



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé  
de l'environnement

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

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



N° 14734\*02

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

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

**Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative**

### Cadre réservé à l'administration

Date de réception

12/02/14

Dossier complet le

12/02/14

N° d'enregistrement

F09314P0045

### 1. Intitulé du projet

Construction d'un ouvrage de franchissement de la voie ferrée en zone industrielle Nord d'Arles et raccordement au système routier existant des voies communales.

### 2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

#### 2.1 Personne physique

Nom

Prénom

#### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Communauté d'Agglomération Arles Crau Camargue Montagnette

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

Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération ACCM

RCS / SIRET

Forme juridique

**Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1**

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

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
6. Infrastructure routière d. Route < à 3 km	510 ml de voie de largeur 8 m
7. Ouvrage d'art a. Pont de longueur < à 100 m	Ouvrage d'art 3 travées de 65 ml

### 4. Caractéristiques générales du projet

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

#### 4.1 Nature du projet

Le projet consiste en la réalisation d'un ouvrage de franchissement d'environ 65 ml au-dessus de la voie ferrée (à proximité du passage existant de dimension inférieure). Le projet s'accompagne d'une voie de raccordement de 510 ml à la voie existante (voie communale n°10 ou Draille du Mas Mollin).

## 4.2 Objectifs du projet

L'accès actuel au port, depuis la zone industrielle, se fait par la voie communale n°10 (Draille du Mas Mollin) qui emprunte un passage sous la voie SNCF. La dimension de ce passage, inférieure à 6m, ne permet pas l'acheminement de tous les convois exceptionnels par voie d'eau. Or le transport par voie fluviale des pièces métalliques de grande dimension produites par la filière chaudronnerie d'Arles éviterait ainsi le transport actuel par route.

Le réaménagement du franchissement de la ligne SNCF a donc pour but de :

- désenclaver le Port Fluvial d'Arles,
- favoriser le développement du transport fluvial.

## 4.3 Décrire sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase de réalisation

Le projet n'est pas encore finalisé, 2 solutions sont actuellement étudiées en ce qui concerne la hauteur au-dessus de la voie SNCF.

Cependant pour ces 2 variantes il s'agit d'un pont 3 travées éloignant les remblais du remblai ferroviaire avec des culées fondées sur pieux.

Concernant la voie de raccordement, des remblais d'une hauteur maximum de 15 m seront mis en œuvre.

La réalisation des travaux sera compatible avec le maintien en service de l'ouvrage de franchissement existant.

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

L'ouvrage présentera les caractéristiques suivantes :

- Pont 3 travées de 65 ml
- 9.4 m de largeur, 2 voies de circulation
- 6.30 ou 7 m de hauteur au-dessus de la voie SNCF (selon la variante choisie)
- compatibilité avec les charges militaires MC80 et MC120
- compatibilité avec des charges exceptionnelles de 6 tonnes/m<sup>2</sup>

La voie de raccordement présentera les caractéristiques suivantes :

- 510 ml
- 2 voies de circulation (8 m de largeur)
- Pente maximale de 7 ‰

Concernant la voie de raccordement, le raccordement à l'existant (voie communale n°10 ou Draille du Mas Mollin) se fera sous la forme :

- de réinsertion sur la voie existante, côté Ouest
- de réinsertion sur la voie existante, côté Est (la voie existante devant être dédiée aux modes doux)

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

Dossier loi sur l'eau (article L214-1 à L214-6 du code de l'environnement)

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

Etude 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 pont	65 ml
Largeur du pont	9.4 ml
Dont chaussée	6 ml
Dont trottoir	2 ml
Dont bordure	1.4 ml
Longueur de la voie de raccordement	510 ml

**4.6 Localisation du projet**

**Adresse et commune(s) d'implantation**

Arles (zone industrielle Nord d'Arles)

Parcelles : CN 184, CO 597 et CO 594, CP 99 et CP113

**Coordonnées géographiques** Long. 43 ° 42, 36 " 22 Lat. 4 ° 37, 35 " 43

**Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 25° a) et b), 32°, 41° et 42° :**

Point de départ : Long. 43 ° 42, 34 " 91 Lat. 4 ° 37, 25 " 23

Point d'arrivée : Long. 43 ° 42, 34 " 95 Lat. 4 ° 37, 50 " 99

Communes : [ ] , [ ]

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 ?

**5.1 Occupation des sols**

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

Aucun usage (mis à part le passage de la voie SNCF sur sa digue) : terrains en friche

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

POS de la commune d'Arles approuvé le 02/03/1993 (dernière modification n°9 le 22/02/2012, modification n°10 en cours).

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

La quasi-totalité de la voie de raccordement se situe en zone MA11 (zone d'urbanisation future à vocation d'activités diverses à caractère inondable, sous-secteur zone industrialo-portuaire).  
50 mètres de la voie de contournement (mais sur une portion qui se superpose à la Draille de Mas de Mollin existante) se situent en zone MBI (zone de Campagne, sous-secteur inondable).  
L'ouvrage de franchissement se situe en zone US1 (zone affectée aux activités ferroviaires, sous-secteur inondable).

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-improad/>

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"/>	Les ZNIEFF les plus proches se situent à environ 300 m à l'ouest du projet (ZNIEFF de type I « Ile de Saxy » et ZNIEFF de type II « Le Rhône »)
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"/>	Commune d'Arles
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 type="checkbox"/>	<input checked="" 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 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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPR inondation approuvé par anticipation le 22 février 2012 PPR technologiques prescrit par arrêté préfectoral du 06 septembre 2010 et prorogé de 18 mois par arrêté du 05 mars 2012 au sujet de la zone entourant les activités de stockage de produits agropharmaceutiques et phytosanitaires exercées par la société DAHER International
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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
d'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	- à environ 500 m à l'ouest du projet : SIC FR9301590 « Le Rhône aval » - à environ 4 km au sud du projet : ZSC FR9301596 « Marais de la vallée des Baux et marais d'Arles » - à environ 5.5 km à l'est du projet : ZPS FR9312013 « Les Alpilles »
d'un monument historique ou d'un site classé ou patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

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

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	engendra-t-il des prélèvements d'eau ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Pendant la phase travaux, prélèvement d'eau pour la construction de la voirie.
	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"/>	Peu de déblais nécessaire en phase travaux : 15 m3 Ils seront cependant stockés en dehors de la zone inondable
	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"/>	La construction de la voie de contournement nécessite entre 66 000 et 73 000 m3 de remblais. Les ressources ne seront pas extraites du sol ou du sous-sol du site de construction.
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"/>	Le projet de par sa nature entrainera une imperméabilisation et une artificialisation du sol sur l'emprise du projet. Cependant on peut considérer que l'incidence sera faible du fait de la nature déjà fortement anthropisées de la zone du projet (voie SNCF, voirie communale, continuité avec la zone industrielle Nord d'Arles)
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 6.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La consommation d'espaces non encore artificialisés (c'est-à-dire en dehors de la route existante) ne concerne que les zones NA et US du POS.
	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La zone du projet est située dans les zones R1, R2 et B2 du PPRi. C'est pourquoi le projet fait l'objet d'une étude hydraulique de l'impact de l'ouvrage sur les écoulements des crues du Rhône (le rapport d'avancement se trouve en annexe) qui vise à concevoir le projet sans que celui-ci ne puisse provoquer une hausse de la ligne d'eau du Rhône qui pourrait accroître le risque de submersion de la voie SNCF. Cette étude sera intégrée dans le futur dossier loi sur l'eau.
	Engendre-t-il des risques sismiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sismiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet sera source de bruit pendant la phase travaux, cependant les engins de chantier seront conformes aux normes en vigueur. Pendant la phase exploitation, le projet ne sera pas source de bruit supplémentaire. Les convois exceptionnels sont de l'ordre de 5 à 10 par an. Le reste du temps la circulation sera équivalente à celle constatée sur la Draille du Mas de Mollin.  Bruit existant par le trafic ferroviaire de la voie SNCF et le trafic routier de la Draille du Mas de Mollin
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	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"/>	Les travaux seront source de vibrations dues aux engins de chantier et de la mise en place de fondations de type « pieux » dans le sol.
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet sera soumis aux vibrations dues au trafic ferroviaire de la voie SNCF qu'il côtoie. Les culées ont été suffisamment éloignées afin d'éviter les tassements de la voie SNCF du fait du projet.

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet est situé en lisière de la zone industrielle Nord d'Arles, il se trouve donc dans un secteur où l'environnement lumineux est important.</p> <p>Cependant l'éclairage public n'est pas présent sur la Draille du Mas de Mollin et il n'est pas prévu d'équiper la future voie.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La phase travaux entrainera des rejets de poussières et de polluants dans l'air notamment dus aux véhicules de chantier.</p> <p>La phase exploitation entrainera des rejets de polluants dus à la circulation routière, mais elle sera de l'ordre de celle constatée aujourd'hui sur la Draille du Mas de Mollin.</p>
Pollutions	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase exploitation le projet générera uniquement des rejets d'eau pluviale (qui seront faibles dans le sens où aucun bassin versant n'est intercepté par la route qui est surélevée).</p> <p>Les modalités des rejets du tablier du pont et de la chaussée seront précisées dans l'étude de l'assainissement pluvial de la solution retenue.</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>Les travaux seront à l'origine de la création de déchets de chantier.</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>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet est réalisé en concertation avec la SNCF afin de minimiser les impacts sur le trafic ferroviaire.</p> <p>Le projet va permettre le développement du transport fluvial au niveau du port d'Arles.</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 :

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 lesquelles :

#### 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.

Au vu des informations du formulaire, nous considérons que le projet pourrait être dispensé d'étude d'impact. En effet le projet consiste en la création d'un pont routier (pour remplacer un existant mais de dimension insuffisante) qui engendrera peu d'impact en phase exploitation. De plus de par sa création ce pont permettra d'éviter l'acheminement de convois exceptionnels depuis la zone industrielle Nord d'Arles jusqu'au port de Fos. Il a été élaboré en concertation avec la SNCF afin de minimiser tout impact sur le trafic ferroviaire.

Les principaux enjeux de ce projet sont hydrauliques. L'ouvrage envisagé s'inscrit dans un secteur très contraint d'un point de vue hydraulique dans la mesure où il enjambe la voie ferroviaire qui joue un rôle de protection contre les crues du Rhône pour la berge gauche du fleuve en général et la ville d'Arles en particulier.

Ce nouvel ouvrage qui comporte un remblai important ne doit en aucun cas, provoquer une rehausse de la ligne d'eau du Rhône qui pourrait accroître le risque de submersion de la voie.

C'est la raison pour laquelle la conception du projet se fait conjointement à une étude hydraulique de l'impact de l'ouvrage sur les écoulements des crues du Rhône (cette étude fera partie du dossier loi sur l'eau).

Un schéma de principe d'essainissement du projet sera également élaboré sur la variante retenue.

