

I. LES EAUX SUPERFICIELLES

I.1 CONTEXTE HYDROLOGIQUE

Le projet se situe en rive gauche du Rhône, qui par son bassin hydrographique de 98 000 km² environ, sa longueur de 812 km son débit moyen de 1 700 m³/s (relevé à Beaucaire, Gard (30)), est le fleuve le plus important de Méditerranée et l'un des plus importants en France. Le Rhône a un système hydrologique extrêmement complexe. Il entame son parcours sous la forme d'un torrent de montagne et se termine dans le delta de la Camargue, après avoir alimenté le Léman et traversé plusieurs villes et grandes agglomérations.

Au Nord du projet, entre les communes de Roquemaure et de Sorgues, le Rhône se sépare deux bras, le grand Rhône situé au niveau de Villeneuve-lès-Avignon à l'Ouest et le petit Rhône du côté d'Avignon. Au niveau du projet en rive droite du Rhône se trouve l'île de la Barthelasse, la plus grande île fluviale d'Europe, d'une superficie de 9,8 km². À 850 m au Nord du projet on retrouve la confluence de la rivière Ouvèze de la Sorgue à Velleron avec le Rhône [Figure 6].

Selon le SDAGE Rhône-Méditerranée-Corse 2016-2021, le projet se situe au sein du territoire n°4 « Vallée du Rhône » et plus particulièrement dans le sous-bassin versant TR_00_03 « Rhône aval ». La masse d'eau correspondante est celle du « Bras d'Avignon et ses annexes » identifiée FRDR2008a dont les objectifs d'état écologique et chimique sont visés à l'échéance 2027.

Code masse d'eau	Nom de la masse d'eau	Catégorie de masse d'eau	Objectif d'état écologique					Objectif d'état chimique			
			Objectif d'état	Statut	Echéance	Motivations en cas de recours aux dérogations	Paramètres faisant l'objet d'une adaptation	Echéance sans ubiquiste	Echéance avec ubiquiste	Motivations en cas de recours aux dérogations	Paramètres faisant l'objet d'une adaptation
FRDR2008a	Bras d'Avignon et ses annexes	Cours d'eau	bon potentiel	MEFM	2027	FT	substances dangereuses, hydrologie, morphologie	2015	2027	FT	Benzo(g,h,i)perylène + Indeno(1,2,3-cd)pyrène

Par ailleurs, le programme de mesures du SDAGE identifie les mesures pour atteindre les objectifs de bon état, de réduction des émissions de substances et de mesures spécifiques aux zones protégées. Parmi elles, on retrouve des problématiques liées à l'altération de la continuité, à l'altération de la morphologie, à la pollution diffuse par les pesticides, à la pollution ponctuelle par des substances ainsi qu'aux prélèvements.

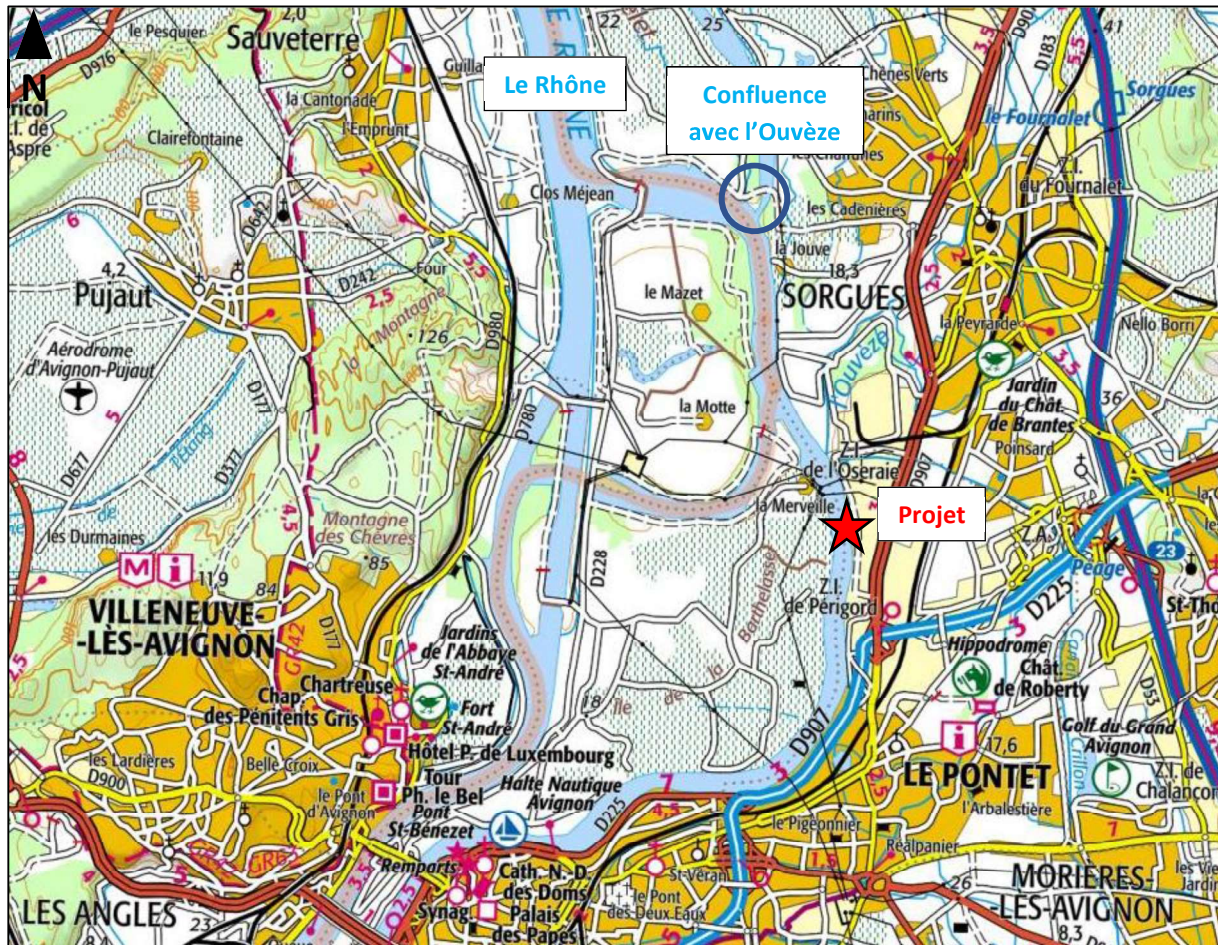


Figure 6. Contexte hydrologique du projet (Géoportail)

1.2 ZONES INONDABLES

Le projet se situe dans le lit mineur du Rhône et dans le zonage du Territoire à Risques d'inondation Importants (TRI) d'Avignon – Plaine de Tricastin – Basse Vallée de la Durance. Dans le cas d'un scénario extrême et comme le montre la figure suivante [Figure 7], les terrains situés de part et d'autre de l'ouvrage pourront être inondés sur des hauteurs comprises entre 0 et 2 m.

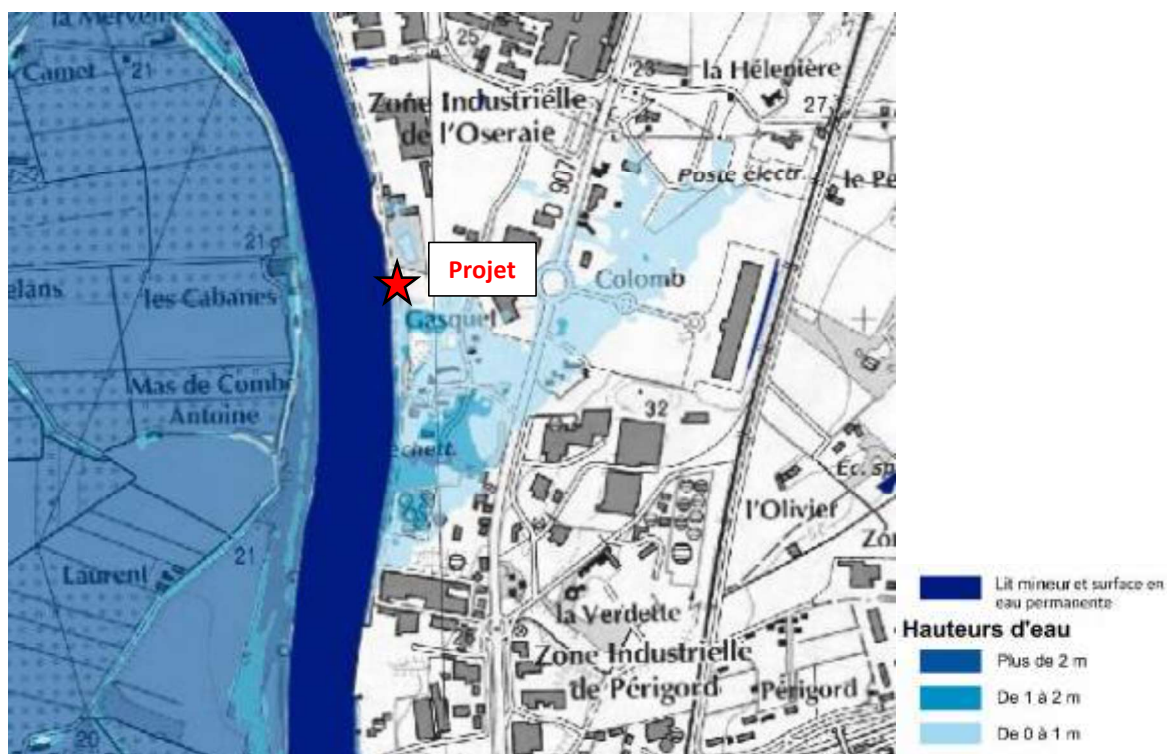


Figure 7. Localisation du projet par rapport au TRI d'Avignon - Plaine du Tricastin - Basse Vallée de la Durance
(Eau RMC)

I.3 INCIDENCES SUR LES EAUX SUPERFICIELLES

Dans un premier temps, on notera que le projet d'estacade a été défini de manière à conserver un niveau supérieur à celui d'une crue centennale (21,60 NGF) observée à ce point du Rhône, de sorte qu'il ne soit pas affecté par les eaux en crue d'une part, et de limiter l'effet d'embâcle d'autre part. Le projet ne sera donc pas à l'origine d'une modification des débits de crues dans le secteur.

En parallèle, lors de la phase chantier d'installation de l'estacade, des impacts potentiels et temporaires peuvent survenir comme le déversement accidentel de produits indésirables lié à la circulation d'engins (hydrocarbures, etc.) ou pendant l'opération d'enrochement générant un risque de départ et de lessivage de matériaux fins dans le Rhône.

En période d'exploitation de l'estacade et de la future plateforme, il existe essentiellement un risque de pollution accidentelle liée à la présence de la pelle à grappin utilisée dans le cadre du chargement et du déchargement des péniches. Toutefois, un tel scénario ne met pas en cause d'importantes charges polluantes et, la pelle sera équipée de tous les moyens nécessaires à la gestion rapide d'un épandage accidentel.

Enfin, on notera que l'exploitation de cet ouvrage portuaire aucun prélèvement ou rejet dans les eaux superficielles ou souterraines.

I.4 MESURES

Dans le cadre de la phase chantier, l'exploitant veillera utiliser des matériaux propres dans le cadre de l'enrochement et de procéder à l'entretien régulier des engins de chantier et utilisation d'engins équipés de kits de lutte contre une pollution accidentelle.

Durant l'exploitation, les dépôts sauvages seront interdits sur l'ouvrage et ses abords (ainsi que le chemin de halage) et la pelle à grappin disposera d'un kit anti-pollution.

Par ailleurs, l'exploitant veillera en période de chantier comme en période d'exploitation, à déplacer les engins ou structures mobiles et à évacuer le site en cas de crue.

II. LES EAUX SOUTERRAINES

II.1 CONTEXTE HYDROGÉOLOGIQUE

Selon le SDAGE 2016-2021, le projet se situe au niveau de la masse d'eau souterraine référencée FRDG382 « Alluvions du Rhône du défilé de Donzère au confluent de la Durance et alluvions de la basse vallée Ardèche ».

La station de mesure de Sorgues (BSS002DQGX), la commune limitrophe au Nord, indique un bon état chimique depuis le début des mesures effectuées en 2007 [Tableau 2]. Par ailleurs, les documents du SDAGE indique l'objectif de bon état de cette masse d'eau été atteint en 2015.

Tableau 2. Évolution et historique de l'état chimique de la station BSS002DQGX à Sorgues (84)

BE 2017

EVALUATION & HISTORIQUE

Pour faire apparaître le paramètre déclassant, cliquer sur MAUV ou MED ou MOY.

	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
ETAT CHIMIQUE	BE	BE	BE	BE	BE	BE	BE	BE	BE
Nitrates	BE	BE	BE	BE	BE	BE	BE	BE	BE
Pesticides	BE	BE	BE	BE	BE	BE	BE	BE	BE
Métaux	BE	BE	BE	BE	BE	BE	BE	BE	BE
Solvants chlorés	BE	BE	BE	BE	BE	BE	BE	BE	BE
Autres	BE	BE	BE	BE	BE	BE	BE	BE	BE

LÉGENDES

ETAT CHIMIQUE

- BE Bon état
- MED Etat médiocre
- IND Etat indéterminé : données insuffisantes pour déterminer un état chimique
- Absence ou insuffisance de données

II.2 INCIDENCES SUR LES EAUX SOUTERRAINES

Les effets du projet sur les eaux souterraines seront négligeables car la création et l'exploitation de l'ouvrage n'impliquent pas de rejet ou de prélèvement sur les eaux souterraines. Les risques sont essentiellement liés durant la phase chantier comme la phase exploitation au déversement accidentel de produits contenus dans les engins qui pourraient s'infiltrer dans le sol. Comme pour les eaux souterraines, la quantité de polluants qui pourrait se déverser sera très faible et il sera possible d'intervenir très rapidement pour éviter un épandage accidentel.

II.3 MESURES

Comme pour les eaux superficielles, l'exploitant veillera à disposer d'un kit anti-pollution dans la pelle de chargement/déchargement et interdira tout dépôts d'ordures ou d'encombrants au niveau de l'ouvrage et de ses abords.

III. MILIEU NATUREL

III.1 ZONES D'INTÉRÊT NATUREL

Les contraintes environnementales s'appliquant au droit du site sont listées dans le tableau suivant [Tableau 3] :

Type de contrainte	Projet directement concerné	Zone la plus proche
Protection réglementaire	NON	Aucune protection réglementaire ne se situe à proximité du projet. On notera la présence de l'Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope FR3800577 "Ision de la Barthelasse", situé à 3 km à l'Ouest du site d'étude.
Natura 2000	OUI	Le projet se trouve dans le du site Natura 2000 FR9301590 « Le Rhône aval » relatif à la Directive Habitats [Figure 9]
Parc Naturel Régional	NON	Le projet n'est pas concerné par un Parc Naturel Régional
ZNIEFF de type I	NON	Le projet n'est pas concerné par une ZNIEFF de type I. La plus proche est la ZNIEFF 930012355 « Le Vieux Rhône des Arméniers » située à 3,5 km au Nord du projet
ZNIEFF de type II	OUI	Le projet se situe en limite Est de la ZNIEFF 930012343 « Le Rhône »

Tableau 3. Contraintes environnementales recensées au droit du site

Le projet est concerné par la zone Natura 2000 FR9301590 « Le Rhône aval » de la Directive Habitats [Figure 8]. Dans ce sens, une étude appropriée des incidences Natura 2000 a été réalisée par le bureau d'études BIOTOPE au chapitre IV suivant.

Le projet se situe en limite de la ZNIEFF de type II « Le Rhône » mais cette proximité cette ZNIEFF n'implique pas d'étude spécifique à réaliser [Figure 9].

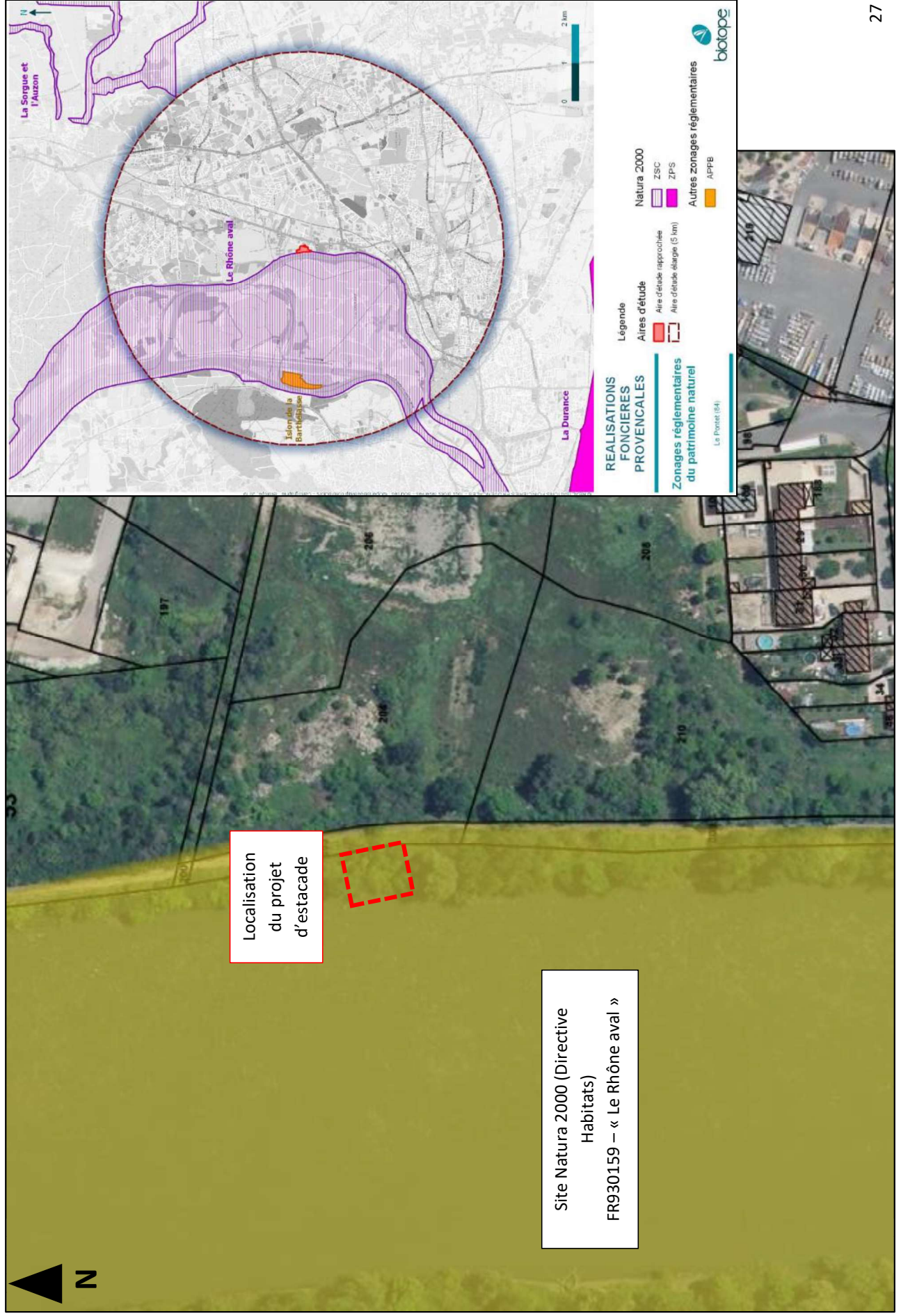


Figure 8. Localisation du projet par rapport au réseau Natura 2000 (Géoportail)

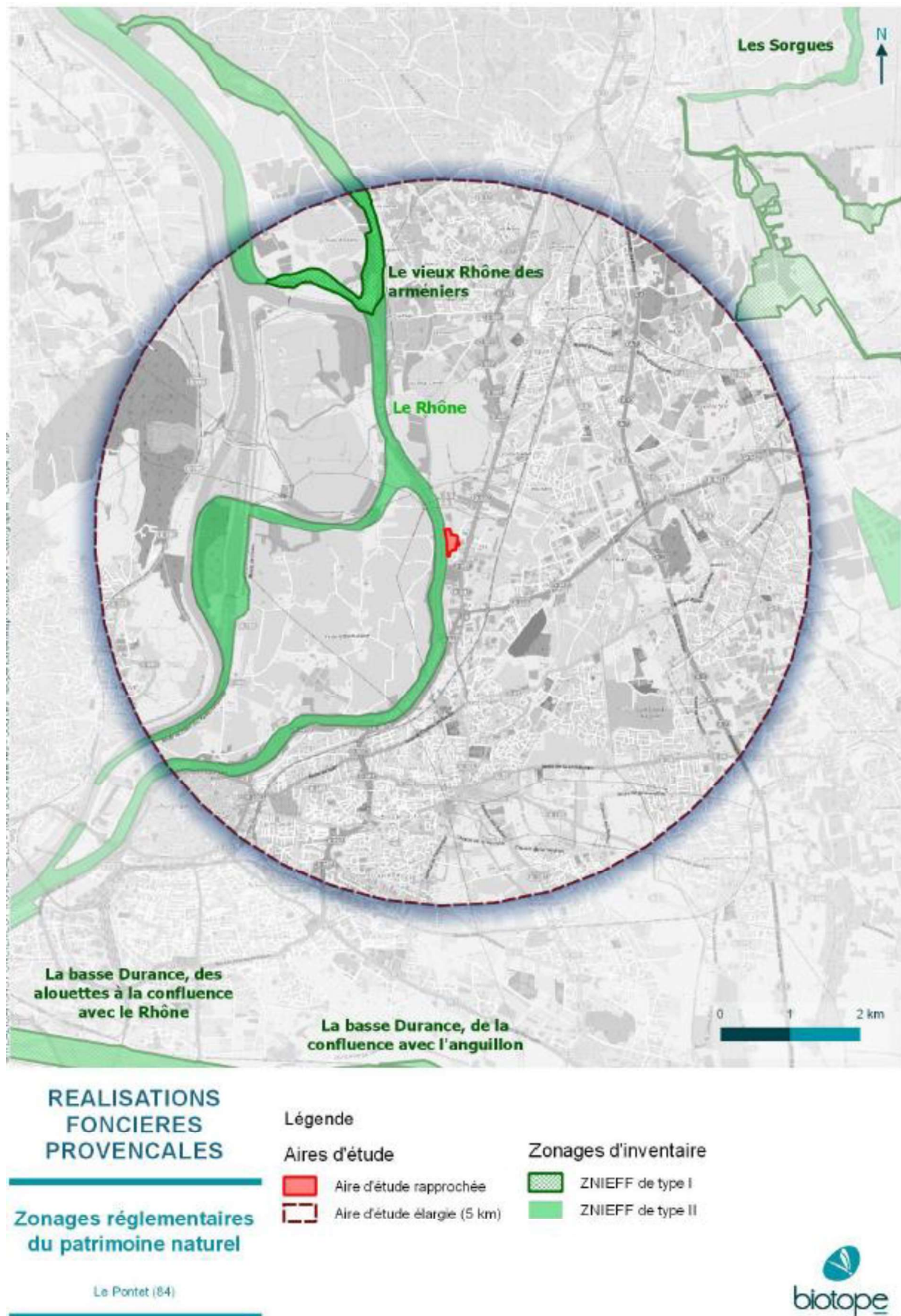


Figure 9. Localisation des ZNIEFF les plus proches (BIOTOPE)

III.2 DIAGNOSTIC ÉCOLOGIQUE

Le bureau d'études BIOTOPE a réalisé un diagnostic écologique dans le cadre du projet global de plateforme multimodale de la société RFP ainsi qu'une évaluation simplifiée des incidences Natura 2000. Ces éléments sont synthétisés dans la suite de ce chapitre mais ils sont disponibles de manière plus détaillée en **Annexe 2** et en **Annexe 3** du présent document.

III.2.1 Milieux naturels

L'inventaire a permis de mettre en évidence trois habitats au niveau de la zone d'étude [Figure 10] :

- ✓ Terrains rudéralisés : Il s'agit de terrains vagues remaniés occupés de merlons de terres et dépôts de gravats. Ils sont colonisés par une flore spontanée nitrophile composée d'espèces communes caractéristiques des terrains secondaires et enrichis en matières organiques ;
- ✓ Ripisylve méditerranéenne à Peuplier blanc : La ripisylve est considérée d'intérêt communautaire au titre de Natura 2000 (Code Natura 2000 : 92A0). Il s'agit des ripisylves du bassin méditerranéen du *Populion albae*. En raison de sa typicité réduite et de son état dégradé, cette ripisylve présente un intérêt floristique faible ;
- ✓ Arbres isolés : Trois platanes au sud de la zone d'étude ont été recensés, sans valeur floristique, ils peuvent toutefois servir de support pour la faune locale (avifaune et chiroptères).

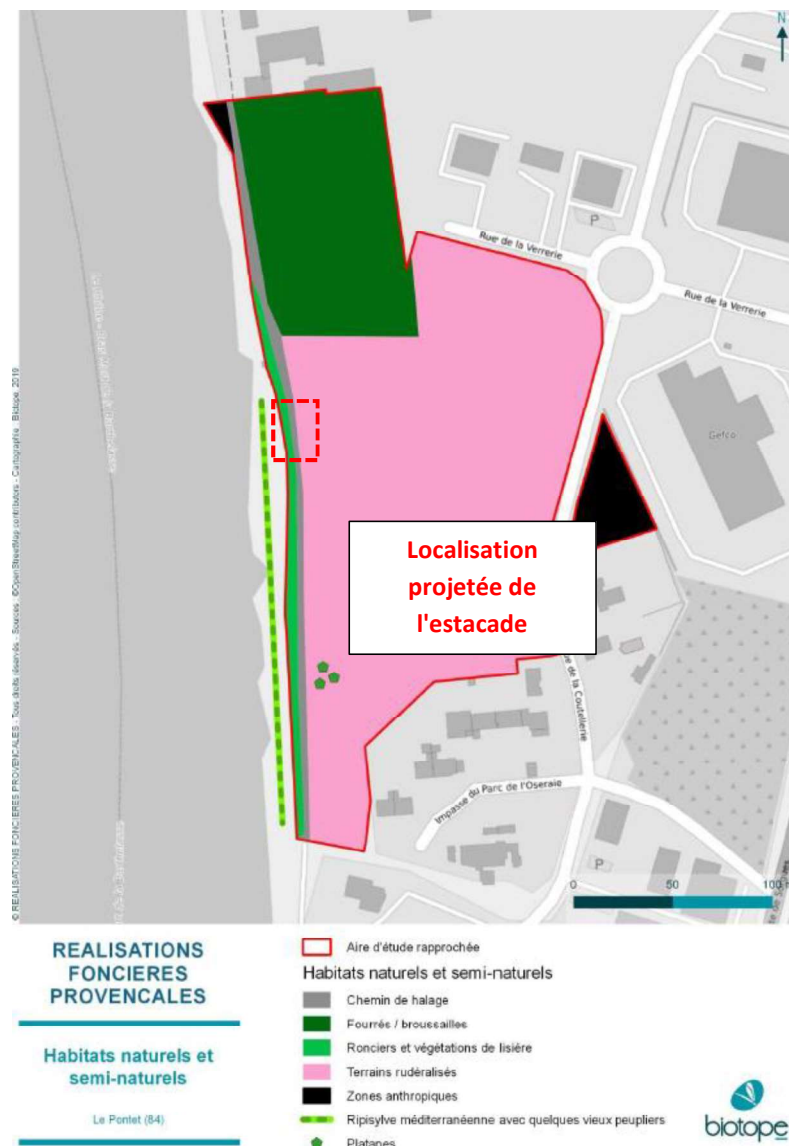


Figure 10. Habitats naturels et semi-naturels au niveau de la zone d'étude (BIOTOPE)

III.2.2 Espèces faunistiques et floristiques

L'analyse simplifiée des incidences sur le site Natura 2000 ZSC "Le Rhône aval" (FR9301590) (**Annexe 2**) a porté sur l'ensemble des espèces inscrites à l'annexe II de la directive 92/43/CEE et ayant conduit à sa désignation. Le tableau suivant [Tableau 4] ne regroupe que les espèces potentielles parmi les espèces inscrites, résultant d'un passage de terrain dédié à la faune et un passage de terrain dédié à la flore en novembre 2019.

Tableau 4. Espèces ayant conduit à la désignation de la ZSC "Rhône aval" potentiellement présentes sur la zone d'étude (BIOTOPE)

Groupe d'espèces	Nom de l'espèce	Potentialité	Précisions
Amphibiens, reptiles	Triton crêté <i>Triturus cristatus</i>	-	-
	Cistude d'Europe <i>Emys orbicularis</i>	-	-
Crustacés	Aucune espèce inscrite à l'annexe II de la directive 92/43/CEE et ayant conduit à la désignation du site Natura 2000 ZSC Le Rhône aval		
Insectes	Ecaille chinée <i>Euplagia quadripunctaria</i>	-	-
	Cordulie à corps fin (<i>Oxygastra curtisii</i>)	Potentielle	Espèce non observée sur le terrain mais présence d'herbiers susceptibles d'être favorables à l'espèce au stade larvaire. Les berges lui sont favorables en émergence.
	Agrion de Mercure <i>Coenagrion mercuriale</i>	-	-
	Gomphe de Graslin <i>Gomphus graslinii</i>	Potentielle	Espèce non observée sur le terrain et absence d'habitat larvaire favorable à l'espèce. Les berges sont quant à elles favorables à l'espèce en émergence
	Lucane cerf-volant <i>Lucanus cervus</i>	-	-
	Grand Capricorne <i>Cerambyx cerdo</i>	-	-
Mammifères terrestres	Castor d'Europe (<i>Castor fiber</i>)	Présente de manière anecdotique	Quelques rares indices de présence alimentaire ont été mis en évidence sur la zone d'étude. Il s'agit de branches de peupliers/saules coupées depuis l'eau ou depuis la berge quand celle-ci n'est pas trop pentue. Ces indices, anciens, correspondent à des prélèvements opportunistes (individus de passage). Aucune zone particulièrement favorable à l'alimentation de l'espèce n'est présente sur la zone d'étude où la ripisylve est en mauvais état de conservation et les essences recherchées par le castor rares (la berge est essentiellement occupée par des espèces non consommées comme le Faux-indigo, le Robinier, l'Erable negundo, le Figuier, le Platane, des ronces...). En termes de gîte,

			<p>la berge est très peu favorable au creusement de terriers en raison de son recouvrement par des gravats/blocs (aucun terrier ou terrier-hutte n'a été observé) et en raison de sa situation (exposition au courant). La zone d'étude ne semble ainsi pas faire partie du territoire d'une famille de castor (où alors de façon marginale). Sa fréquentation par l'espèce est anecdotique.</p>
	<p>Loutre d'Europe</p>	<p>Présente en transit</p>	<p>Jusqu'à il y a peu la Loutre n'était plus présente sur le Rhône. Historiquement présente sur la grande majorité des réseaux hydrographiques et dans la plupart des zones humides de France continentale, celle-ci avait fortement régressée. Elle ne se rencontrait alors plus que dans les départements de la façade atlantique et le Massif Central. Toutefois, on constate depuis deux décennies environ une dynamique de recolonisation des fleuves et rivières méditerranéennes depuis le massif central. Aujourd'hui l'espèce poursuit sa progression et le Rhône constitue indéniablement l'axe majeur de la recolonisation de la Loutre en Rhône-Alpes et PACA, pas forcément pour sa capacité à abriter une importante population pérenne (ce sont surtout les annexes hydrauliques qui sont fréquentées) mais pour son rôle essentiel comme axe de déplacement pour des individus en recherche de territoire. Le fleuve possède aussi peut-être un rôle important de refuge en cas d'étiage sévère sur les affluents/milieus aquatiques périphériques.</p> <p>Concernant la zone d'étude, la consultation des bases de données SILENE et Faune PACA montre que de nombreux indices de présence ont été mis en évidence en 2016 et 2017 au nord de celle-ci (au niveau d'annexes hydrauliques comme la lône des Castors, ou au niveau de carrefours stratégiques comme la confluence de l'Ouvèze). Les berges du Rhône au niveau de la zone d'étude</p>

			correspondent donc à une zone de transit pour l'espèce (corridor écologique).
Chiroptères	Grand Murin (<i>Myotis myotis</i>)	Peu probable	-
	Petit Murin (<i>Myotis blythii</i>)	Peu probable	-
	Murin de Capaccini (<i>Myotis capaccinii</i>)	Peu probable mais potentiel	Potentiellement en transit
	Murin à oreilles échancrées (<i>Myotis emarginatus</i>)	Potentiel	Potentiellement en chasse au niveau de la ripisylve
	Grand rhinolophe (<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>)	Peu probable, principalement connu plus en aval de la vallée du Rhône	-
	Rhinolophe euryale (<i>Rhinolophus euryale</i>)	Peu probable	-
	Minioptère de Schreibers (<i>Miniopterus schreibersii</i>)	Potentiel	Potentiellement en transit au niveau de la ripisylve
Oiseaux	Aucune espèce inscrite à l'annexe II de la directive 92/43/CEE et ayant conduit à la désignation du site Natura 2000 ZSC Le Rhône aval		
Plantes	Aucune espèce inscrite à l'annexe II de la directive 92/43/CEE et ayant conduit à la désignation du site Natura 2000 ZSC Le Rhône aval.		
Poissons	Bouvière (<i>Rhodeus amarus</i>)	Présence en alimentation	Les herbiers correspondent à des habitats de vie et d'alimentation pour cette espèce appréciant les petits fonds (qui a été observée en faible effectif). Aucune zone favorable à la reproduction n'a toutefois été mise en évidence pour cette espèce ostracophile. En effet, aucun bivalve d'eau douce autochtone de la famille des unionidés n'a été observé en pied de berge.
	Lamproie marine (<i>Petromyzon marinus</i>)	Si présence, uniquement anecdotique	Aucun individu identifié par le vidéocomptage du Barrage de Sauveterre sur les 3 dernières années (source : Observatoire des poissons migrateurs amphihalins Rhône-Méditerranée).
	Alose (<i>Alosa Agone</i>)	De passage uniquement (montaison et dévalaison)	Cette espèce vit en mer et vient se reproduire en eau douce. C'est un grand migrateur qui passe au niveau de la zone d'étude en mars/avril (en longeant les berges) pour rejoindre ses frayères situées en amont (sur le fleuve et ses affluents). En fin d'été, les alosons dévalent (descente vers la mer). A ce moment-là il n'est pas impossible d'en retrouver sur la zone d'étude, même s'il s'agit d'une présence anecdotique (la

			dévalaison ne se fait à priori pas spécifiquement le long des berges).
	Chabot (<i>Cottus gobio</i>)	Si présence, uniquement anecdotique	Habitats présents sur le bras d'Avignon non favorables à ces espèces. Si présence, uniquement anecdotique.
	Blageon (<i>Telestes souffia</i>)		
	Sofie (<i>Parachondrostoma toxostoma</i>)		

III.3 CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

L'analyse des continuités écologiques peut avoir lieu à différentes échelles du territoire. D'une part on peut parler de notion de continuité écologique, introduite en 2000 par la Directive Cadre sur l'Eau (DCE). La continuité écologique désigne alors un ensemble de milieux aquatiques ou terrestres qui relie entre eux différents habitats vitaux pour une espèce ou un groupe d'espèces. Ils sont constitués de réservoirs de biodiversité (espaces de biodiversité remarquable, dans lesquels les espèces trouvent les conditions favorables pour réaliser tout ou partie de leur cycle de vie) et de corridors écologiques (axes de communication biologique entre les réservoirs de biodiversité).

On peut également caractériser ces milieux terrestres ou aquatiques fonctionnant en continuité écologique, on parle alors de Trame verte et bleue. La Trame verte et bleue est une mesure phare du Grenelle Environnement qui porte l'ambition d'enrayer le déclin de la biodiversité au travers de la préservation et de la restauration des continuités écologiques.

La Trame verte et bleue est un outil d'aménagement durable des territoires qui vise à maintenir et reconstituer un réseau écologique cohérent, à l'échelle du territoire national, pour permettre aux espèces animales et végétales, de circuler, de s'alimenter, de se reproduire, de se reposer, etc.

Le principal document utilisé pour rendre compte des continuités écologiques à l'échelle régionale est le **Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE)**, instauré par la loi Grenelle 2 dans l'objectif de freiner la perte de biodiversité par la reconstitution d'un réseau écologique fonctionnel. Ce document comporte une cartographie au 1/100 000e des continuités écologiques à enjeu régional, opposable aux documents d'urbanisme et un plan d'action.

En région Provence Alpes Côte-d'Azur, l'élaboration du SRCE, co-pilotée par l'État et la Région, a démarré fin novembre 2011 par la désignation d'un groupement de maîtrise d'œuvre qui regroupe à la fois des compétences naturalistes terrestres et aquatiques, d'aménagement du territoire, de communication et de concertation. C'est le groupement ECO-MED/G2C/Aqualogiq/Appel d'Air qui a été retenu au terme d'un appel d'offre lancé par la DREAL PACA. Ainsi, le Schéma Régional de Cohérence Écologique de PACA a été adopté en séance plénière régionale le 17 octobre 2014. Il a ensuite été définitivement approuvé par arrêté ministériel du 26 novembre 2014.

Le secteur du projet est particulièrement concerné par la Trame bleue puisqu'il se situe le long du Rhône, qui représente l'un des axes majeurs de la continuité écologique à l'échelle régionale. Le Rhône à ce niveau-là est d'ailleurs considéré comme un réservoir de biodiversité [Figure 11]. La deuxième cartographie [Figure 12], plus fine, caractérise le Rhône comme cours d'eau réservoir inclus dans la sous-trame « eaux courantes » et comme réservoir compris dans la sous-trame « zones humides ». La troisième cartographie [Figure 13] précise que le site se trouve dans un réservoir auquel est assigné un objectif de préservation optimale. Toutefois, on notera que le

secteur est assez contrasté car selon les trois cartographies, le Rhône est bordé à l'Est par plusieurs zones industrielles et centres-villes qui correspondent à des espaces artificialisés.

|| Selon le SRCE PACA, le projet est inclus en bordure d'un réservoir de biodiversité associé à la Trame bleue. Ce secteur est en bon état selon le document, puisque seul un objectif de préservation (et non de remise en état) lui a été assigné.

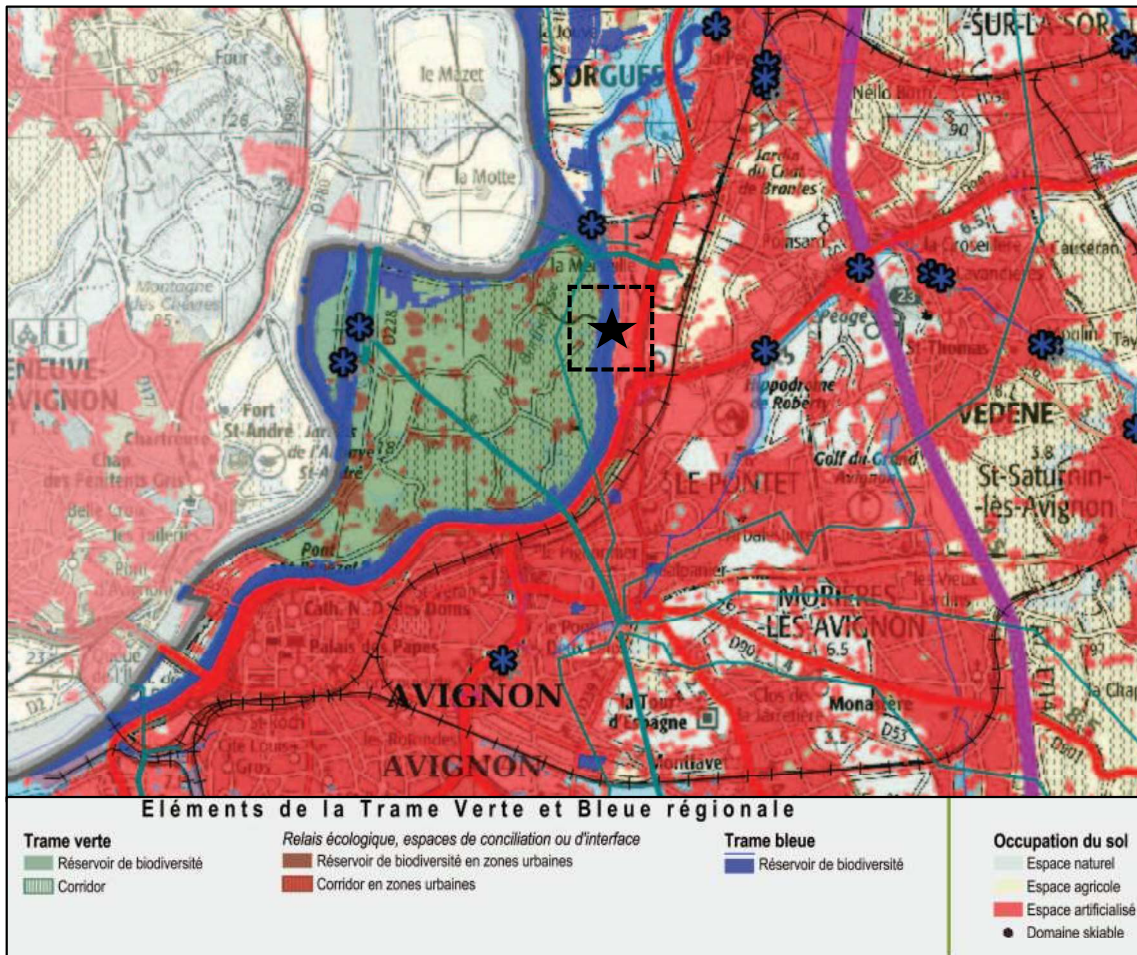


Figure 11. Extrait de la carte 1 du SRCE PACA - Éléments de la TVB régionale

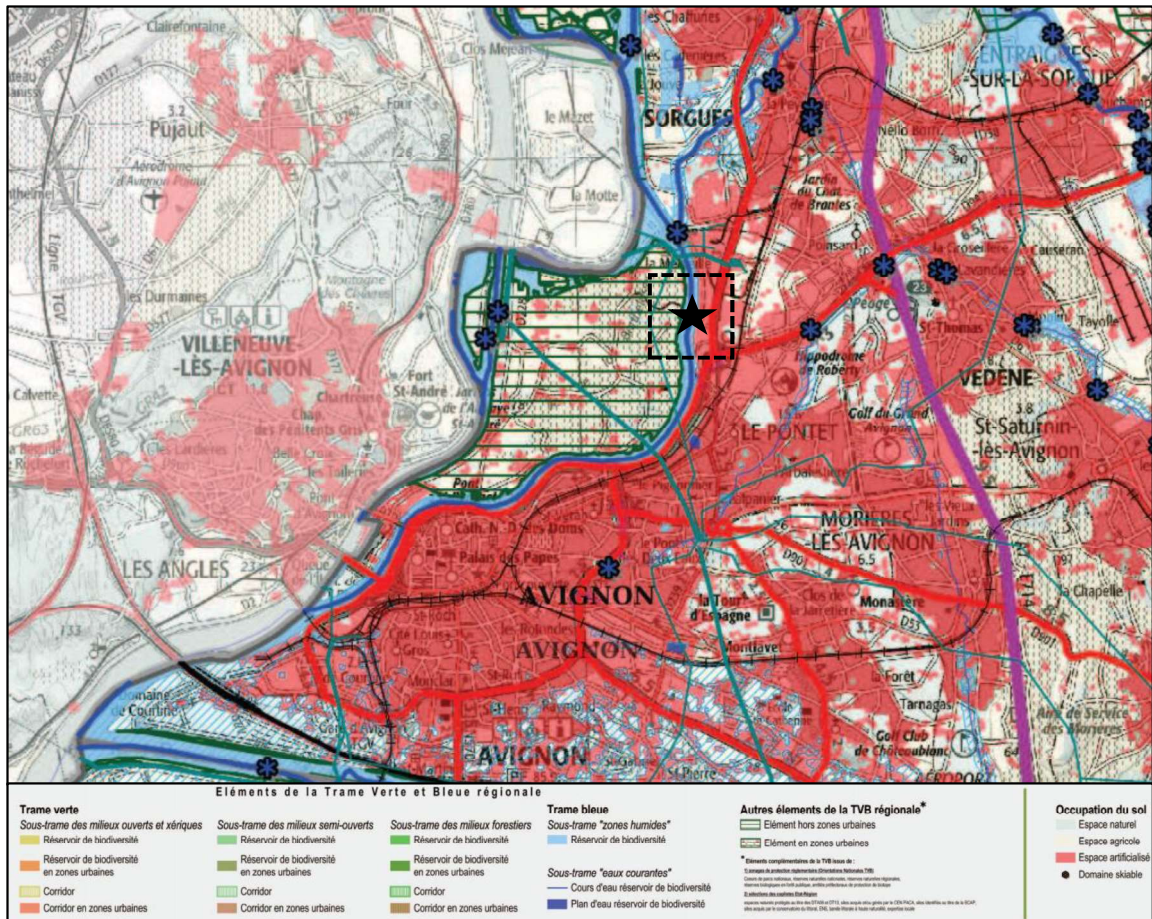


Figure 13. Extrait de la carte 2 du SRCE PACA - Éléments de la TVB régionale distingués par sous-trame

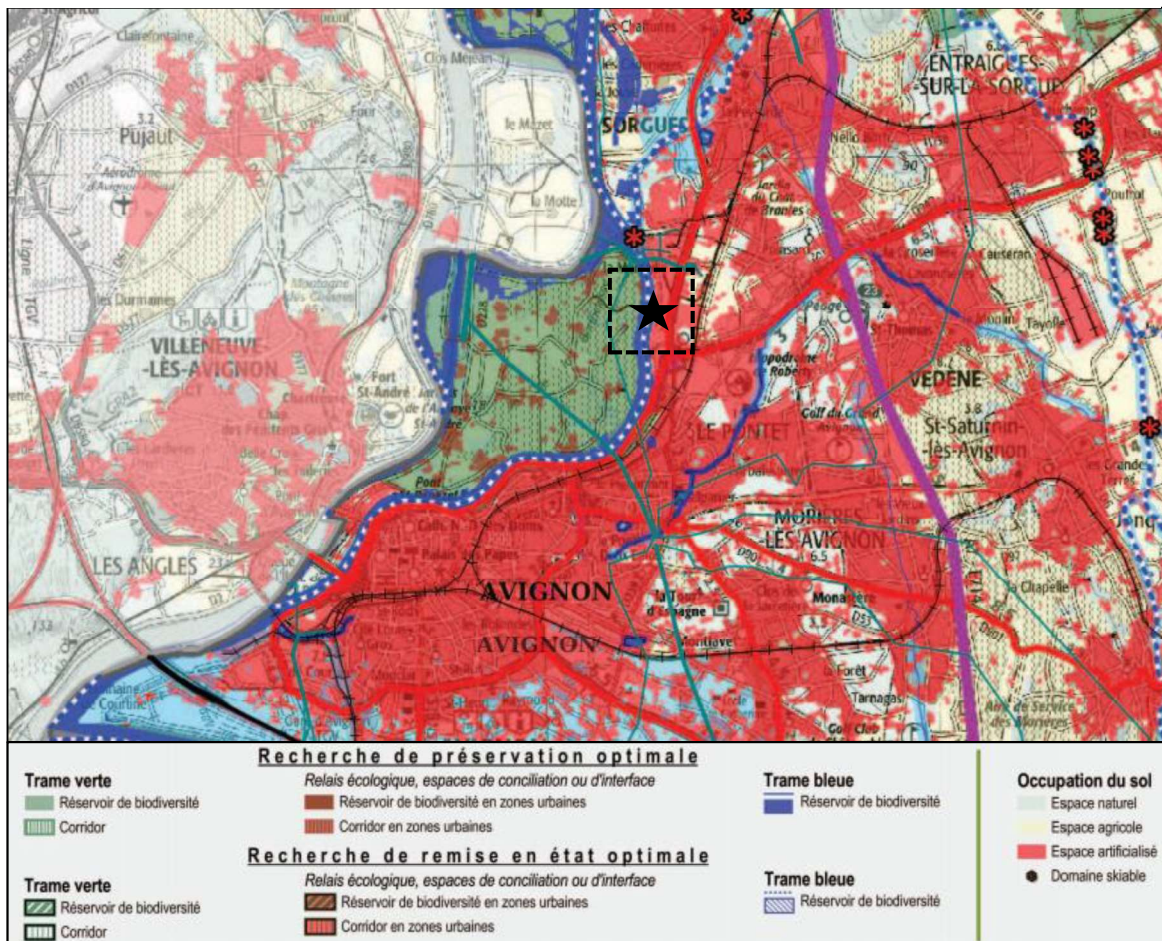


Figure 12. Extrait de la carte 3 du SRCE PACA - Objectifs assignés aux éléments de la TVB régionale

Les cartes précédentes sont complétées par la carte de la localisation de la zone d'influence par rapport au Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) de la région PACA [Figure 14]. Cette dernière permet de préciser que le site d'étude se trouve en bordure d'une zone humide de la Trame bleue elle-même associée au cours d'eau du Rhône.

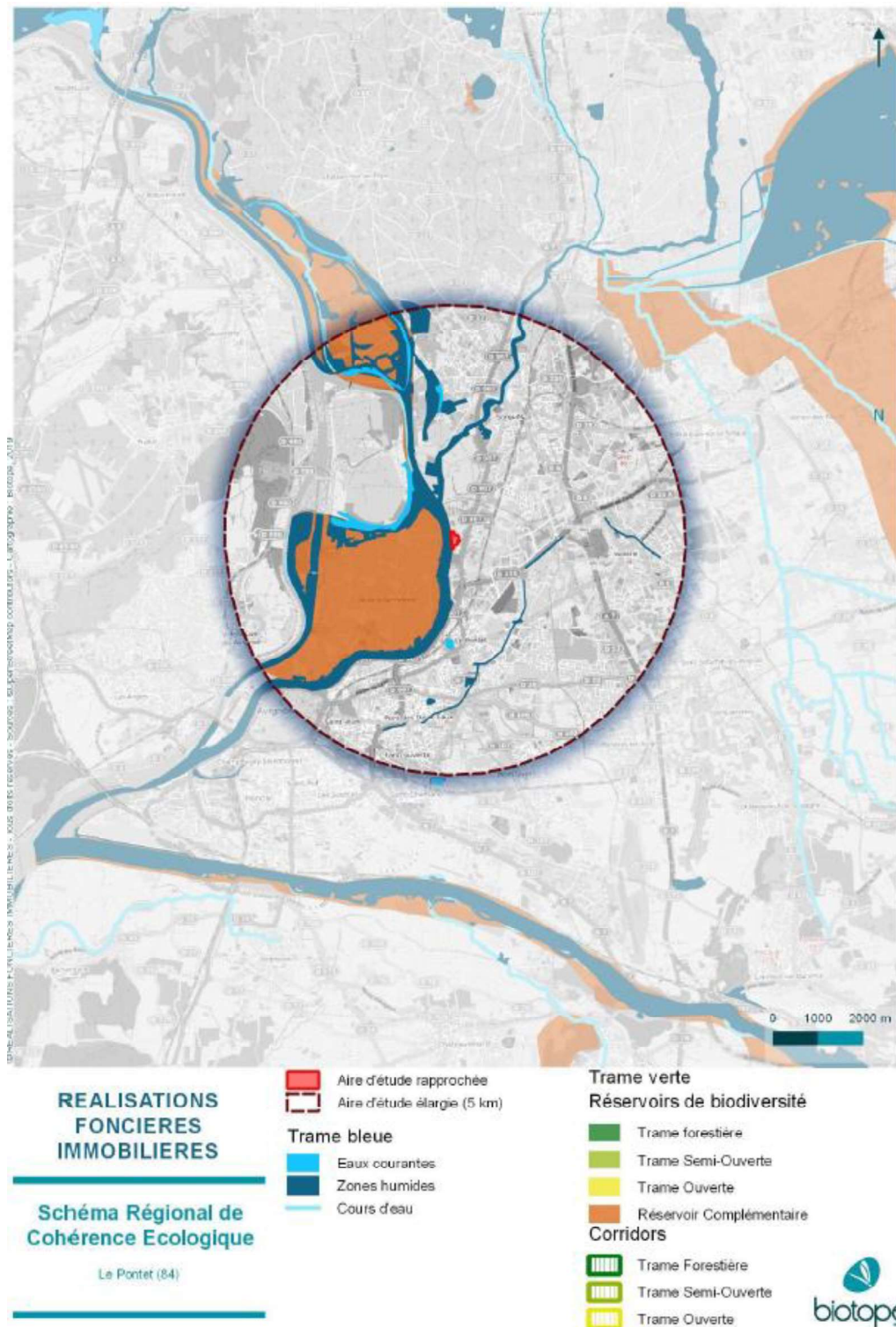


Figure 14. Localisation de la zone d'étude par rapport au SRCE (BIOTOPE)

IV.EFFETS-MESURES SUR LE MILIEU HUMAIN

IV.1 NUISANCES

Comme décrit précédemment, l'ouvrage portuaire s'inscrit dans le projet global de plateforme industrielle de la société RÉALISATIONS FONCIÈRES PROVENÇALES (RFP). Le projet est lui-même situé dans une zone industrielle de l'Oseraie dans laquelle les activités sont déjà susceptibles de générer des nuisances relatives aux poussières, aux bruits et aux odeurs. Parmi elles, on notera qu'à proximité du projet se trouvent :

- ✓ L'entreprise de transport GEFCO située à environ 180 m à l'Est ;
- ✓ Le dépôt de pierres et de matériaux de décoration de la société GRANIER DIFFUSION situé à environ 220 m à l'Est ;
- ✓ Le magasin de vente de matériaux de construction CHAUSSON MATÉRIAUX localisé à environ 240 m au Sud-Est ;
- ✓ La RD.907, qui passe à environ 250 m à l'Est du site ;
- ✓ Une déchèterie ouverte aux services techniques communaux (interdits aux particuliers et professionnels) située à environ 260 m au Sud ;
- ✓ Le port fluvial de LE PONTET situé à 700 m au Sud ;
- ✓ L'usine SEPR (Société Européenne Produits Réfractaires), située à environ 400 m.

Le projet en lui-même pourra être à l'origine de l'émission de bruits et de poussières pendant la durée de la phase chantier ainsi que durant son exploitation. Dans un premier temps, la phase d'installation de l'estacade ne prendra que 6 mois, ce qui limite les nuisances générées durant cette période. Durant la phase d'exploitation, c'est-à-dire le chargement et le déchargement des péniches, les émissions de bruits et de poussières devraient se limiter principalement à 1 jour dans la semaine au maximum, ce qui réduit limite à nouveau les effets de l'estacade pendant la durée de son utilisation.

Les nuisances générées par le projet, bien qu'assez limitées, pourront s'ajouter à celles qui existent déjà au sein de la zone industrielle. Elles peuvent impacter principalement le groupement d'une dizaine d'habitations situé à environ 100 m au Sud du projet. Toutefois, rappelons qu'il s'agit ici d'une zone industrielle qui existe depuis de nombreuses années et qui est en perpétuelle expansion. L'implantation d'activités industrielles, potentiellement à l'origine de nuisances, y est donc privilégiée et favorisée par rapport à d'autres secteurs de la commune de LE PONTET.

L'installation et l'exploitation de l'ouvrage portuaire pourra être à l'origine d'émissions de bruits et de poussières toutefois, elles peuvent être considérées comme faibles vis-à-vis des émissions déjà générées par les activités de la zone industrielle.

IV.2 TRAFIC

IV.2.1 État actuel

Le projet se situe dans la zone industrielle de l'Oseraie, qui est desservie par un axe majeur du secteur, la RD.907 qui s'étend depuis Orange jusqu'à Avignon. Le Conseil Général du Vaucluse définit dans un comptage de 2014, un trafic moyen journalier annuel de 22 423 véhicules, dont 10% (2242) de poids-lourds.

Actuellement, dans la même zone industrielle, à environ 700 m au Sud du projet, se trouve un port fluvial comprenant un quai de 143 mètres de long permettant le transport de 275 000 tonnes de produits dont 84% liés aux activités du BTP (sables et graviers). Ces derniers permettent entre autres d'alimenter une centrale à béton de la société LAFARGE ainsi qu'une centrale d'enrobage de la société PRADIER ENROBÉS.

IV.2.2 Trafic induit par le projet

Rappelons que la construction de l'estacade sur la commune de LE PONTET s'insère dans un projet global de création d'une plateforme industrielle multimodale, permettant notamment le transport fluvial de granulats et d'autres produits minéraux en vue de leur utilisation au sein de la centrale d'enrobage et de la centrale à béton. Il est également envisagé d'utiliser le double-fret pour le transport de matériaux inertes. L'approvisionnement en matériaux de la plateforme et par conséquent le projet d'estacade, constitue donc une condition préalable au projet de la plateforme.

Le projet d'estacade permettrait de recevoir une quantité de matériaux de l'ordre 1000 tonnes par semaine, soit environ 45 000 tonnes/an depuis les carrières du secteur disposant d'un accès au Rhône (PRADIER CARRIERES à Mondragon, CARRIERES MARONCELLI à Piolenc/Caderousse principalement). Si on considère que ces matériaux étaient acheminés par la route, le trafic engendré correspondrait donc à 38 camions de 26 tonnes par semaine, soit 7 à 8 camions par jour, pour approvisionner la plateforme multimodale depuis le Nord de la R.907. À ce trafic viendra s'ajouter les produits finis sortant du site par le biais d'autres camions, qui n'est pour le moment pas quantifiable puisque la plateforme n'est pas encore en activité.

En parallèle, la quantité de matériaux apportés sur le site en une semaine (environ 1000 tonnes) correspond à la capacité moyenne d'une seule péniche. Bien que l'exploitation de l'estacade entraînerait une légère augmentation du trafic fluvial (environ 1 péniche par semaine), elle entraînera également la diminution considérable du trafic routier qui aurait pu être engendré par l'apport de matériaux pour alimenter la plateforme (38 camions par semaine). Par ailleurs, l'exploitant a exprimé la volonté d'utiliser le double-fret en remplissant les péniches avec des matériaux inertes selon les besoins.

On peut donc considérer que le projet d'estacade aura une incidence positive sur le trafic qu'il soit routier ou fluvial. Il limitera en effet le trafic routier sur les axes principaux du secteur et participera au trafic fluvial actuellement sous-exploité sur l'axe Rhône-Saône.

IV.3 MESURES

Afin de limiter les nuisances pouvant être liées à la phase chantier, notamment les bruits et les poussières, l'exploitant veillera à réaliser les travaux d'installation de l'ouvrage durant des horaires de chantier classiques (8h – 17h) et en semaine. La durée du chantier sera d'environ 6 mois, ce qui limitera les émissions sur le long terme.

Dans le cadre de l'exploitation de la plateforme multimodale, l'ensemble du site pourra faire l'objet de contrôles réguliers portant sur les émissions de bruits et de poussières.

En ce qui concerne le trafic, on peut considérer qu'aucune mesure n'est nécessaire car le projet en lui-même sera à l'origine d'une réduction considérable du trafic routier.

ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LES PRINCIPAUX PLANS ET PROGRAMMES

I. COMPATIBILITÉ AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

I.1 PLAN LOCAL D'URBANISME

La commune du PONTET, dans laquelle se situe le projet d'estacade, ainsi que le projet global de plateforme multimodale de la société RFP, a élaboré un Plan Local d'Urbanisme, arrêté le 11 décembre 2018. Toutefois, ce dernier n'a pas encore été approuvé à la suite de l'enquête publique. Il est donc actuellement concerné par le Règlement National d'Urbanisme.

Selon le projet de PLU du PONTET, l'estacade projetée se situerait au niveau d'un zonage « UE » [Figure 15], correspond aux zones d'activités situées au Nord de la commune sur les secteurs de l'Oseraie, Périgord et Saint-Tronquet et au Sud de la commune sur le secteur Realpanier.

Dans ce zonage sont interdits les aménagements suivants :

- ✓ Les constructions destinées à l'habitat autres que celles visées à l'article UE2 ;
- ✓ Les constructions destinées à l'exploitation agricole ou forestière ;
- ✓ L'ouverture et l'exploitation de carrières ;
- ✓ L'aménagement de terrains de camping et de stationnement de caravanes ;
- ✓ Les affouillements et exhaussements de sol sauf ceux nécessaires à la réalisation des occupations et utilisations du sol autorisées et ceux prévus en emplacements réservés sur les documents graphiques.

En l'occurrence, le projet ne correspond à aucun de ces activités interdites. On peut également préciser que le l'extrait du plan de zonage n'indique pas de Servitude d'Utilité Publique dans le secteur concerné par le projet d'estacade.

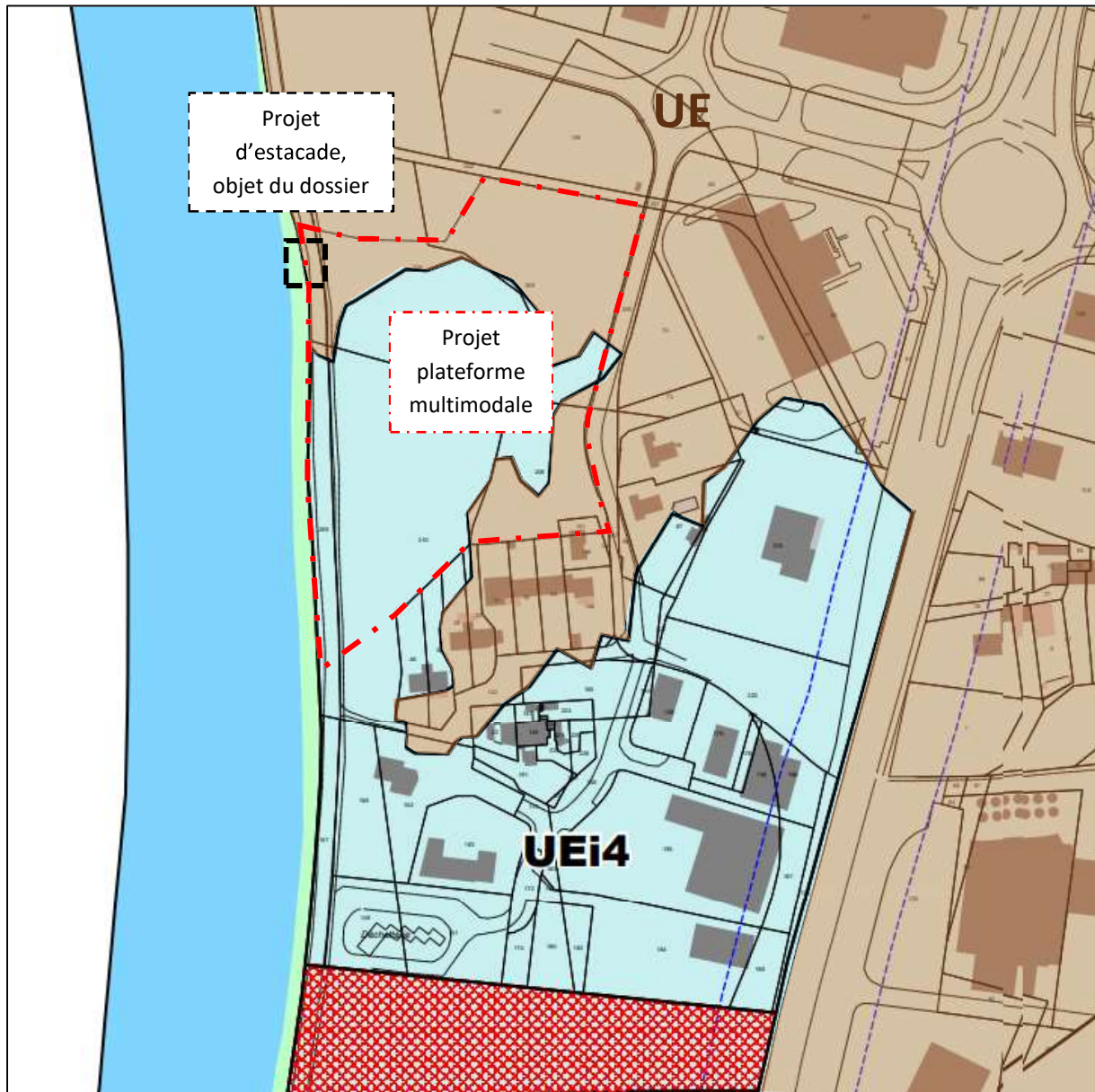


Figure 15. Extrait du plan de zonage du projet de PLU de LE PONTET

I.2 SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE (SCoT)

À l'origine, le SCoT du Bassin de vie d'Avignon a été approuvé le 16 décembre 2011. Deux ans après son approbation, les élus ont décidé le 1^{er} Juillet 2013 d'engager la révision du SCoT. L'objectif était d'adapter le projet aux nouveaux enjeux, à l'élargissement du périmètre et aux évolutions législatives et réglementaires. Le 4 février 2019, les élus ont décidé de prescrire de nouveau l'élaboration et la révision générale du SCoT sur le périmètre élargi du Syndicat Mixte du Bassin de Vie d'Avignon. À ce jour, les démarches de révision SCoT du Bassin de vie d'Avignon sont encore en cours.

Le rapport de présentation du SCoT en cours de révision indique une sous-exploitation du potentiel du Rhône pour le transport fluvial entre Lyon et Marseille. Comparativement aux autres modes de transport, le transport fluvial dispose de nombreux atouts : possibilité de transport massifié (convois poussés pouvant transporter jusqu'à 5000 tonnes de fret), sécurité (transport en site propre, faible accidentologie), économie d'énergie (2 à 3 fois moins que la route), performances environnementales en termes d'émission de gaz à effet de serre (2 à 4

fois moins que la route), de nuisances sonores ou de pollution des eaux, possibilité de desserte en douceur du cœur des agglomérations sans gêne pour les riverains.

Par ailleurs, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) indique à plusieurs reprises, l'intérêt du transport fluvial dans le bassin d'Avignon à travers les « défis » suivants :

- ✓ **Défi 1. Tirer parti du positionnement interrégional du bassin de vie d'Avignon, levier d'attractivité et de rayonnement** : « *Contribuer au portage et à l'animation d'une démarche inter-SCoT : Mobiliser davantage le potentiel du fer et du fleuve pour le transport de marchandises et définir une complémentarité entre les ports et bases logistiques au sein de la vallée du Rhône* ».
- ✓ **Défi 3. Une ambition renouvelée pour répondre aux besoins d'un territoire dynamique** : « *Structurer une filière logistique qui valorise conjointement le rail et le fleuve* ».

En l'occurrence, le projet d'estacade de la société RFP participera à un projet global de plateforme multimodale dont l'approvisionnement en matériaux permettant d'alimenter une centrale à béton et une centrale d'enrobage, dépendra essentiellement du trafic fluvial. La construction de cet ouvrage contribuera donc au développement du potentiel fluvial à l'échelle du bassin d'Avignon et répond donc aux objectifs ciblés par le SCoT en ce qui concerne les problématiques logistiques.

II. COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LE SDAGE RHÔNE-MÉDITERRANÉE

II.1 PRÉSENTATION DU DOCUMENT

Le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) du Bassin Rhône Méditerranée-Corse existe depuis décembre 1996². Sa dernière version (SDAGE RM 2016-2021) vient d'être approuvée par l'arrêté du 3 décembre 2015 portant approbation du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Rhône Méditerranée et arrêtant le programme pluriannuel de mesures correspondant (JORF n°0295 du 20 décembre 2015).

Le bassin Rhône-Méditerranée concerne :

- ✓ 8 régions, en tout ou partie et 28 départements ;
- ✓ 127 000 km² (25% du territoire national) ;
- ✓ 15 millions d'habitants ;
- ✓ 5 parcs nationaux ;
- ✓ 2 786 masses d'eau superficielles ;
- ✓ 238 masses d'eau souterraines.

En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le SDAGE Rhône-Méditerranée concerne :

- ✓ 6 départements (31 400 km²) ;
- ✓ Près de 5 millions d'habitants ;
- ✓ 4 Parcs nationaux (Calanques, Port-Cros, Mercantour et Écrins) ;
- ✓ Des zones de montagnes, plaines littorales, vallée du Rhône et de la Durance, littoral rocheux, etc.

Le SDAGE RM est un instrument de planification qui s'appuie désormais sur 9 orientations fondamentales lesquelles s'imposent notamment aux administrations, collectivités locales, établissements publics, etc.

Le nouveau SDAGE 2016-2021 a en effet ajouté une neuvième orientation par rapport au schéma précédent (2010-2015), l'orientation fondamentale n°0, intitulée "s'adapter aux effets du changement climatique".

Ces orientations fondamentales figurent ci-dessous [**Tableau 4**]. Elles concernent l'ensemble des masses d'eau du bassin. Leur bonne application doit permettre de contribuer à l'atteinte des objectifs environnementaux du SDAGE.

ORIENTATION	LIBELLÉ
OF 0	S'adapter aux effets du changement climatique
OF 1	Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité
OF 2	Concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques
OF 3	Prendre en compte les enjeux économiques et sociaux des politiques de l'eau et assurer une gestion durable des services publics d'eau et d'assainissement
OF 4	Renforcer la gestion de l'eau par bassin versant et assurer la cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau

² Suite à la loi n°2002-92 du 22 janvier 2002 relative à la Corse, le bassin Rhône-Méditerranée-Corse a été séparé en 2 bassins (bassin Rhône-Méditerranée et bassin de Corse), tous deux disposant d'un comité de bassin compétent sur son territoire. Depuis 2010, chacun des 2 bassins dispose de son propre SDAGE et programme de mesure.

ORIENTATION	LIBELLÉ
OF 5	Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé
OF 6	Préserver et restaurer le fonctionnement naturel des milieux aquatiques et des zones humides
OF 7	Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir
OF 8	Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques

Tableau 5. Liste des 9 orientations fondamentales du SDAGE Rhône Méditerranée 2016-2021

Ces 9 orientations fondamentales s'appuient sur **7 questions importantes** (QI) soumises à la consultation du public et des assemblées lors de l'instruction du schéma. Il s'agit de :

- ✓ QI 1 : Eau et changement climatique ;
- ✓ QI 2 : État physique et biologique des milieux aquatiques ;
- ✓ QI 3 : Gestion durable du patrimoine et des services publics d'eau et d'assainissement ;
- ✓ QI 4 : Lutte contre les pollutions ;
- ✓ QI 5 : Risque d'inondation ;
- ✓ QI 6 : Mer Méditerranée ;
- ✓ QI 7 : Gouvernance et efficacité des politiques de l'eau.

II.2 COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LE SDAGE RM 2016-2021

En lien avec ses orientations fondamentales (ci-après dénommées "OF"), le SDAGE énonce plusieurs recommandations potentiellement applicables au projet de réaménagement de l'établissement COZZI TP. Elles sont synthétisées dans le tableau ci-après [Tableau 5] :

ORIENTATION FONDAMENTALE	LE SDAGE	COMMENTAIRES
OF n°0	S'adapter aux effets du changement climatique	Cette orientation fondamentale est transversale, et se répercute sur 61 dispositions (soit plus de la moitié des dispositions du SDAGE 2016-2021). Elle ne concerne donc pas directement le projet.
OF n°1	Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité	Cette orientation s'adresse uniquement aux collectivités et pouvoirs publics – elle ne concerne donc pas le projet.
OF n°2	<p><u>Disposition 2-01</u> "Mettre en œuvre de manière exemplaire la séquence éviter-réduire-compenser (ERC)"</p> <p><u>Disposition 2-02</u> "Évaluer et suivre les impacts des projets"</p>	<p>Dans le cas présent, le dossier a évalué avec attention les effets du projet sur la qualité, les modalités d'écoulement et la préservation des ressources en eau (superficielles et souterraines).</p> <p>Le projet d'estacade vise principalement la limitation du trafic routier sur les axes majeurs du secteur tout en participant au développement du transport fluvial sur le Rhône.</p>

ORIENTATION FONDAMENTALE	LE SDAGE	COMMENTAIRES
OF n°3	Prendre en compte les enjeux économiques et sociaux des politiques de l'eau et assurer une gestion durable des services publics d'eau et d'assainissement	Cette orientation s'adresse uniquement aux collectivités et pouvoirs publics – elle ne concerne donc pas le projet.
OF n°4	Renforcer la gestion de l'eau par bassin versant et assurer la cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau	Cette orientation s'adresse uniquement aux collectivités et pouvoirs publics – elle ne concerne donc pas le projet.
OF n°5	OF n°5A : "Poursuivre les efforts de lutte contre les pollutions d'origine domestique et industrielle"	Le projet en lui-même ne sera pas à l'origine de pollutions d'origine domestique ou industrielle. Des mesures de prévention sont prévues dans le cadre du chantier et de l'exploitation de l'ouvrage, visant à limiter les risques de pollution.
	OF n°5B : "Lutter contre l'eutrophisation des milieux aquatiques"	Le Rhône dans le secteur d'Avignon n'est pas recensé parmi les cours d'eau sensibles au problème d'eutrophisation. Par ailleurs, aucun rejet lié au projet ne sera réalisé directement dans les eaux superficielles.
	OF n°5C : "Lutter contre les pollutions par les substances dangereuses"	Sans objet – aucune substance dangereuse ou pesticide ne sera rejetée au niveau de l'estacade.
	OF n°5D : "Lutter contre la pollution par les pesticides"	La présente étude analyse successivement les impacts du projet sur ³ : la ressource en eau, les captages AEP, la masse d'eau souterraine, la qualité des eaux. En l'occurrence, ces effets ont été jugés faibles.
OF n°6	OF n°6A : "Agir sur la morphologie et le décloisonnement pour préserver et restaurer les milieux aquatiques"	Le Rhône dans ce secteur n'est pas considéré comme un réservoir biologique selon la carte n°6A du SDAGE RM. Site localisé au niveau d'un axe migration des poissons amphihalins (anguille, alose, lamproie) correspondante à une zone d'action prioritaire (carte 6A-B1, 6A-B2, 6A-B3).
	OF n°6B : "Préserver, restaurer et gérer les zones humides"	Le projet ne se situe pas dans une zone humide identifiée lors des inventaires réalisés par le bureau d'études BIOTOPE.

³ Par ordre d'apparition dans le SDAGE

ORIENTATION FONDAMENTALE	LE SDAGE	COMMENTAIRES
OF n°7	Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir.	Aucun prélèvement n'est réalisé dans les eaux souterraines ou superficielles au niveau du projet. Par conséquent, il n'y a aucun impact quantitatif.
OF n°8	<u>Disposition 8-01</u> "Préserver les champs d'expansion des crues"	Le projet ne se situe pas au droit d'une zone d'expansion des crues et a été dimensionné de manière à prendre en compte le niveau d'eau pour une crue centennale.

**Tableau 6. Analyse de la compatibilité du projet avec les orientations fondamentales du SDAGE
Rhône-Méditerranée 2016-2021**

En l'absence d'élément s'opposant à la mise en œuvre des orientations fondamentales, le projet est compatible avec le SDAGE Rhône Méditerranée 2016-2021.

III. COMPATIBILITÉ AVEC LE PLAN RHÔNE 2015-2020

Le Plan Rhône est un projet de développement durable du territoire à l'échelle de l'axe Rhône-Saône pour la période 2005-2025. Il réunit 9 partenaires signataires : l'État et deux de ses opérateurs publics (l'Agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse et VNF), les quatre Régions de l'axe (Provence Alpes Côte d'Azur, Occitanie, Auvergne-Rhône-Alpes et Bourgogne-France-Comté), EDF et CNR. Aujourd'hui dans sa 2ème programmation, il repose sur deux outils financiers : le contrat de plan interrégional Plan Rhône 2015-2020 (CPIER) d'un montant de 850M€, coordonné par le Préfet de région Auvergne-Rhône-Alpes, préfet coordinateur de bassin, et le programme opérationnel interrégional Rhône-Saône 2014-2020 (POI) d'un montant de 33M€, géré par le Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes.

Bien que l'accent soit mis sur les inondations, ce vaste plan traite le Rhône dans sa globalité : transport, tourisme, culture, patrimoine, énergie, environnement... Ces différents aspects se croisent également avec le volet inondation (ex : allier culture du risque et culture du fleuve, gérer les débordements en prenant en compte la qualité des eaux...).

Les orientations du Plan 2015-2020 se déclinent au travers de 3 grands axes détaillés en 5 volets :

- ✓ Volet 1 : La gestion multifonctionnelle des eaux et des milieux du Rhône et de la Saône regroupe les volets Inondations et Qualité des eaux, ressource et biodiversité ;
- ✓ Volet 2 : Le développement économique doit permettre la création de valeur et d'emplois sur les territoires, en développant le transport fluvial et les sites portuaires, le tourisme en mode doux et la production d'énergie renouvelables. Il regroupe les volets Transport fluvial, Tourisme et patrimoine, et Énergie ;
- ✓ Volet 3 : Les dynamiques et les innovations territoriales et sociétales : évolution la plus sensible du Plan Rhône 2015- 2020, cet axe a été créé afin de mobiliser davantage et d'accompagner les territoires, de renforcer la sensibilisation du grand public aux enjeux du territoire Rhône-Saône (inondations, transport fluvial et développement des zones industrialo-portuaires, richesses environnementales, tourisme) et de structurer la recherche, l'innovation et la capitalisation des connaissances sur le fleuve.

En l'occurrence, le Plan Rhône 2015-2020 prévoit un engagement financier de 182,3 millions d'euros en ce qui concerne le transport fluvial et porte sur 5 objectifs opérationnels :

- ✓ Développer le trafic fluvial en travaillant sur la demande ;
- ✓ Développer les actions de formation en faveur des métiers de l'eau ;
- ✓ Poursuivre et optimiser les opérations d'infrastructures fluviales ;
- ✓ Accompagner la croissance du trafic ;
- ✓ Poursuivre les actions de recherche et d'innovation.

Le projet d'estacade répond directement à l'objectif visant à poursuivre et optimiser les opérations d'infrastructures fluviales. En effet, parmi les actions qui en découlent, on retrouve l'aménagement d'interfaces fluviales pour la logistique urbaine et les aménagements portuaires, qui sont directement liées au présent projet. En effet, l'aménagement d'un ouvrage « simple » comme une estacade, répondra à cet objectif, tout en répondant aux besoins de la société RFP en privilégiant l'approvisionnement de matériaux au profit du transport fluvial.

On peut considérer que le projet est compatible avec le Plan Rhône 2015-2020.

IV.COMPATIBILITÉ AVEC LE L'ARRÊTÉ DE PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

L'Arrêté du 28 novembre 2007 fixant les prescriptions générales applicables aux installations, ouvrages, travaux ou activités soumis à déclaration en application des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement et relevant de la rubrique 3.1.2.0 (2°) de la nomenclature annexée au tableau de l'article R.214-1 du code de l'environnement.

La compatibilité du projet d'estacade avec cet arrêté est analysée ci-dessous [Tableau 6].

Tableau 7. Analyse de la compatibilité du projet avec l'Arrêté

Chapitre	Article	Prescription de l'arrêté du 11 septembre 2003	Justification
Dispositions générales	1	Respect des présentes prescriptions	C'est l'objet du présent document de déclaration.
	2	Respect des engagements et seuils déclaratifs	La rubrique IOTA concernée par le projet d'estacade sur la commune de LE PONTET est clairement définie à ce jour. Les seuils déclarés ne seront donc pas dépassés.
Conditions d'exploitation	3	Les ouvrages ou installations sont régulièrement entretenus de manière à garantir le bon écoulement des eaux et le bon fonctionnement des dispositifs destinés à la protection de la ressource en eau et des milieux aquatiques ainsi que ceux destinés à la surveillance et à l'évaluation des prélèvements et déversements. Ils doivent être compatibles avec les différents usages du cours d'eau.	Ces prescriptions seront respectées par la société RÉALISATIONS FONCIÈRES PROVENÇALES (RFP) dans les délais impartis.
	4	L'implantation des ouvrages et travaux doit être adaptée aux caractères environnementaux des milieux aquatiques ainsi qu'aux usages de l'eau. Les conditions d'implantation doivent être de nature à éviter ou, à défaut, à limiter autant que possible les perturbations sur les zones du milieu tant terrestre qu'aquatique. Elles ne doivent ni engendrer de perturbations significatives du régime hydraulique du cours d'eau, ni aggraver le risque d'inondation à l'aval comme à l'amont, ni modifier significativement la composition granulométrique du lit mineur. Sur les cours d'eau à lit mobile, les modifications du profil en long et du profil en travers ne doivent pas réduire significativement l'espace de mobilité du cours d'eau.	Les travaux seront très limités au niveau de l'estacade, que ce soit en termes de durée ainsi qu'en termes d'implantation des structures. Ils seront notamment réalisés en dehors des périodes favorables aux espèces aquatiques. Par ailleurs, l'exploitant a veillé à prendre en compte l'élévation du niveau d'eau pour une crue centennale afin de limiter toute incidence de l'ouvrage sur le régime hydraulique du cours d'eau et le risque inondation. Enfin, des enrochements de naturels sur une épaisseur d'un mètre seront mis en place au niveau de la berge pour consolider la structure.
	5	Le déclarant établit une description comprenant notamment la composition	Ces prescriptions seront respectées par la société RÉALISATIONS FONCIÈRES

		<p>granulométrique du lit mineur, les profils en travers, profils en long, plans, cartes et photographies adaptés au dimensionnement du projet.</p> <p>Le déclarant établit un plan de chantier comprenant cette description graphique et un planning, visant, le cas échéant, à moduler dans le temps et dans l'espace la réalisation des travaux et ouvrages en fonction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des conditions hydrodynamiques, hydrauliques ou météorologiques ; - de la sensibilité de l'écosystème et des risques de perturbation de son fonctionnement ; - de la nature et de l'ampleur des activités de navigation, de pêche et d'agrément ; le préfet peut en outre fixer les périodes pendant lesquelles les travaux ne doivent pas avoir lieu ou doivent être restreints (périodes de migration et de reproduction des poissons, de loisirs nautiques...). <p>En outre, le plan de chantier précise la destination des déblais et remblais éventuels ainsi que les zones temporaires de stockage.</p> <p>Le déclarant adresse ce plan de chantier au service chargé de la police de l'eau au moins quinze jours avant le début des travaux. Il en adresse également copie au maire de chaque commune sur le territoire de laquelle les travaux sont réalisés, aux fins de mise à disposition du public.</p>	<p>PROVENÇALES (RFP) dans les délais impartis.</p>
	6	<p>Les travaux et les ouvrages ne doivent pas créer d'érosion progressive ou régressive ni de perturbations significatives de l'écoulement des eaux à l'aval ni accroître les risques de débordement. Les hauteurs d'eau et vitesses d'écoulement résultant de ces travaux doivent être compatibles avec la capacité de nage des espèces présentes afin de ne pas constituer un obstacle à la continuité écologique.</p> <p>1° En cas de modifications du profil en long et du profil en travers dans le lit initial du cours d'eau, le reprofilage du lit mineur est réalisé en maintenant ou rétablissant le lit mineur d'étiage ; il doit conserver la diversité d'écoulements.</p>	<p>Les travaux et l'ouvrage ont été dimensionnés et élaborés de manière à limiter les risques d'érosion ou de perturbations de l'écoulement des eaux. La topographie initiale sera conservée et consolidée par la réalisation d'un tapis d'enrochements et par l'implantation de structures encrées. Par ailleurs, l'ouvrage a été dimensionné de manière à prendre en compte les différentes conditions hydrauliques au droit du projet (retenue normale, éclusée énergétique, crue décennale, crue centennale).</p>

	7	Le déclarant doit prendre toutes les précautions nécessaires afin de prévenir les pollutions accidentelles et les dégradations et désordres éventuels que les travaux ou l'ouvrage pourraient occasionner, au cours des travaux ainsi qu'après leur réalisation. Il doit en outre garantir une capacité d'intervention rapide de jour ou de nuit afin d'assurer le repliement des installations du chantier en cas de crue consécutive à un orage ou un phénomène pluvieux de forte amplitude.	Des mesures sont d'ores et déjà prévues par la société RÉALISATIONS FONCIÈRES PROVENÇALES (RFP) pour limiter les risques de pollutions accidentelles pendant le chantier et l'exploitation de l'ouvrage.
	8	En cas d'incident lors des travaux, susceptible de provoquer une pollution ou un désordre dans l'écoulement des eaux à l'aval ou à l'amont du site, le déclarant doit prendre toutes les mesures possibles pour y mettre fin, en évaluer les conséquences et y remédier. Les travaux sont interrompus jusqu'à ce que les dispositions nécessaires soient prises pour en éviter le renouvellement. Il en informe dans les meilleurs délais le préfet, le service chargé de la police de l'eau et le maire, intéressés soit du fait du lieu de l'incident, soit du fait des conséquences potentielles de l'incident, notamment en cas de proximité d'une zone de captage pour l'alimentation en eau potable ou d'une zone de baignade.	Ces prescriptions seront respectées par la société RÉALISATIONS FONCIÈRES PROVENÇALES (RFP).
	9	Le déclarant est tenu de laisser accès aux agents chargés du contrôle dans les conditions prévues à l'article L. 216-4 du code de l'environnement.	Ces prescriptions seront respectées par la société RÉALISATIONS FONCIÈRES PROVENÇALES (RFP).
	10	Le déclarant établit au fur et à mesure de l'avancement des travaux un compte rendu de chantier, dans lequel il retrace le déroulement des travaux, toutes les mesures qu'il a prises pour respecter les prescriptions ci-dessus ainsi que les effets qu'il a identifiés de son aménagement sur le milieu et sur l'écoulement des eaux. Ce compte rendu est mis à la disposition des services chargés de la police de l'eau. À la fin des travaux, il adresse au préfet le plan de récolement comprenant le profil en long et les profils en travers de la partie du cours d'eau aménagée, ainsi que le compte rendu de chantier. Lorsque les travaux sont	Ces prescriptions seront respectées par la société RÉALISATIONS FONCIÈRES PROVENÇALES (RFP).

		réalisés sur une période de plus de six mois, le déclarant adresse au préfet un compte rendu d'étape à la fin des six premiers mois, puis tous les trois mois.	
	11	Les travaux ne doivent pas entraver l'accès et la continuité de circulation sur les berges, en toute sécurité et en tout temps aux agents habilités à la recherche et la constatation des infractions en application de l'article L. 216-3 du code de l'environnement, ainsi qu'aux agents chargés de l'entretien, sans préjudice des servitudes pouvant découler des autres réglementations en vigueur.	La société RÉALISATIONS FONCIÈRES PROVENÇALES (RFP) maintiendra libre l'accès à son estacade à toute personne dûment habilitée à la contrôler ainsi qu'à ses abords, notamment le chemin de halage.
	12	Le service chargé de la police de l'eau peut, à tout moment, pendant et après les travaux, procéder à des contrôles inopinés, notamment visuels et cartographiques et par analyses. Le déclarant permet aux agents chargés du contrôle de procéder à toutes les mesures de vérification et expériences utiles pour constater l'exécution des présentes prescriptions.	La société RÉALISATIONS FONCIÈRES PROVENÇALES (RFP) maintiendra libre l'accès à son estacade à toute personne dûment habilitée à la contrôler ainsi qu'à ses abords, notamment le chemin de halage.
	13	Si, au moment de la déclaration ou postérieurement, le déclarant veut obtenir la modification de certaines des prescriptions applicables aux travaux, il en fait la demande au préfet, qui statue par arrêté conformément à l'article R. 214-39 du code de l'environnement, dans le respect des intérêts de gestion équilibrée de la ressource en eau mentionnée à l'article L. 211-1 du code de l'environnement	Sans objet.
Dispositions diverses	14	Si le respect des intérêts mentionnés à l'article L. 211-1 du code de l'environnement n'est pas assuré par l'exécution des prescriptions du présent arrêté, le préfet peut imposer, par arrêté complémentaire, toutes prescriptions spécifiques nécessaires, en application de l'article R. 214-39 du code de l'environnement.	Sans objet.
	15	Lorsque le bénéfice de la déclaration est transmis à une autre personne que celle qui était mentionnée au dossier de déclaration, le nouveau bénéficiaire doit en faire la déclaration au préfet dans les trois mois qui suivent, conformément à l'article R. 214-45 du code de l'environnement	Aucune modification des prescriptions applicables n'est demandée. En cas de changement, l'exploitant en informera le préfet.

	16	Les dispositions du présent arrêté ne sont pas applicables aux installations, ouvrages, travaux et activités existants et légalement réalisés ou exercés à la date de publication du présent arrêté.	Le projet d'estacade entre dans cette configuration, la société RÉALISATIONS FONCIÈRES PROVENÇALES (RFP) doit ainsi respecter l'ensemble des dispositions de l'arrêté-type.
	17	Le directeur de l'eau est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française	Sans objet.

Pour les raisons présentées dans le tableau précédent, le projet est compatible avec les arrêtés ministériels de prescriptions générales applicables à la rubrique 3.1.2.0 de la nomenclature « Loi sur l'eau » (article R.214-1 et suivants du Code de l'environnement).

RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ÉTÉ RETENU

I. CRITÈRES TECHNIQUES ET ÉCONOMIQUES

I.1 CHOIX DU SITE

La société RÉALISATIONS FONCIÈRES PROVENÇALES (RFP) a choisi ce site pour y implanter son estacade car cette dernière s'inscrit dans un projet global de plateforme multimodale, dont l'ensemble se trouve au sein de la Zone Industrielle de l'Oseraie, à LE PONTET (84).

Cette zone d'une superficie de 80 ha est située près de l'échangeur autoroutier Avignon Nord, proche de la zone portuaire, et du centre urbain d'Avignon et zone offre des possibilités foncières importantes sur 12 ha de terrains industriels. De plus, il s'agit dans le cas présent de privilégier l'installation d'une plateforme dans un secteur industrialisé où les activités peuvent être mutualisées et sur des terrains la société RFP possède la maîtrise foncière. Le projet de construction de l'estacade et des 5 ducs d'albe représente un budget global estimé par la Société d'Ingénierie en Ouvrage d'Art Hydraulique (SIOAH) à : 1 505 000 Euros HT. Il s'insère dans un projet global de plate-forme industrielle du BTP d'un montant de 5 à 6 millions d'Euros (centrales à béton, centrale d'enrobage, négoce de matériaux...).

Les matériaux bruts provenant notamment de la carrière MARONCELLI de PIOLENC et de la carrière PRADIER de MONDRAGON qui possèdent toutes les deux des ouvrages portuaires, permettra à la société RFP de profiter de la proximité de la ressource et de valoriser le transport fluvial dans ce secteur du Rhône en plein développement.

I.2 RÉPONSE AU DÉVELOPPEMENT FLUVIAL

Le Rhône est l'une des plus grandes voies navigables de France et permet de relier le Nord et le Sud de la France, de rejoindre l'Europe de l'Est, la mer Méditerranée et la Manche.

En 2018, Voies Navigables de France indique que le trafic de marchandises s'élève à plus de 2 000 000 de tonnes sur l'axe Chalon-sur-Saône/Fos-sur-Mer, et sur l'ensemble du réseau Rhône-Saône, la répartition du trafic par type de marchandises indique que 2 700 000 tonnes, soit 43% du total de marchandises, concernent les minéraux bruts et les matériaux de construction. Dans le cas présent, il s'agit justement d'importer des minéraux bruts en vue de leur valorisation (centrale d'enrobage et centrale à béton) grâce à la connexion avec les ouvrages portuaires déjà existants au niveau des carrières situées le long de l'axe Rhône-Saône.

De plus, le choix du transport fluvial repose également sur sa qualité de transport fiable garantissant les délais d'acheminement des marchandises et permettant de limiter les risques de saturation du réseau et par conséquent, les risques d'accidents.

Le projet s'inscrit donc dans un contexte de participation au développement du trafic fluvial sur l'axe Rhône-Saône, qui reste actuellement sous-exploité, tout en bénéficiant d'ouvrages existants facilitant les trajets entre les différents sites.