

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 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 : Dossier complet le : N° d'enregistrement :

1. Intitulé du projet

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

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

RCS / SIRET Forme juridique

Joignez à votre demande le document CERFA n° 14734*01

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

4. Caractéristiques générales du projet

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

4.1 Nature du projet

4.2 Objectifs du projet

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

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(x) dossier(s) d'autorisation(s).

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

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur

4.6 Localisation du projet

Adresse

Coordonnées géographiques¹

Long. ___° ___' ___" Lat. ___° ___' ___"

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 :

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 ?

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 ?

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

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

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

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 type="checkbox"/>	
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input 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 type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
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 type="checkbox"/>	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input 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 type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

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 compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	No n	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Pollutions	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

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 :

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.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

	Objet
<input type="checkbox"/>	Un plan de situation 1/25 000 ou, à défaut, au 1/50 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;
<input type="checkbox"/>	Des photographies datées (2 ans maximum) de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des différentes prises de vue ;
<input type="checkbox"/>	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 type="checkbox"/>	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 ;

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
<input type="text"/>

une synthèse des enjeux environnementaux

un courrier du Maire sur la sécurisation du site concerné

9. Engagement et signature

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



Fait à

Marseille

le,

10/08/2012

Signature

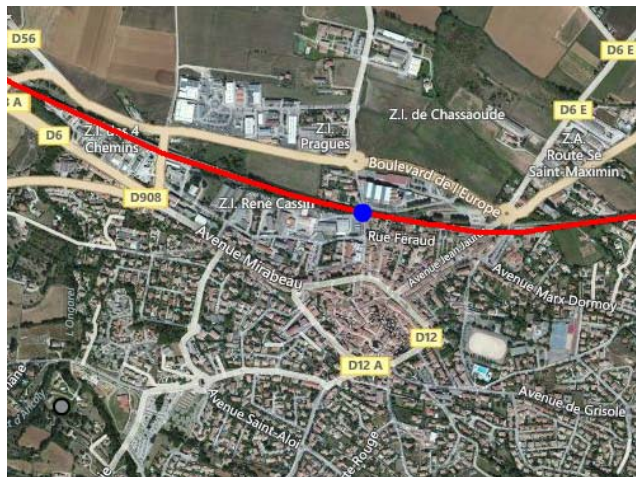
Sebastien MIS
Directeur d'Opérations
RFF PACA



Sommaire

1.	Descriptif de l'opération.....	3
1.1.	Contexte de l'opération	3
1.2.	Situation du projet.....	3
1.3.	Description des travaux envisagés	5
1.3.1.	Voirie.....	5
1.3.2.	Ouvrage	5
1.4.	Phasage des travaux et descriptif de la réalisation.....	6
1.4.1.	Installations de chantier	6
1.4.1.	Réseaux concessionnaires	7
1.4.2.	Réseaux dans le domaine ferroviaire	7
1.4.3.	Dépose du tablier.....	7
1.4.4.	Travaux de la culée Est	7
1.4.5.	Travaux de la culée Ouest.....	8
1.4.6.	Pose du nouveau tablier ferroviaire	8
1.4.7.	Mise en œuvre des superstructures	9
1.4.8.	Travaux de voie ferrée.....	9
1.5.	Enjeux environnementaux pendant la phase chantier	9
1.5.1.	Les effets sur la qualité de l'air	9
1.5.2.	Les effets sur la desserte et le trafic.....	10
1.5.3.	L'ambiance sonore pendant la phase chantier	10
1.5.4.	La gestion des déchets de chantier	10
1.6.	Planning des travaux	11
	Plan de situation 1.....	12
	Plan de situation 2.....	13
	Plan de situation 3.....	14
	Plan d'installation de chantier	15
	Vue longitudinale de l'ouvrage situation actuelle/situation projetée	16
	Vue en plan de l'ouvrage	17
2.	Synthèse des éléments environnementaux	18
2.1.	Résumé des principaux éléments.....	18
2.2.	Milieu naturel.....	19
2.2.1.	Périmètres d'inventaires et zonages réglementaires	19
2.2.1.	Etat initial de la faune et de la flore.....	19
	Habitats et flore associée.....	19
	Faune	21
2.3.	Milieu humain	22
2.3.1.	Occupation des sols	22
2.3.1.	Réseaux.....	23
2.3.2.	Infrastructures de transport et trafic.....	24
2.3.1.	Urbanisme	26
2.3.1.	Ambiance sonore.....	27
2.4.	Paysage et patrimoine culturel.....	27
2.4.1.	Monuments historiques.....	27
2.4.2.	Patrimoine archéologique	28

- Limite départementale
- Réseau ferroviaire
- Commune de Trets
- Pont-Rail de Trets à élargir



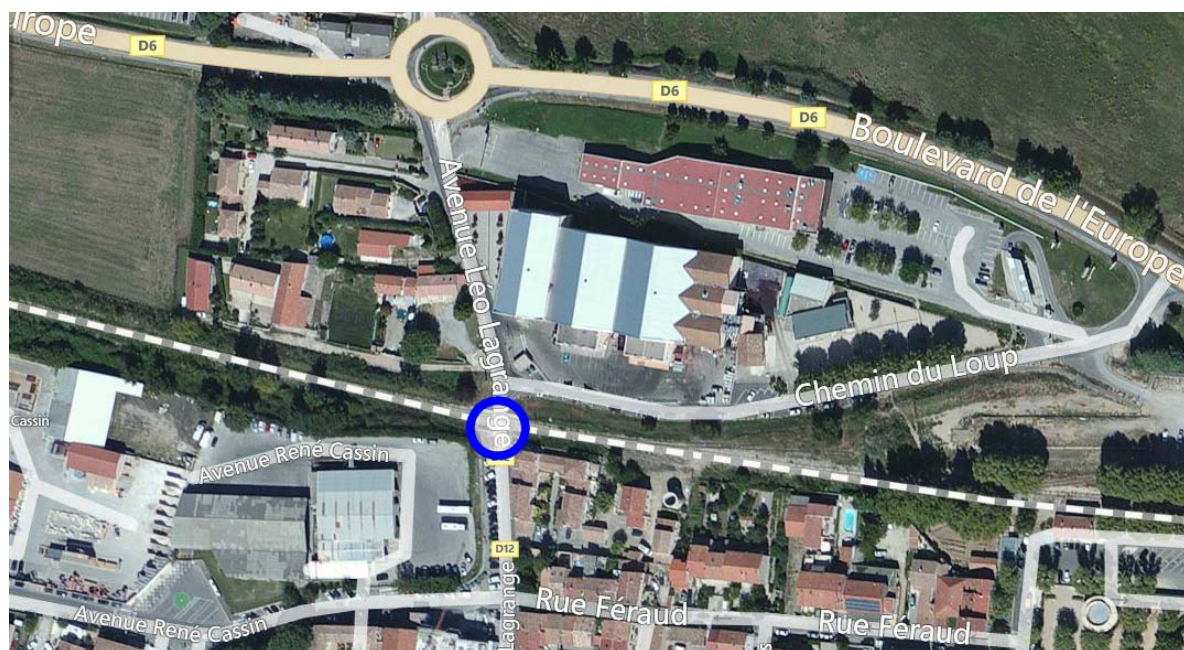
La voie ferrée passe à proximité immédiate du Centre-Ville ancien de Trets, sur son flanc Nord.

En deçà de la voie ferrée, se développent essentiellement l'habitat traditionnel, les commerces, et les bâtiments administratifs tels que la Mairie.

Au-delà de la voie ferrée, et singulièrement au Nord, sont implantés des commerces de moyenne surface, des établissements de caves viticoles, et des zones d'activité en développement.

L'environnement naturel de la zone d'étude est ainsi situé à la frontière entre la partie urbanisée depuis des décennies, et la zone en cours de développement urbain au Nord de la voie ferroviaire.

L'ouvrage est situé à proximité immédiate d'une habitation, qui fera l'objet d'une surveillance particulière en phase travaux, ainsi que d'une coopérative viticole sur le rond-point au nord de l'ouvrage et d'un dépôt de bus dans le prolongement de l'ouvrage.



1.3. Description des travaux envisagés

La réalisation du projet nécessite :

- L'élargissement du Pont Rail, sous maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France : construction des deux culées distantes de 10 m nu à nu et pose du tablier, travaux ferroviaires et de réseaux de télécommunication.
- Des aménagements de voirie routière sous l'ouvrage

Le projet a fait l'objet d'une étude préliminaire validée par RFF. SYSTRA a été désigné comme mandataire de la maîtrise d'ouvrage sur son périmètre pour les phases Avant-Projet/Projet (APO) et Réalisation (REA).

Les études d'APO sont en cours de finalisation par le bureau d'études INGEROP.

1.3.1. Voirie

Concernant la voie franchie (avenue Léo-Lagrange), il a été décidé par l'ensemble des partenaires de projeter l'ouvrage avec la plateforme suivante :

- Trottoirs : 2 x 2 m
- Chaussée : 2 x 3 m.

Il a été décidé de maintenir la hauteur libre réglementaire à 2,80 m pour les raisons suivantes :

- L'absence d'exutoire aux pieds de l'ouvrage et les contraintes hydrauliques qui accroissent le risque d'inondation de la zone si l'on abaisse trop le profil en long de la voirie pour augmenter la hauteur libre ;
- La présence de nombreux réseaux situés au droit de l'ouvrage (eau potable, assainissement urbain, fibre optique, etc.) qui sont enterrés à faible profondeur ;
- Une modification significative du profil en long de la voie ferrée générerait des travaux importants et un surcoût pour le projet.

Concernant la voie ferrée, le Pont Rail actuel est configuré pour accueillir 2 voies bien qu'une seule voie soit présente et rarement utilisée à ce jour (une fois par an).

Afin de préserver l'avenir et dans l'attente des conclusions du projet de réouverture au service des voyageurs de cette ligne, le futur Pont Rail sera configuré pour accueillir 2 voies (les culées seront notamment dimensionnées à cet effet) mais dans un 1er temps seul le tablier permettant le franchissement de la voie unique sera mis en place.

1.3.2. Ouvrage

La solution retenue pour le dimensionnement du tablier est celle permettant une épaisseur de tablier qui se rapproche au maximum de l'épaisseur actuelle (0,41 m) à savoir la mise en place d'un Tablier à Poutrelles Soudées (TPS à 7 poutres), qui permet de maintenir la hauteur libre réglementaire à 2,80m.

L'ouvrage ferroviaire reposera sur la Culée existante du côté Est, qui sera conservée pour limiter les impacts sur l'habitation la plus proche accolée au remblai ferroviaire, et sur une Culée neuve avec mur de front, du côté Ouest.

Le rapport géotechnique de mission G12 préconise pour cet ouvrage des fondations profondes et ancrées dans les marnes et grès.

Par sécurité, la Culée Est sera régénérée par injection en y intégrant des micropieux confortant l'assise de la culée actuelle et servant d'appui au sommier du futur tablier. Elle conservera son rôle de soutènement des terres.

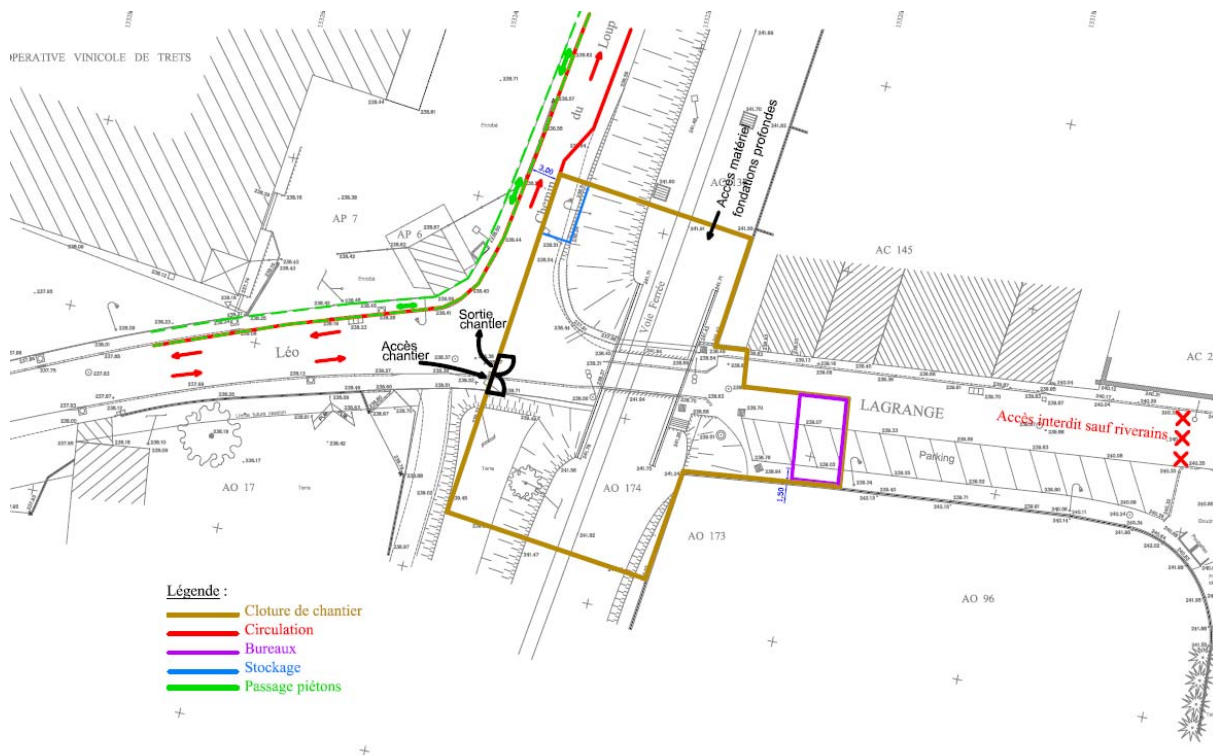
La Culée Ouest sera également fondée sur micropieux et prolongée par un mur se raccordant au mur de fondation et de séparation du dépôt d'autocars.

1.4. Phasage des travaux et descriptif de la réalisation

1.4.1. Installations de chantier

Les travaux seront réalisés sans circulations ferroviaires.

La zone d'installation de chantier est précisée sur le plan ci-dessous :



L'exiguïté de la zone de travaux, et la nécessité d'assurer la sécurité du public, ne permettent pas d'assurer le maintien des circulations routières pendant la durée de la construction de l'ouvrage ferroviaire.

La circulation des piétons et des cyclistes ne sera pas non plus maintenue pendant la phase des travaux.

Les accès des riverains seront néanmoins assurés, ainsi que l'accès des services de secours et des services urbains. Il s'agit des maisons situées dans la rue Leo Lagrange, qui sera mise en impasse depuis le cœur du village et de la propriété située au Nord-Ouest de l'ouvrage, en face de la coopérative viticole.

Il a été vérifié que les circulations routières interrompues par les travaux peuvent être déviées par les autres entrées de ville situées à l'Est et à l'Ouest de l'av. Léo Lagrange.

1.4.1. Réseaux concessionnaires

Les réseaux présents dans le périmètre du pont-rail sont les suivants :

- Eau potable (SEERC),
- Assainissement urbain (TERNOIS),
- France Télécom,
- Fibre Optique (Capaix),
- ErDF,
- Pluvial.

Il n'est pas prévu de modifier ces réseaux sous chaussée dans le cadre de l'opération d'élargissement du pont-rail. Des protections pourront être mises en œuvre selon les phases du chantier.

Le réseau pluvial sera rétabli conformément à l'existant : l'aqueduc de la culée Est sera busé (Ø400) pour permettre la réalisation des micropieux dans la culée de l'ouvrage. L'aqueduc de la culée Ouest (démolie) sera rétabli en place par un Ø400 sous trottoir.

1.4.2. Réseaux dans le domaine ferroviaire

La fibre optique située en bord Nord du tablier ferroviaire actuel sera suspendue sur des supports provisoires pendant la durée des travaux, puis intégrée dans l'accotement de l'ouvrage projeté.

1.4.3. Dépose du tablier

Le Pont rail à déposer est constitué de deux tabliers métalliques assemblés par rivetage dont un supporte la voie ferrée unique.

La dépose des tabliers nécessitera au préalable la dépose des rails et des garde-corps situés au droit de l'ouvrage.

Le levage sera fait à la grue, les tabliers déposés seront évacués par camion pour ferrailage et recyclage.

1.4.4. Travaux de la culée Est

Les travaux de réfection de la culée Est comprennent :

- La déviation provisoire de l'aqueduc pluvial présent dans la culée,
- La mise en place d'une conduite en PVC dans l'aqueduc pluvial,

- Le remplissage de l'aqueduc pluvial par injection de béton,
- La démolition de la maçonnerie depuis l'arase supérieure du mur de front sur une hauteur minimale de 60 cm,
- Le terrassement depuis l'arrière de la culée Est,
- Le renforcement des fondations de la culée depuis le haut par injection, pour assurer sa stabilité,
- Le forage et l'injection de deux files de 8 micropieux de diamètre 200 mm dont une file inclinée
- La réalisation du béton de propreté,
- La réalisation d'un sommier et d'un mur garde grève avec un dispositif d'écoulement des eaux (cunette) permettant de traiter le problème d'étanchéité sur la culée,
- La réalisation des bossages
- L'habillage du sommier par les pierres maçonnées (moellons récupérés et retaillés de la culée Ouest démolie), conformément aux prescriptions de l'Architecte des Bâtiments de France.

1.4.5. Travaux de la culée Ouest

La culée existante Ouest sera démolie puis remplacée par une culée fondée sur une semelle reposant sur des micropieux.

Les travaux à réaliser sont détaillés ci-dessous :

- Démolition de la maçonnerie, avec récupération d'une partie des pierres.
- Terrassement de la plateforme de forage
- Forage et injection de deux files de micropieux de diamètre 200 mm sur une longueur de 8.00 m
- Réalisation du béton de propreté,
- Coffrage, ferrailage et bétonnage de la semelle,
- Coffrage, ferrailage et bétonnage du fût,
- Coffrage, ferrailage et bétonnage du mur garde grève,
- Coffrage, ferrailage et bétonnage des murs en retour,
- Réalisation des bossages

Les approvisionnements du chantier se feront depuis la rocade de contournement du centre-ville de Trets, qui est située immédiatement au Nord du chantier.

1.4.6. Pose du nouveau tablier ferroviaire

A ce stade du projet, il apparaît optimal de prévoir la fabrication en usine du tablier et son transport à pied d'œuvre par convoi exceptionnel. En effet ce tablier est constitué principalement comme suit :

- Une tôle métallique de 30 mm d'épaisseur, 12 m de longueur et 3,75 m de largeur
- profilés métalliques HE 450 M soudés sur la tôle, et entre eux

Toutes ces phases seront réalisées en atelier pour assurer une meilleure qualité de réalisation et réduire les nuisances vis à vis des riverains.

Le transport exceptionnel (largeur 3,75 m/longueur 12 m) ne pose pas de difficultés particulière depuis le réseau viaire, y compris en local.

Seule la réalisation du béton d'assise sous chaque rail et la pose des rails seront réalisées sur le chantier.

1.4.7. Mise en œuvre des superstructures

Les superstructures de l'ouvrage ferroviaire seront constituées des éléments suivants :

- Deux garde-corps de part et d'autre de l'ouvrage,
- Un caniveau situé au Nord, formant chemin des câbles de signalisation, contenant une fibre optique.

1.4.8. Travaux de voie ferrée

Ils consistent à renouveler la voie ferrée sur l'ouvrage.

1.5. Enjeux environnementaux pendant la phase chantier

1.5.1. Les effets sur la qualité de l'air

Impacts

Les risques de pollutions atmosphériques engendrés par le chantier sont :

- la production de poussières lors de s mouvements de terres et de la circulation de s véhicules,
- des envols de poussières et de déchets sur les zones de stockage,
- des émissions de polluants atmosphériques liées à la circulation des véhicules, en particulier :
 - o les hydrocarbures,
 - o le dioxyde d'azote NO₂,
 - o le monoxyde de carbone CO.
- des émissions de fumées en cas d'incendie.

Ces effets seront temporaires car limités à la phase chantier. De plus, le secteur en chantier est limité : cf. §1.4.1.

En ce qui concerne l'émission des gaz d'échappement issus des engins de chantier, celle-ci sera limitée car les véhicules utilisés respecteront les normes d'émission en matière de rejets atmosphériques.

Mesures

Les émissions de gaz d'échappement des engins de chantiers seront conformes aux normes en vigueur.

Par ailleurs, la réduction des pollutions atmosphériques sera assurée par :

- un arrosage des voies de circulation afin de limiter les poussières. Cette disposition est systématique en cas de vent et par temps sec,
- le bâchage des camions pour éviter les envols de poussières et tout autre produit ou déchet,
- l'interdiction des brûlages de toute nature.

1.5.2. Les effets sur la desserte et le trafic

Impacts

Pendant la durée des travaux, la circulation sera coupée au droit de l'ouvrage. Des itinéraires de déviation seront mis en place.

L'accès à la coopérative vinicole et aux habitations riveraines sera maintenu.

Mesures

Les dispositions à prendre porteront sur la conduite des travaux et l'implantation et l'organisation des activités de chantier. Il faudra notamment :

- réaliser un plan des accès de circulation sur la zone,
- veiller au maintien d'un accès sécurisé aux habitations,
- sécuriser les déplacements des véhicules de chantier par la pose d'une clôture et l'interdiction d'accès au chantier pour le public.

1.5.3. L'ambiance sonore pendant la phase chantier

Impacts

La phase travaux occasionnera de nombreuses nuisances sonores pour les riverains. Ces nuisances seront générées essentiellement par l'emploi et la circulation des engins de chantier et les installations associées.

Tous les travaux seront réalisés de jour.

Ces effets seront temporaires car limités à la durée du chantier.

Mesures

Pour limiter les nuisances sonores, on veillera à respecter les dispositions suivantes :

- les mouvements des véhicules seront optimisés,
- l'usage des avertisseurs sonores sera limité aux règles de sécurité sur chantier,
- les matériels et engins employés seront homologués. Ils seront insonorisés dans la mesure du possible,
- les riverains seront informés des nuisances sonores engendrées par le chantier via notamment un dossier « bruit du chantier » réalisé par l'entreprise.

1.5.4. La gestion des déchets de chantier

Afin de gérer de manière optimale les déchets de construction, on se référera aux articles L.124-1, L.541-1 à L.541-50 du Code de l'Environnement qui énoncent les modalités d'une gestion rationnelle des déchets.

Au titre de la circulaire du 28 avril 1998, depuis juillet 2002 « ne seront autorisés en décharge que les déchets ultimes », c'est-à-dire les déchets qui ne sont plus susceptibles d'être recyclés ou valorisés dans les conditions techniques et économiques du moment.

La gestion des déchets de chantier devra être en accord avec les objectifs fixés par la circulaire interministérielle du 15 février 2000.

On mettra en place un dispositif strict visant à faire respecter l'interdiction de tout dépôt en dehors de l'enceinte du chantier ou des surfaces travaux balisées.

Des bennes de chantier seront mises en place pour permettre le tri puis la valorisation des déchets de chantier.

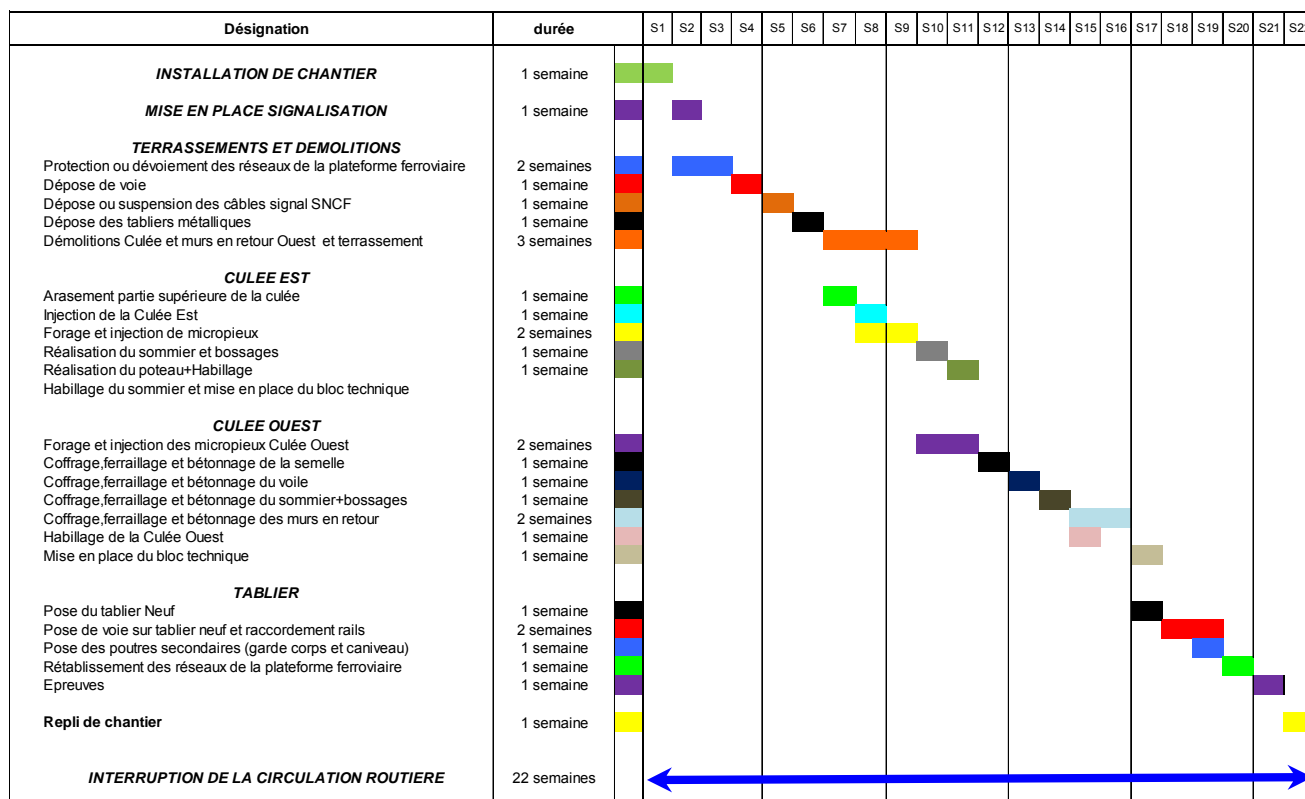
Deux catégories de déchets de chantier seront tout particulièrement triées, et le marché de travaux le prévoira spécifiquement. Il s'agit :

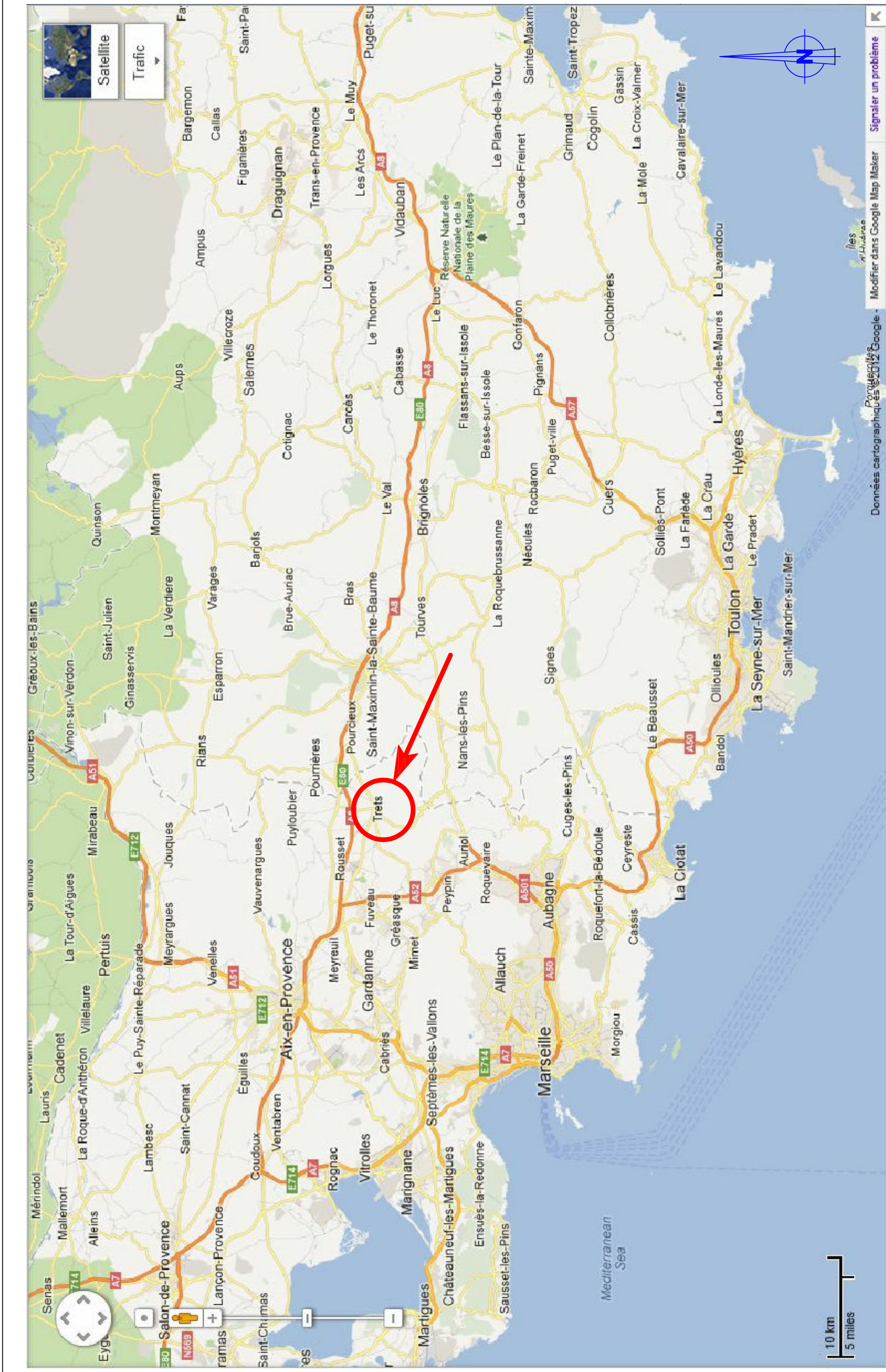
- du métal, constituant principal du tablier ferroviaire existant, qui sera recyclé. Les rails ne devraient pas être réutilisés, et seront eux aussi évacués pour recyclage.
- les pierres de maçonneries seront mises en dépôt, et une partie sera réutilisée sur l'ouvrage conformément aux prescriptions de l'Architecte des Bâtiments de France.

1.6. Planning des travaux

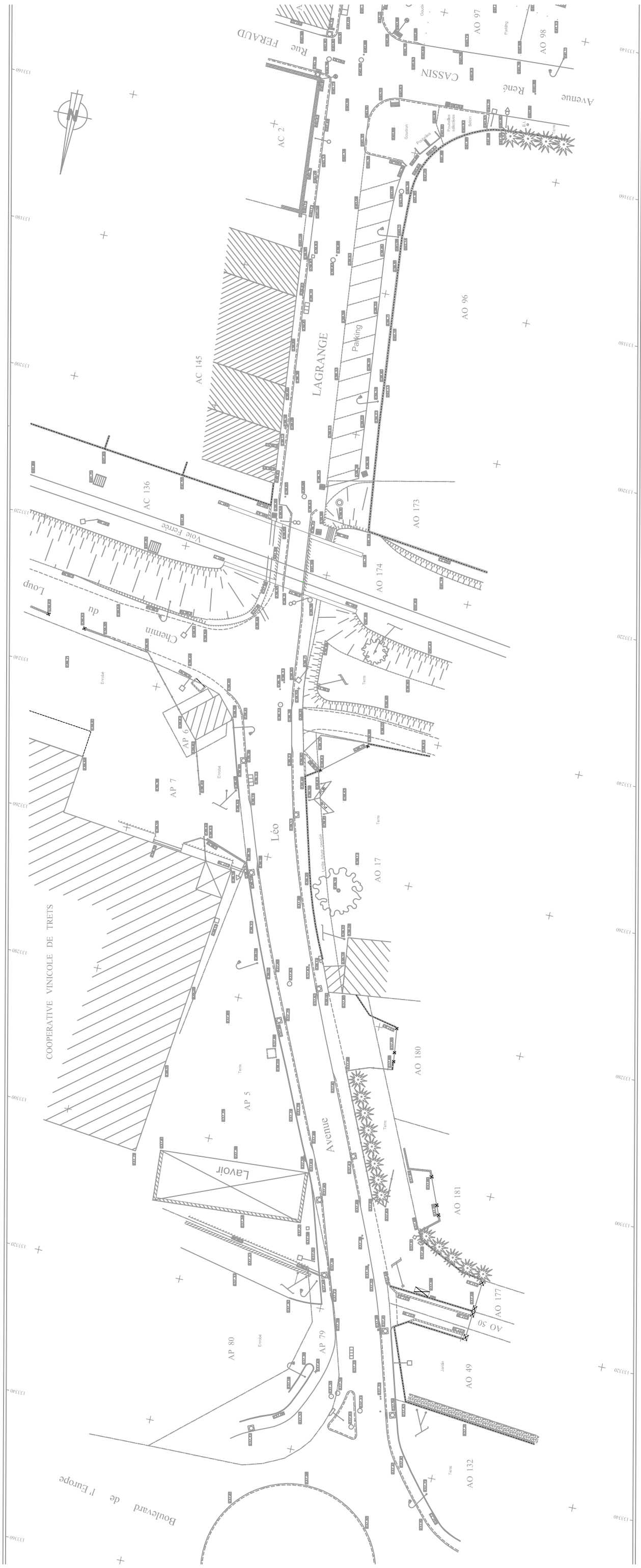
Le planning de travaux ci-dessous illustre la construction de l'ouvrage d'art ferroviaire qui représente la partie la plus significative sachant que les travaux routiers pourront en grande partie être réalisés dans le calendrier de réalisation de l'ouvrage.

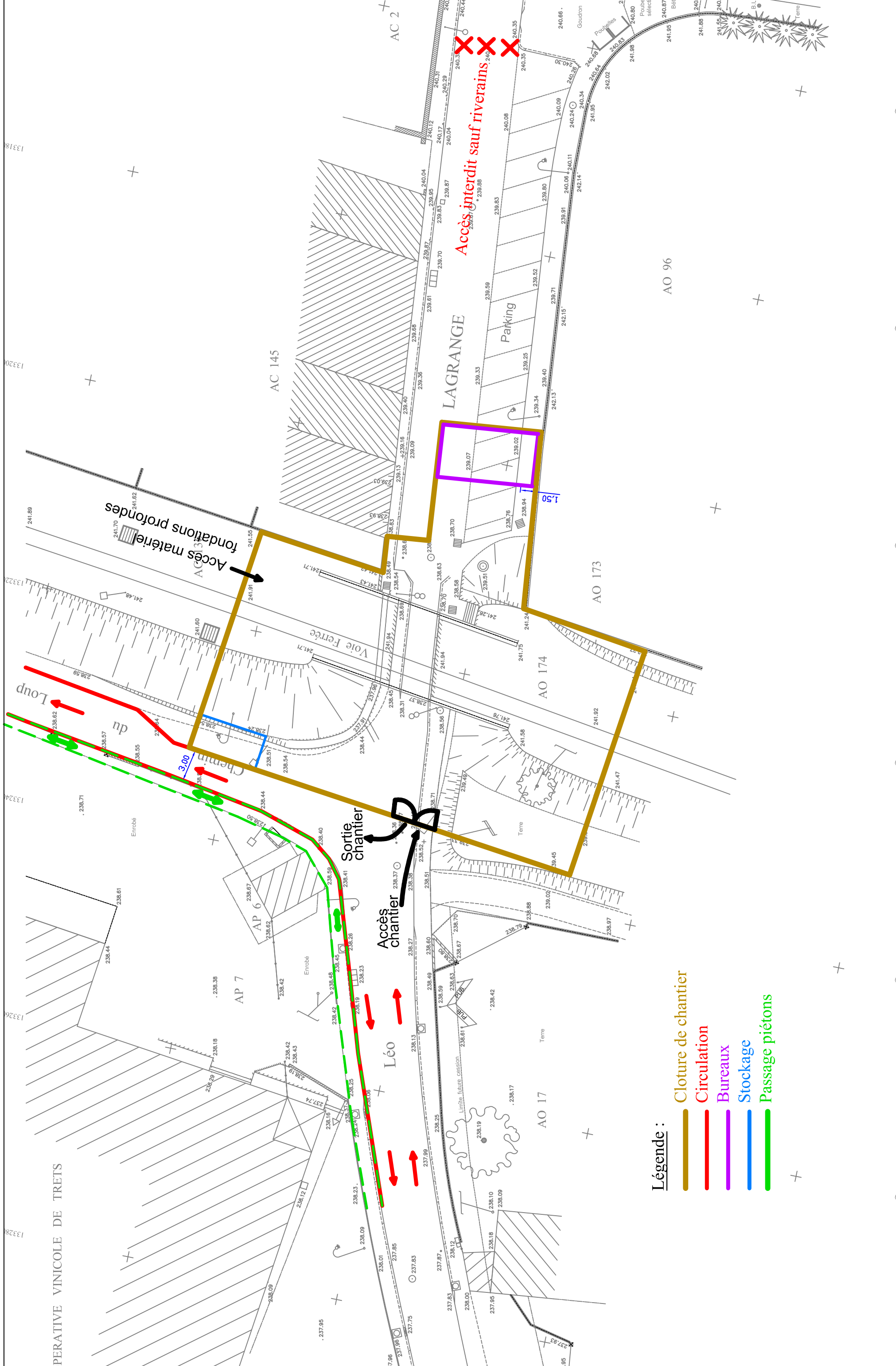
Pra de TRET S Etude APO
 Planning de Réalisation









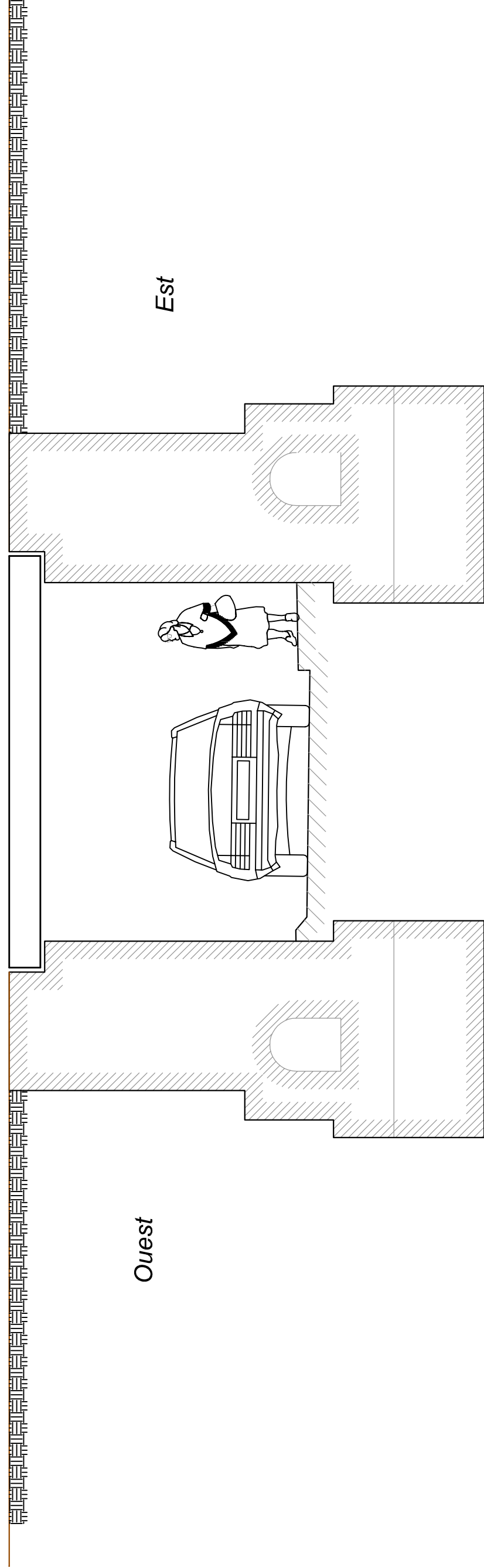


Légende :

- Cloture de chantier
- Circulation
- Bureaux
- Stockage
- Passage piétons

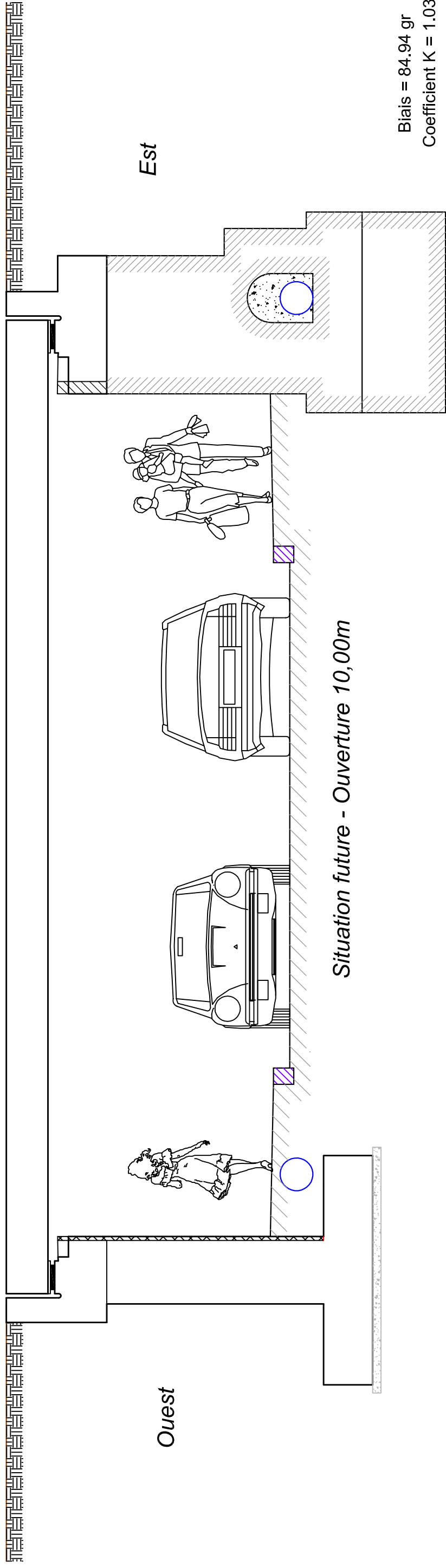
RESEAU FERRE DE FRANCE Elargissement du pont rail de Trets	Etude d'APO - PRa TRETTS PLAN INSTALLATIONS DE CHANTIER		Plan N°: 04 Ech:	 Affaire N°: MM2309
			Folio: Phase: APO	

Plan du rail



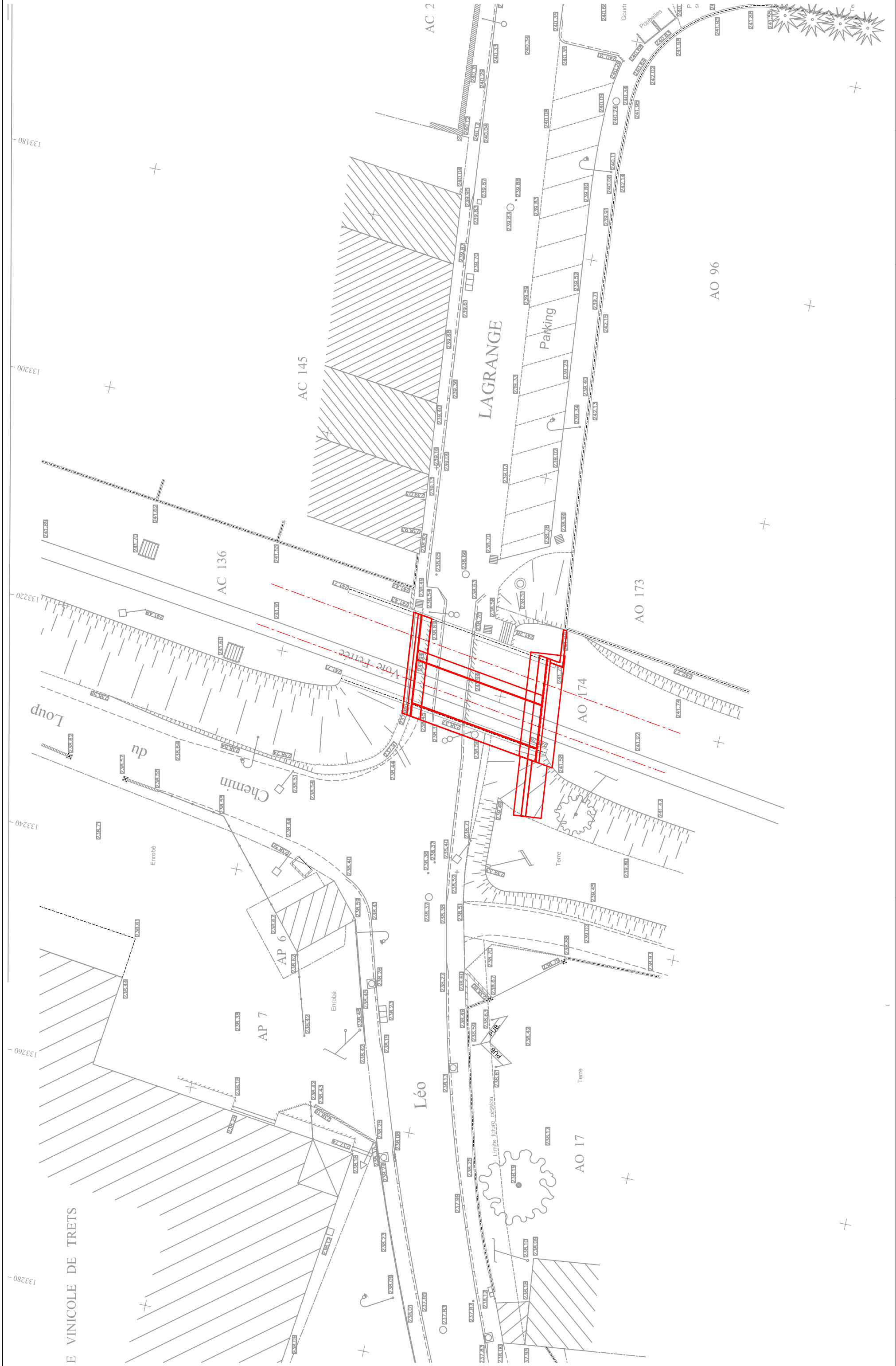
Situation actuelle - Ouverture 4,00m

Plan du rail



Situation future - Ouverture 10,00m

Biais = 84.94 gr
Coefficient K = 1.03



2. Synthèse des éléments environnementaux

2.1. Résumé des principaux éléments

- Au niveau du milieu physique

LE CONTEXTE HYDROGEOLOGIQUE : Aucun captage public pour l'alimentation en eau potable des collectivités n'est recensé sur la zone d'étude. *La vulnérabilité des eaux souterraines, sur le secteur d'étude, est moyenne.*

LE CONTEXTE HYDROLOGIQUE : Au nord de la zone d'étude se trouve le ruisseau de la Gardi. Il n'est pas impacté par le projet. Le ruisseau de la Bagasse, situé à proximité du Pont-Rail se reconstitue à partir des différents exutoires pluviaux du centre-ville.

LES RISQUES NATURELS MAJEURS : La commune est concernée par les risques feu de forêt, inondation, mouvement de terrain, séisme et transport de marchandises dangereuses. L'aire d'étude est soumise aux risques de mouvement de terrain et de transport de marchandises dangereuses. Un PPR naturels a été approuvé le 26 juillet 2007 sur les mouvements différentiels de terrain.

LA QUALITE DE L'AIR : La commune de Trets représente 1 à 6% des émissions de polluants de la Communauté du Pays d'Aix. Les polluants sont majoritairement émis par les transports routiers.

- Au niveau du milieu naturel

LE MILIEU NATUREL : Aucune ZNIEFF, ni zone Natura 2000 n'est présente sur l'aire d'étude. La végétation sur l'aire d'étude est très commune. L'ouvrage d'art actuel ne propose pas de gîte intéressant pour les chiroptères.

- Au niveau du milieu humain

LES ACTIVITES ECONOMIQUES : Quatre zones artisanales sont localisées sur la commune de Trets, chacune localisée à proximité de la zone d'étude. Ces zones artisanales contribuent à la majeure partie de l'économie tretsnoise.

LE BATI : le bâti répertorié dans la zone d'étude correspond à quelques maisons individuelles, dont une mitoyenne à la voie ferrée. La cave coopérative est également comprise dans la zone d'étude.

LES EQUIPEMENTS ET LES RESEAUX : Les réseaux suivants sont présents sur la zone d'étude : Eau potable, assainissement urbain, pluvial, France Télécom, Fibre optique, ErDF.

LE TRAFIC : La zone d'étude est desservie par un axe secondaire structurant de la ville. Il s'agit de la RD12, Avenue Léo Lagrange. La rue Léo Lagrange (RD12) est en lien avec le réseau structurant majeur de la ville ; il s'agit de la RD 6 et de la RD 908. Le trafic recensé est de 1506 véhicules par jour en 2010 sur la RD12.

LE PLAN D'OCCUPATION DES SOLS : l'aire d'étude est située en zones UB, UD, UC2 et AU2 du PLU en vigueur. Le projet est en accord avec le règlement des zones concernées.

AMBIANCE SONORE : La zone d'étude s'insère dans un milieu urbain confronté à des nuisances sonores typiques d'un quartier du centre-ville. Il faut ajouter également, la zone d'activité, le trafic sur la RD12 et la RD6 et les trains (de manière occasionnelle).

- Au niveau du patrimoine culturel et paysager

LE PATRIMOINE CULTUREL : l'aire d'étude est comprise dans le périmètre de protection d'un monument historique inscrit ; il s'agit de l'ancienne synagogue.

2.2. Milieu naturel

2.2.1. Périmètres d'inventaires et zonages réglementaires

La zone d'étude n'est concernée par aucun périmètre d'inventaire ou zonage réglementaire lié à la protection du milieu naturel (voir carte ci-après).



Périmètres d'inventaires et zonages réglementaires

La ZNIEFF de type II la plus proche est la « La Montagne du Regagnas – Pas de la Couelle – Mont Olympe » n°13-120-100 ; elle est située à 3km au sud du projet.

2.2.1. Etat initial de la faune et de la flore

Habitats et flore associée

Le pont rail situé de Trets permettant la traversé de l'avenue Léo Lagrange ne présente pas d'enjeux qui soient liés aux habitats ou à la flore. En effet, il est constitué d'une ossature métallique ne proposant pas de substrat nécessaire à l'implantation de végétaux.

Seules quelques espèces pionnières et donc peu exigeantes sont présentes sur les abords, au niveau des talus. Ces derniers sont fréquemment empruntés par les riverains et les animaux de compagnie. L'aspect général des talus et abords directs de la voie ferrée apparaissent donc très dégradés du fait des usages qui y sont pratiqués. De plus, le

piétinement des espaces limitrophes est à l'origine d'un sol très tassé, ce qui représente un facteur limitant supplémentaire à l'installation de la végétation.

Globalement, au droit de la zone de projet, les graminées pionnières et espèces héliophiles / thermophiles dominent largement.



Illustration du pont et de sa structure métallique et de ses abords directs

Illustration des talus Nord à gauche et Sud à droite



- Friche urbaine, espace rudéral sur talus (corine biotopes : 87.1 & 87.2)
- Bosquet de peuplier blanc avec strate buissonnante très dense (corine biotopes : 84.3)
- Voie ferrée (corine biotopes : 84.43)
- Jardin privé (corine biotopes : 85.31)
- Zone de projet

Cartographie des habitats

Il n'y a donc pas d'enjeux majeurs concernant la flore environnante.

Faune

Les habitats sont déterminants vis-à-vis de la pérennisation des espèces animales sur un site donné. Dans le cas présent, ils sont très peu diversifiés et très dégradés. De plus, le contexte local est urbain, ce qui limite une éventuelle colonisation ou fréquentation du site par la faune locale. Enfin, ajoutons que les voies ferrées sont des espaces arides et par conséquent, peu accueillants pour de nombreuses espèces.

Une attention particulière a été portée sur les chiroptères. En effet, ces derniers apprécient particulièrement les failles, joints et drains généralement présents sur les ouvrages d'art afin d'établir leurs gîtes.

Dans l'optique de dénicher une éventuelle utilisation du pont par les chauves-souris, une prospection à la lampe a été effectuée au droit des interstices et recoins présents sous le tablier.

L'ouvrage d'art actuel n'est pas un site favorable pour les chiroptères :

- Le tablier métallique est trop à découvert pour être utilisé par celles-ci. Les prédateurs ont la possibilité d'attaquer par le dessus et la voirie en dessous est trop fréquentée.



- La partie maçonnée ne présente aucune faille entre les blocs. Aucun gîte possible pour les chiroptères.



- Les ouvrages hydrauliques se trouvant sur les côtés du pont-rail n'abritent pas non plus de chiroptères.



Les usages, la situation urbaine et d'état de dégradation avancé des habitats présents sur et aux abords du pont rails sont des indicateurs de la pauvreté du site et du point de vue de la biodiversité.

2.3. Milieu humain

2.3.1. Occupation des sols

La voie ferrée et la RD 6 situées sur la zone d'étude marquent une frontière dans la ville. On observe successivement du sud vers le nord :

- La partie urbanisée
- La voie ferrée
- Un espace de transition mixte (espaces naturels, résidentiels peu denses, artisanat),
- La RD6,
- La campagne nord avec les zones agricole et la Burlière.

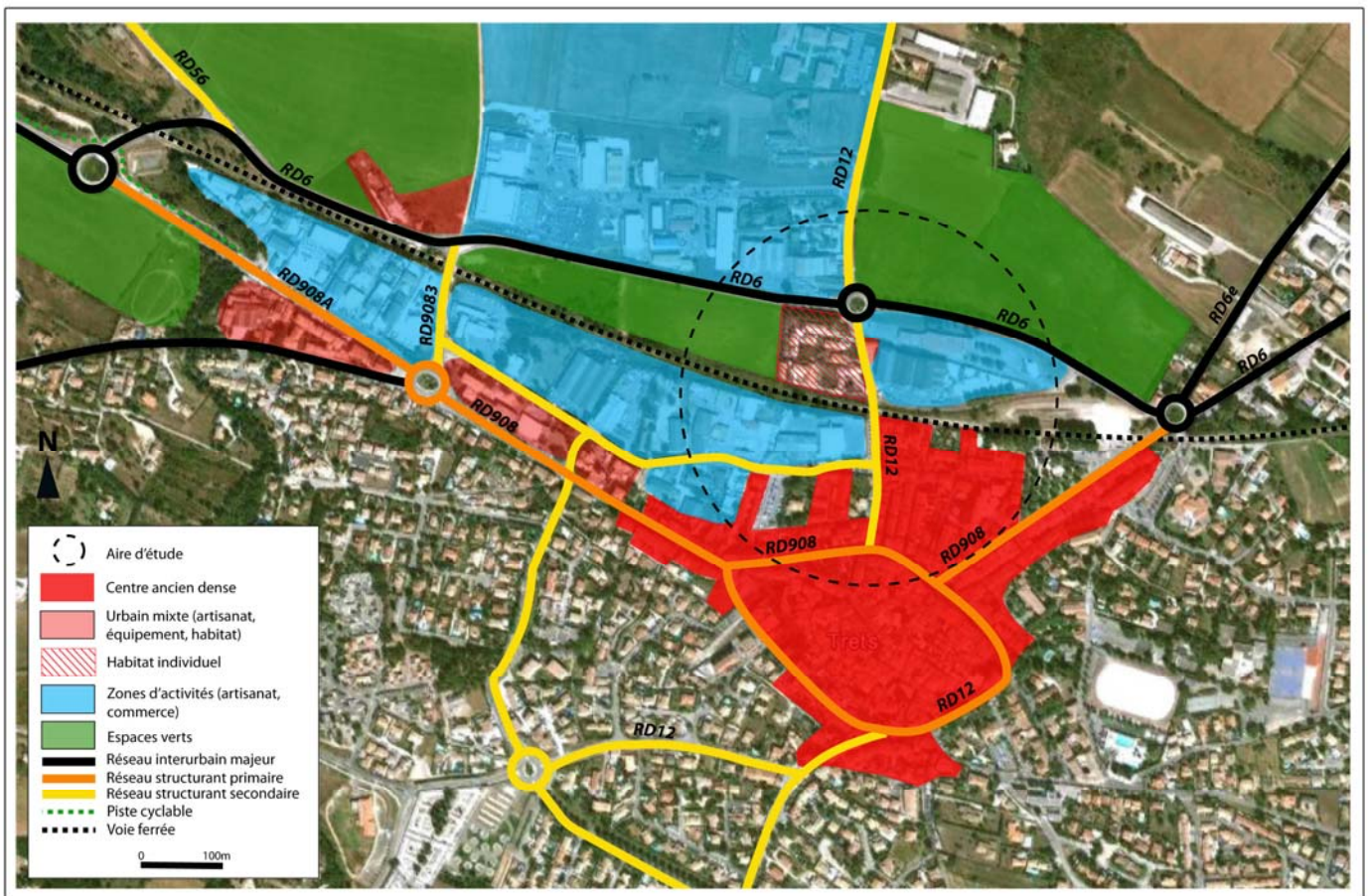
Côté Sud Est de la voie ferrée : la rue donnant accès au centre-ville est bordée de maison à un étage donnant sur trottoir de très faible largeur (1 m environ) ;

Côté Sud-Ouest de la voie ferrée : la rue est bordée par une zone de stationnement en épi comportant 14 places. Un mur de 3 m de hauteur maximale soutient et clôture une plateforme de stationnement d'autobus, qui n'interfère pas avec le projet ;

Côté Nord-Est de la voie ferrée: le talus de la plateforme ferroviaire se développe jusqu'au chemin du Loup, qui longe la cave viticole ;

Côté Nord-Ouest de la voie ferrée : le talus de la plateforme est en lien avec un chemin d'accès pour véhicules.

On notera, en particulier, la proximité immédiate de la maison, située au Sud-Est du Pont Rail, prolongée par un mur de soutènement.

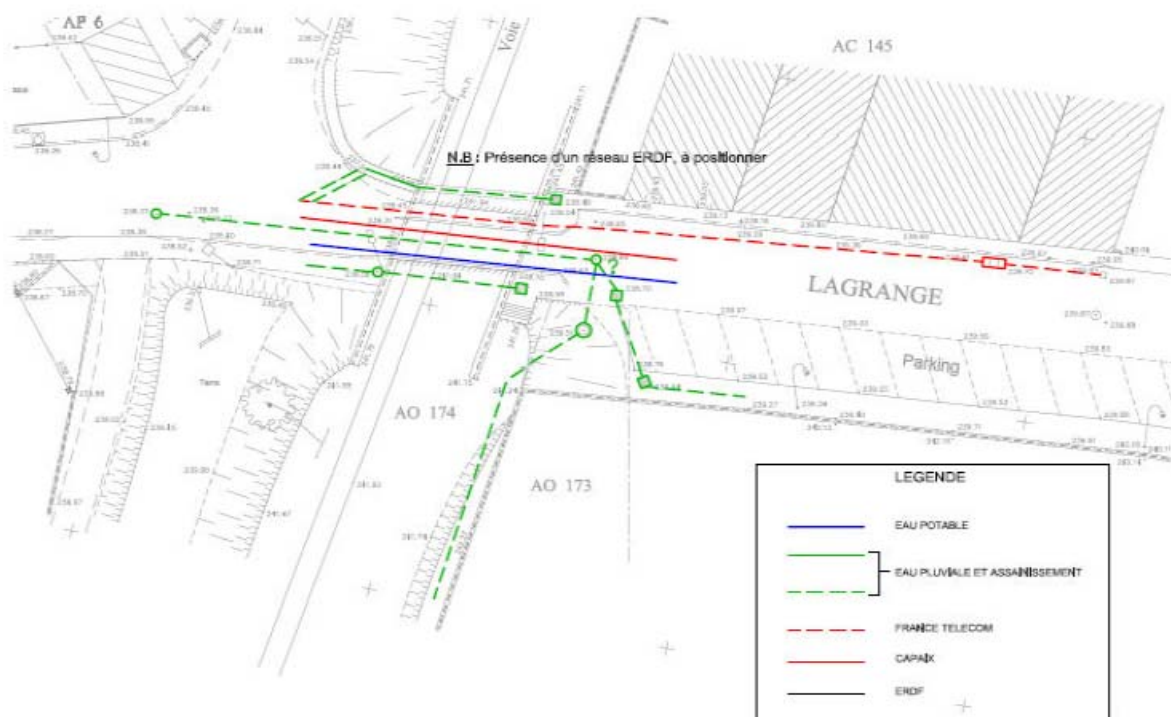


2.3.1. Réseaux

Les réseaux suivants sont présents sur la zone d'étude, sous la chaussée de la RD12, au droit du pont rail :

- Eau potable,
- Assainissement urbain,
- Pluvial,
- France Télécom,
- Fibre optique,
- ErDF.

PLAN DES RESEAUX
Echelle : 1/200



2.3.2. Infrastructures de transport et trafic

- **Le réseau départemental et national**

Les principales voies de dessertes de la commune correspondent aux principales entrées de ville qui sont :

- La RD6 qui permet la liaison avec Gardanne, Aix en Provence et Marseille à l'ouest et avec St Maximin et Pourcieux à l'est. Le point de jonction entre la RD6 et la RD908 constitue un point noir ;
- La RD 56 vers Rousset ;
- La RD 12 qui établit la liaison au nord avec Puyloubier et au sud avec Saint Zacharie ;
- La RD908, à l'ouest, qui assure la liaison vers Peynier et Aubagne via la RN 7 et l'autoroute A8.

D'autres routes départementales traversent le territoire communal, avec des accès secondaires, dont la RD6a vers Pourrières, la RD12a et la RD56a qui assure en partie le contournement de l'agglomération par le nord.

La zone d'étude est desservie par un axe secondaire structurant de la ville. Il s'agit de la RD12, Avenue Léo Lagrange. La rue Léo Lagrange est en lien avec le réseau structurant majeur de la ville ; il s'agit de la RD 6 et de la RD 908.

La RD12 comporte un étranglement en largeur et en hauteur. Ceci a pour conséquence la limitation de hauteur réglementée à 2,80 m et sens unique alterné avec priorité aux véhicules entrant. Cette voie est composée d'un unique trottoir côté Est d'une largeur de 1 m.

On peut donc mesurer les impacts positifs de l'élargissement de cet ouvrage sur la mise en sécurité du site.

- **Le réseau communal**

L'aménagement actuel du réseau de voiries communales ne permet pas de mettre en évidence une hiérarchisation des voies. Le réseau est organisé en étoile avec des pénétrantes vers le centre, mais sans véritable axe de liaison interquartier.

Notons également l'absence de continuité des cheminements piétons et deux roues. Effectivement, la piste cyclable très fréquentée et qui longe la RD6 n'est pas poursuivie dans le centre de Trets.

L'aménagement des cheminements piétons et deux roues constituent d'ailleurs l'un des axes principaux prévus par le Plan de Déplacement Urbain au niveau de la CPA.

- **Les infrastructures ferroviaires**

Une ancienne voie de chemin de fer traverse le centre de la commune parallèlement à la RD 6, et notamment la zone d'étude. Cette ligne qui n'est plus actuellement en service (mais non désaffectée) reliait la ville de Carnoules dans le Var à Gardanne. Elle constitue actuellement une coupure forte dans le territoire tretois.

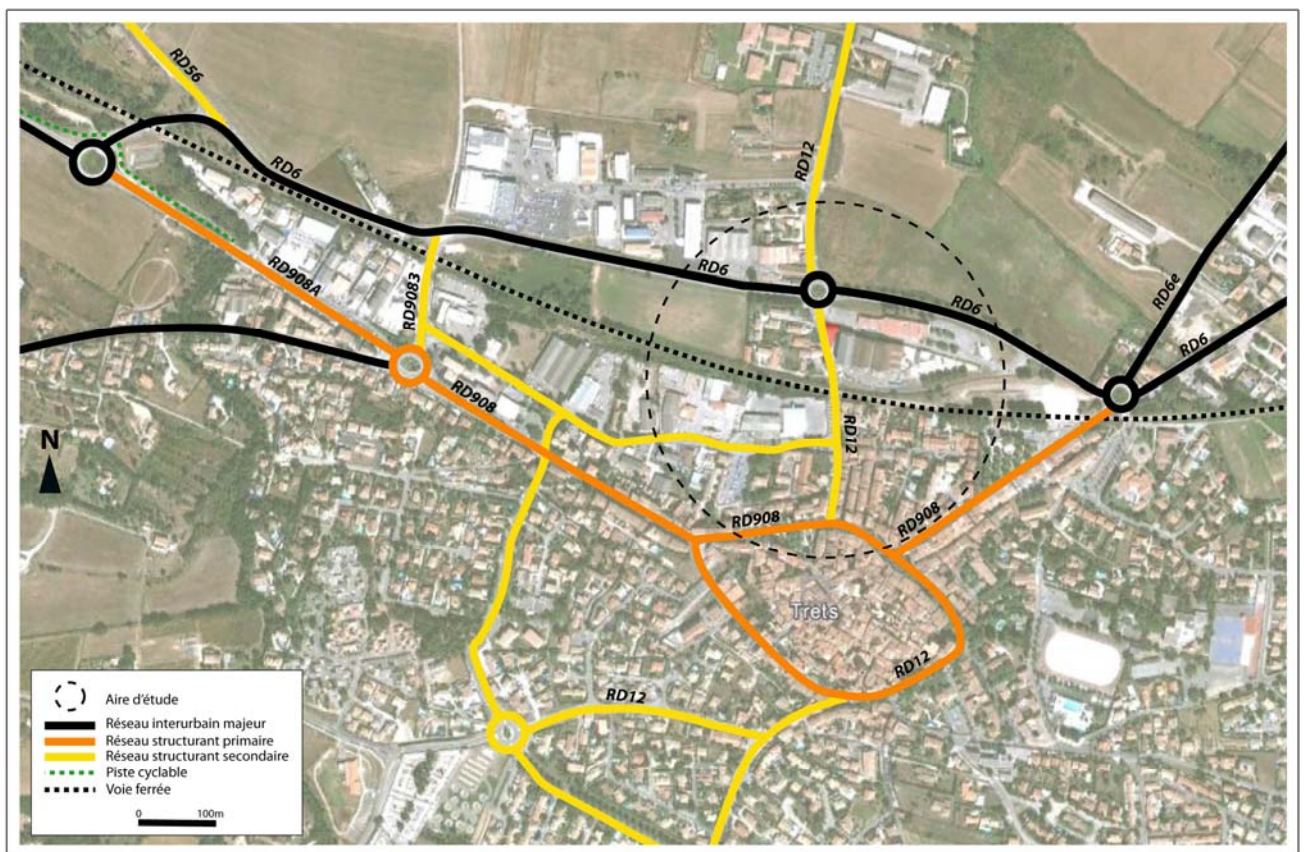
Cette voie ferrée coupe la RD12 par l'intermédiaire du pont rail, objet du présent rapport et se compose actuellement d'une unique voie. L'ouvrage d'art est cependant dimensionné pour accueillir deux voies ferrées.

Afin de rétablir une liaison avec Gardanne puis avec Marseille et Aix en Provence à l'ouest et avec Nice et Toulon à l'est, un projet de remise en service de cette voie est à l'étude et constitue l'une des principales orientations du Plan de Déplacement Urbain au niveau de la CPA. Ce projet est inscrit au contrat de plan Etat-Région pour la réalisation d'études techniques préalables à la réouverture de la ligne.

- **Trafic**

Pour 2010, le trafic moyen journalier annuel (TMJA) est :

- 1506 véhicules sur la RD 12,
- 4060 véhicules sur la RD 56
- 21 456 véhicules sur la RD6



Hiérarchisation du réseau de voiries

2.3.1. Urbanisme

Le Plan d'Occupation des Sols de la commune a été approuvé le 1^{er} décembre 1982. Depuis cette date, il a fait l'objet de trois révisions, dont la dernière a été approuvée le 20 décembre 1991. La dernière modification a été approuvée le 28 juillet 1993.

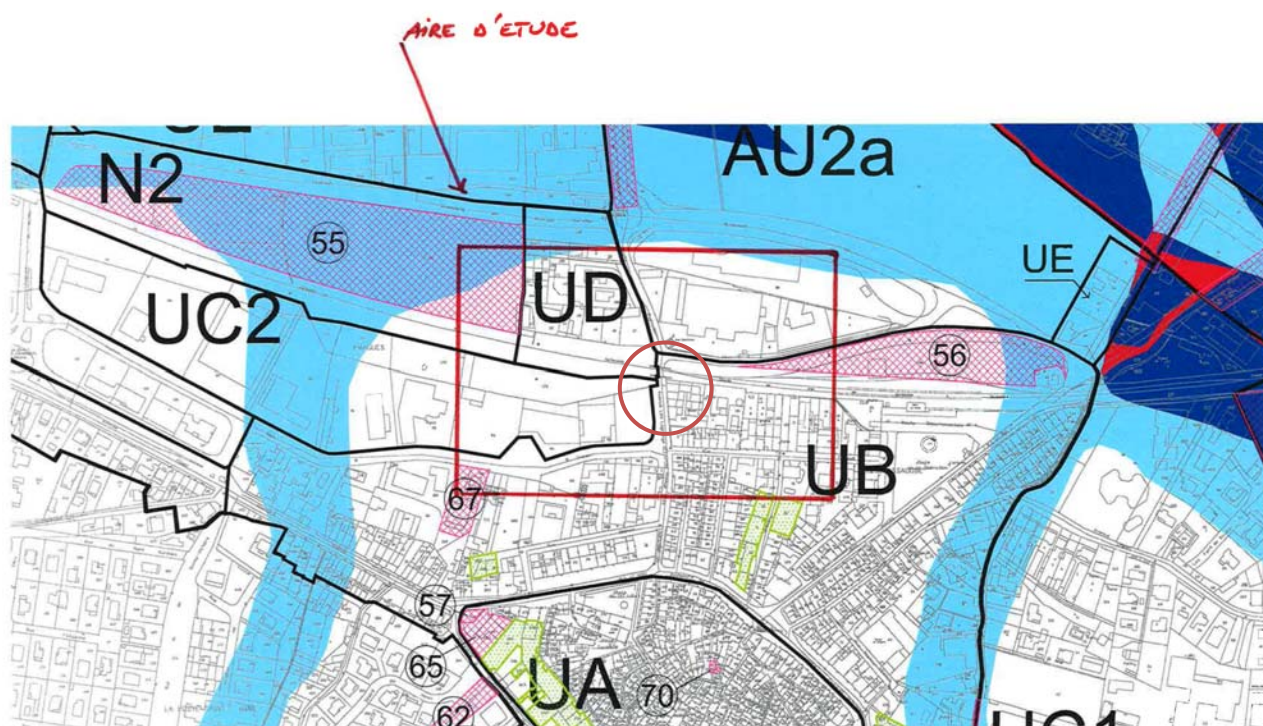
Afin de prendre en compte les nouvelles dispositions de la loi SRU, le Conseil Municipal a prescrit en date du 31 janvier 2002, la révision du POS devenu Plan Local d'Urbanisme (PLU)

La zone du projet est concernée par les zones du PLU suivant :

- UB : Zone de première extension du centre
- UD : Zone d'extension légère
- UC2 : Zone d'extension moyenne de forme urbaine dont les hauteurs peuvent être supérieures à 10 m
- AU2 : Zone mixte à urbaniser avec une dominante d'habitat

Dans chacune des zones concernées par le projet, les ouvrages techniques, les constructions ou installations qui y sont liées sont autorisés sous conditions, s'ils sont nécessaires au fonctionnement des services publics.

De plus, il est mentionné que les accès sur la voie publique doivent être aménagés en fonction de l'importance de la circulation générale et du trafic de manière à ne pas créer de difficultés ou de risque pour la circulation générale.



Zonage réglementaire du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Trets

Le projet va dans le sens du règlement de chaque zone. En effet, en élargissant le pont-rail, le passage pour les piétons sera facilité et moins dangereux et la circulation sera plus fluide car non alternée.

Le secteur n'est pas concerné par des espaces boisés classés et n'est pas soumis au défrichement.

La zone d'étude est concernée par :

- la servitude de protection des monuments historiques AC1.

Il s'agit du périmètre de protection de l'ancienne synagogue, inscrite aux monuments historiques par arrêté du 28 décembre 1926

- la servitude liée aux voies ferrées T1

Il s'agit d'une zone ferroviaire en bordure de laquelle doivent s'appliquer les servitudes relatives aux chemins de fer.

2.3.1. Ambiance sonore

Les principales nuisances sonores au centre de Trets sont dues aux sources suivantes :

- Trafic de transit,
- Ambiance urbaine du centre-ville (bruit principalement d'origine routière),
- Activités économiques bruyantes (zone René Cassin),
- Trafic ferré (inexistant aujourd'hui mais potentiel du fait de la voie ferrée).

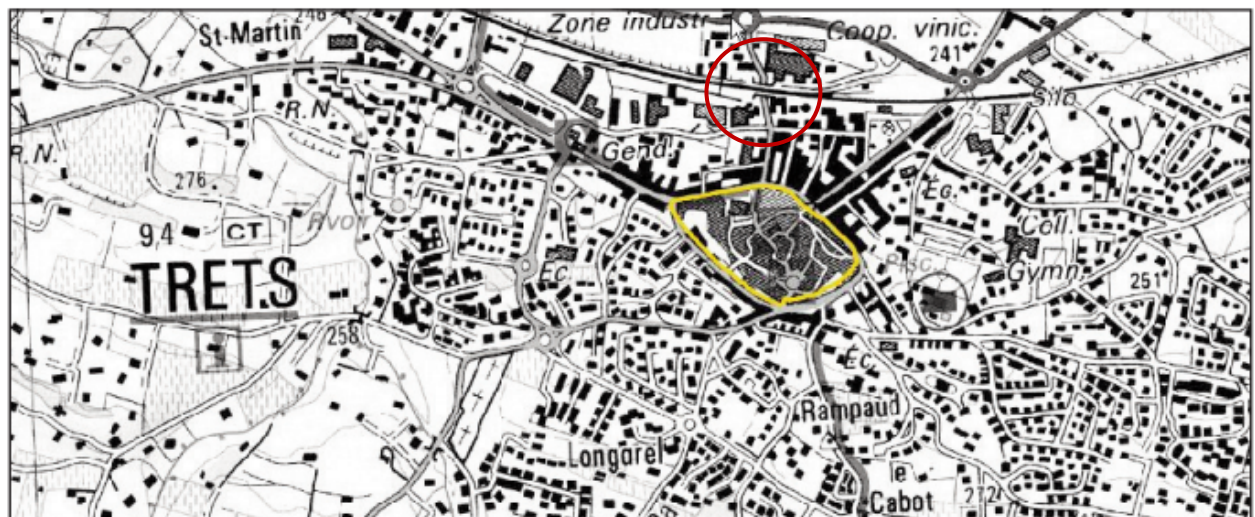
La zone d'étude s'insère dans un milieu urbain confronté à des nuisances sonores typiques d'un quartier du centre-ville.

2.4. Paysage et patrimoine culturel

2.4.1. Monuments historiques

Le centre ancien de la ville Trets est un site inscrit par arrêté du 10 avril 1972.

Cette petite ville est très groupée dans l'enceinte des remparts en majeure partie démolis au cours du siècle dernier.



Juillet 2010

Source : IGN-scan25

Délimitation du site inscrit du centre ancien de la commune de Trets

Le centre ancien recense :

- un monument historique classé : l'église Notre Dame de Nazareth classée par arrêté du 20 septembre 1945,
- un monument historique inscrit : l'ancienne synagogue (maison du 12^{ème} siècle) inscrite par arrêté du 18 décembre 1926.



Compte tenu de l'environnement de l'ouvrage, l'avis simple de l'ABF est requis. Il a été consulté le 11 mai 2012. Ses prescriptions relatives au maintien d'un parement en pierre de la nouvelle culée ont été prises en compte. Les pierres de la culée Ouest démolie seront récupérées en partie et reposées sur la nouvelle culée.

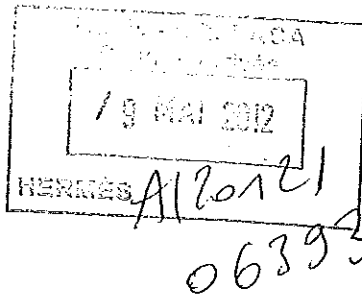
2.4.2. Patrimoine archéologique

La Direction Régionale des Affaires Culturelles a confirmé qu'aucune entité archéologique n'était recensée dans la base de données Patriarche dans les limites strictes de la zone d'étude.

DEPARTEMENT
des
BOUCHES-DU-RHONE
Arrondissement d'Aix-en-
Provence

MAIRIE DE TRETZ

☎ : 04.42.37.55.29
Fax : 04.42.37.55.20



REPUBLIQUE FRANCAISE
Liberté - Egalité - Fraternité

Trets, le 26 avril 2012

Réseau Ferré de France
Direction Régionale Provence Alpes Côte
d'Azur
Monsieur Marc SVETCHINE, Directeur
Régional
Les Docks 10.4
10, Place de la Joliette
BP 85404
13567 Marseille Cedex 02

Vos Réf. : Dossier suivi par Monsieur Gilles THOMAS - Service patrimoine.
Nos Réf. : JCF/MAR/CR - Affaire suivie par Caroline RODIEL.

Objet : Opération d'élargissement du pont rail.

Monsieur le Directeur,

Je reviens vers vous suite à notre dernière réunion en Mairie au sujet des études relatives à l'élargissement du pont rail. Je tiens, en effet, à vous préciser que l'objectif premier de cette opération est la sécurisation du site, qui est très accidentogène et absolument inadapté au cheminement piéton.

Il s'agit avant tout d'assurer un passage sous la voie en toute sécurité pour les piétons, par la mise en place des trottoirs, mais également par une amélioration du trafic routier sur cette voirie, désormais communale.

Je vous confirme que la mise en œuvre de cette opération est indépendante du projet de Zone d'Aménagement Concerté Centre Ville, dont le dossier de réalisation est en cours de rédaction.

Le Pôle Aménagement reste à votre disposition pour toute information complémentaire au 04.42.37.55.29.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, en l'assurance de ma haute considération.

Le Maire,
Vice-président de la Communauté du Pays d'Aix,

Jean-Claude FERAUD.

