICE DES PROJETS D'INVESTISSEMENT

Remplacement du viaduc de la SIAGNE
Dossier Avant Projet – Annexe CERFA 14 734*0,2
Version n°03

➤ Plans nationaux d'actions

D'après le porter à connaissances de la DREAL PACA, un périmètre défini dans le PNA en faveur de la Tortue d'Hermann est localisé à 3,6km de la zone d'étude. Il s'agit d'une zone de sensibilité très faible.

➤ Périmètres de protections réglementaires

D'après le porter à connaissances de la DREAL PACA, la zone d'étude n'est concernée par aucun périmètre de protection réglementaire. Ainsi aucun Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB), Parc Naturel National ou Régional (PNN/PNR), Réserve Naturelle Nationale ou Régionale (RNN/RNR), réserve de biosphère ou encore réserve biologique de l'ONF n'est recensé dans un rayon de 2km autour du projet.



Figure 16 : Localisation des périmètres de protection réglementaire à proximité de l'aire d'étude

SERVICE DES PROJETS D'INVESTISSEMENT

Remplacement du viaduc de la SIAGNE
Dossier Avant Projet – Annexe CERFA 14 734*0,2
Version n°03

➤ Espaces EBC

Le PLU mentionne un EBC en rive droite et rive gauche de La Siagne (vert)

(code : Pastilles vertes)

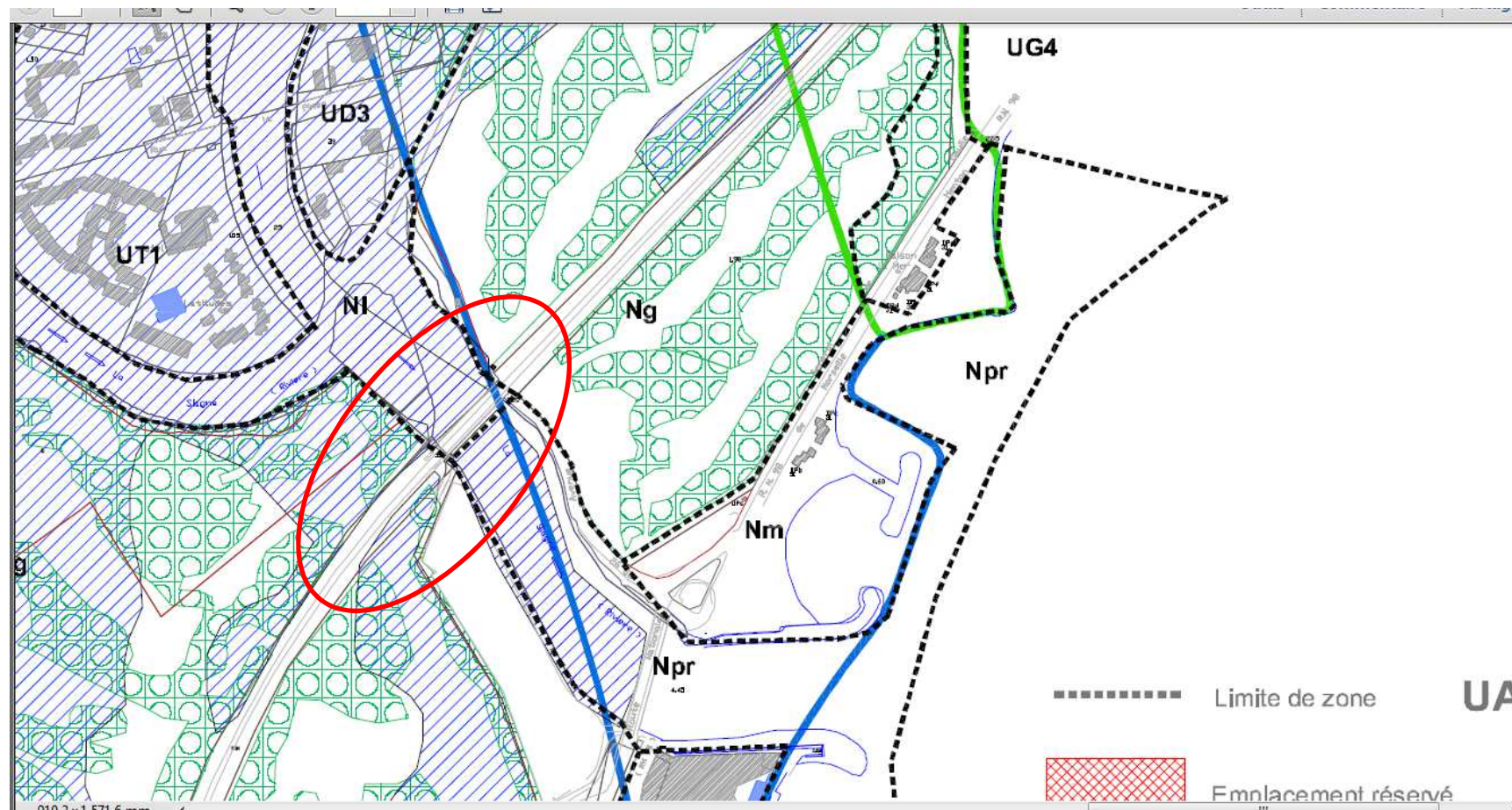


Tableau de Synthèse :

Le Tableau 1 ci-après récapitule les périmètres d'inventaires et à portée réglementaire qui se trouvent à proximité de l'aire d'étude.

Statut du périmètre	Dénomination	Superficie (ha)	Code	Distance au projet (km)
Périmètres d'inventaire				
ZNIEFF terrestres de type I	Vallons des Trois Termes, de Maure Vieille et de la Gabre du Poirier	420,7	06-101-114 (83-189-128)	3,2
	Vallons du Grenouillet, de Mal Infernet et de leurs affluents	75,93	83-189-148	4,7
	Chaînon littoraux de l'Estérel du pic de l'Ours au plateau d'Anthéor	1 558,55	83-189-147	4,9
	Suvières	235,72	83-189-130	5,2
ZNIEFF terrestres de type II	Estérel	1 418,09	06-101-100 (83-189-100)	0,1
	Plaine de la Siagne	74,21	06-102-100	2,4
	Rocher de Roquebillière	15,48	06-127-100	3,3
ZNIEFF marines de type I	Est du Golfe de la Napoule	140,06	06-003-002	3,83
ZNIEFF marines de type II	Golfe de la Napoule	357,57	06-003-000	0,04
	De la pointe de la Paume à la pointe de l'Aiguille	307,87	06-001-000	2,15
	Corniche de l'Estérel	2 531,89	83-026-000	4,9
Zone humide	Lac de l'Ecureuil Massif de l'Estérel	3	217	5,7
Périmètres contractuels				
SIC	Estérel	15 121	FR9301628	3,7
ENS (Parc naturel départemental)	L'Estérel	770	-	1
	La pointe de l'Aiguille	7	-	2
	San Peyre	18	-	0,1
Plans Nationaux d'Actions				
PNA	Tortue d'Hermann (zone de sensibilité très faible)	-	-	3,6
Périmètres de protection réglementaire				
APPB	Vallon et rocher de Roquebillière	9,53	-	3,4
Réserve biologique (ONF)	Perthus	240	Code ONF 045	5,2
	Suvières	133	Code ONF 047	7,5
	Mal-Infernet	120	Code ONF 046	7

Tableau 1 : Récapitulatif des périmètres d'inventaires et de protection à proximité de l'aire d'étude

5 Description des travaux

Les travaux consistent à remplacer la partie horizontale de l'ouvrage (tabliers) par des tabliers métalliques reposant les piles et culées existants.



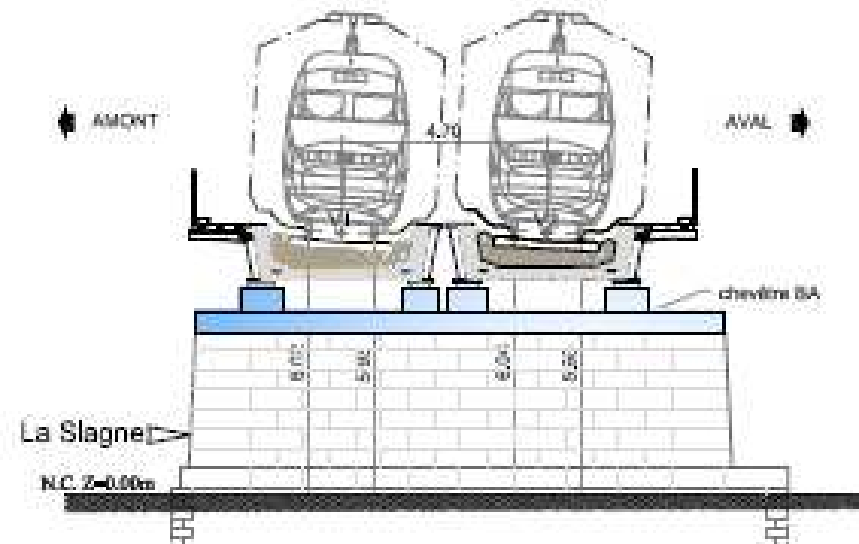
Proposition : Viaduc avec maintien des piles en rivière - version du 22/04/13

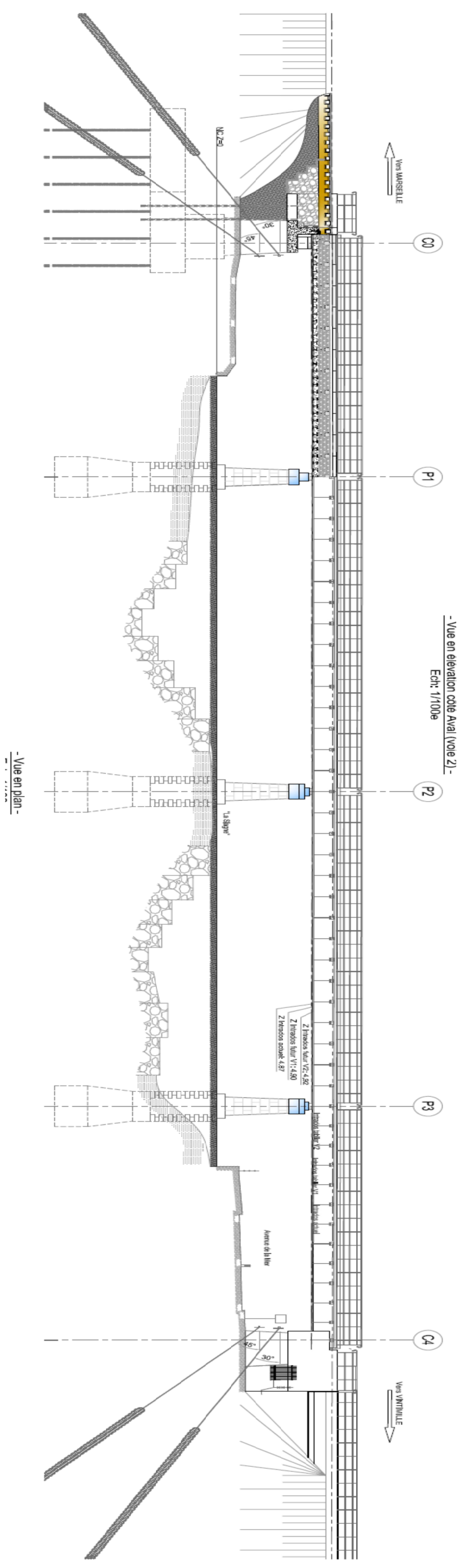
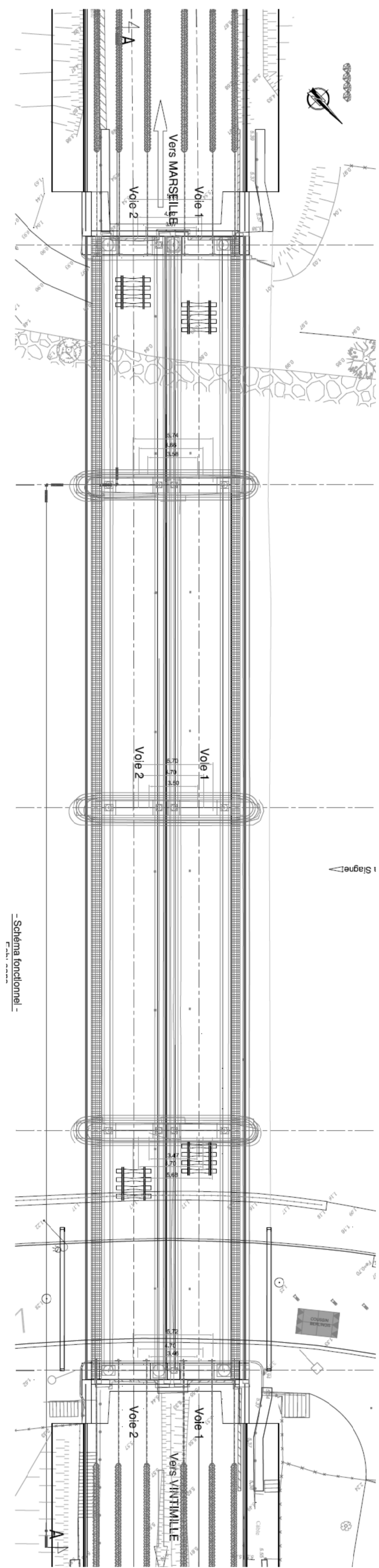


P

- Travaux de génie civil
- Travaux de signalisation
- Travaux de télécommunication
- Travaux énergie et caténaires
- Travaux de réseaux (tirage de câbles),
- Travaux de terrassement pour rehaussement de la plateforme
- Travaux de pose de voie
- Etc.

- Coupe Transversale de la pile P3
en direction de VINTIMILLE -
Ech: 1/100e





SERVICE DES PROJETS D'INVESTISSEMENT

Remplacement du viaduc de la SIAGNE
Dossier Avant Projet – Annexe CERFA 14 734*0,2
Version n°03

Exemple d'opérations avec pieux provisoires en rivière et aire de préfabrication.
Acheminement par grues ou barges.
Travaux sur Siagne moins conséquents que ceux présentés ci-dessous.



SERVICE DES PROJETS D'INVESTISSEMENT

Remplacement du viaduc de la SIAGNE

Dossier Avant Projet – Annexe CERFA 14 734*0,2

Version n°03



6 Planning de réalisation

Le planning prévoit :

- Etudes Projet 2015
- DCE, Appel d'offres, consultations : 2016 / 2017
- Travaux préparatoires : Toussaint 2017
- Installation de chantier : septembre 2017
- Travaux principaux Septembre 2017 à Mars 2019.
- Pose des tabliers par grue ou barge : fin octobre 2018
- Mise en service 2019