

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.

II. CRITÈRES ENVIRONNEMENTAUX

II.1 ÉMISSIONS

L'un des critères du choix de ce projet d'estacade repose sur la limitation du trafic routier et des émissions induites, dans le cadre de l'approvisionnement de la future plateforme multimodale en granulats. Plus respectueux de l'environnement que le transport routier, le transport fluvial s'affiche plus économe du point de vue énergétique : en moyenne et à distance comparable, il se révèle 3 fois plus efficace et émet 2 à 4 fois moins de CO₂ que le transport par camion. Ses émissions se situent entre 21 et 44 g de CO₂ par tonne transportée et par kilomètre, contre 79 g de CO₂ pour le routier. 2 fois moins pour les péniches les plus anciennes, mais 4 fois moins pour celles qui bénéficient d'une technologie récente.

Précisons que dans le cadre du Grenelle de l'environnement, est ressortie la volonté de développer des modes de transport de marchandises plus propres par le biais du fret ferroviaire et du fret fluvial, qui après avoir été délaissés pendant des années reviennent peu à peu. L'objectif était de doubler la part du ferroviaire, du maritime et du fluvial d'ici 2020, soit 25 % des transports de marchandises contre 14 % actuellement. En parallèle, le Plan Rhône indique que « *Sous la réserve de capacité disponible suffisante, y compris pour la traversée du nœud lyonnais, le Rhône pourrait accepter de 3 à 4 fois plus de trafic. Sa sûreté, ses performances environnementales en termes d'émission de gaz à effet de serre, (2 à 4 fois moins que la route), de consommation d'énergie (3 fois moins que la route) et de nuisances phoniques notamment, en font un mode de transport particulièrement respectueux de l'environnement qu'il convient de développer* ».

À titre indicatif, nous avons réalisé grâce au calculateur EVE⁴ mis en place par Voies Navigables de France (VNF), le bilan environnemental pour un trajet compris entre un site d'approvisionnement existant (carrière PRADIER à Mondragon) et le port existant dans la zone industrielle de l'Oseraie, situé à 700 m au Sud du projet. En se basant sur l'apport de 1000 tonnes de matériaux, représentant la quantité moyenne qui sera importée sur le site par semaine (équivalent d'une péniche), le bilan environnemental est le suivant :

Tableau 8. Bilan environnemental relatif à l'exploitation de l'ouvrage (EVE, VNF)

	Camions	Péniche	Écart	Ratio
Consommation de carburant (litres)	1 420	730	690	1,9
Émissions de CO ₂ (kg équiv. CO ₂)	3 720	1 960	1 760	1,9

Ce calcul confirme donc que les émissions de CO₂ sont deux fois importantes dans le cadre du trafic fluvial appliqué au projet, par rapport au trafic routier. Comme décrit précédemment dans ce dossier, l'approvisionnement de 1000 tonnes de granulats par semaine par une péniche correspondrait à 38 camions de 26 tonnes par semaine, le projet permettra donc non seulement de limiter le trafic routier, notamment sur la RD.907, mais également à limiter les émissions de CO₂ qui sont générées par la circulation des poids-lourds.

On ajoutera également que la voie d'eau est le moyen de transport intérieur qui nécessite le moins d'énergie, le moins de main-d'œuvre et produit le moins de nuisances (bruit, pollution, accident).

II.2 PERCEPTIONS VISUELLES

L'impact visuel de l'estacade sera restreint pour les raisons suivantes :

⁴ <http://www.vnf.fr/eve/>

- ✓ Elle sera située dans la zone industrielle de l'Oseraie sur la commune de LE PONTET, où se trouve déjà de nombreux entrepôts et infrastructures hautes et imposantes ;
- ✓ Elle sera située au niveau de la rive et impliquera la présence d'une pelle de déchargement avec ou sans convoyeur, dont l'ensemble ne dépassera pas 5,20 m de haut depuis le chemin de halage ;
- ✓ Le linéaire boisé au Sud de l'estacade sera conservé et limitera la visibilité de cette dernière.

II.3 AUTRES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES

➤ Contraintes impératives, ou contraintes absolues :

Ces contraintes impératives sont considérées comme ne pouvant être levées en aucune façon. Elles se répartissent en deux grandes catégories :

- ✓ Les contraintes de fait ;
- ✓ Les contraintes réglementaires.

Les contraintes de fait concernent les zones urbanisées, les implantations ponctuelles d'habitat ou d'activités (centre urbain, habitations, commerces, industries, etc.), les infrastructures (routes, voies ferrées, aérodromes, conduites diverses, etc.) et les zones de loisirs (camping, parcs urbains, jardins, plages, etc.).

Les contraintes réglementaires concernent les Monuments Historiques classés (et leurs abords en vertu des dispositions de la loi du 31 décembre 1913 modifiée), les sites et monuments naturels classés (bénéficiant d'une protection spéciale au titre des articles L.341-1 à L.341-22 du Code de l'Environnement), les réserves naturelles (instituées au titre des articles L.332-1 à L.332-27 du Code de l'Environnement), les parcs nationaux (réglementés par les articles L.331-1 à L.331-29 du Code de l'Environnement), les parcs naturels régionaux (institués conformément aux articles L.333-1 à L.333-4 du Code de l'Environnement), les captages et pompages (protégés au titre du Code de la Santé Publique), les forêts de protection (soumises au Code Forestier – article L.411-1), les arrêtés préfectoraux de biotopes (au titre du Code Rural – art. 4 du décret n°77-1295 du 25 novembre 1977), les lits mineurs des cours d'eau, les espaces protégés par les lois d'aménagement et d'urbanisme (Loi Littorale, Loi Montagne, etc.) et les espaces à préserver au titre de l'article L.146.6 du Code de l'Urbanisme.

CONTRAINTES IMPERATIVES	
Contraintes de fait	
1. Zones urbanisées	L'installation est localisée à 100 m au Nord d'une zone d'habitation, elle-même située dans une zone industrielle.
2. Infrastructures	Le projet s'inscrit dans un projet global de plateforme multimodale, qui fera l'objet d'une procédure réglementaire proportionnelle et adaptée, réalisée en parallèle.
3. Zones de loisirs spécifiques ou d'occupation saisonnière	Le site n'empiète pas sur une zone de loisirs ou de tourisme spécifique.
Contraintes réglementaires	
1. Monuments historiques classés	Le site n'empiète pas sur un monument historique et n'est pas inscrit dans un rayon de protection (1,7 km du monument historique le plus proche).
2. Monuments ou Sites naturel classés	Pas de site classé à proximité.

3. Réserves naturelles	Le site n'affecte pas de réserve naturelle.
4. Parcs nationaux et régionaux	Le site n'est pas inclus dans un parc national ou régional.
5. Captages et pompages AEP	L'installation est localisée à distance de tout captage AEP ou périmètre de protection associé.
6. Forêts de protection	Aucune forêt de protection sur le site.
7. Arrêtés de biotope	Aucun arrêté de biotope à proximité.

➤ **Contraintes règlementaires non impératives :**

Ces contraintes peuvent être levées en cas de nécessité, notamment par une procédure de révision des documents d'urbanisme.

Ces contraintes concernent le Plan Local d'Urbanisme (PLU) ou Plan d'Occupation des Sols (POS) ou Zones d'Environnement Protégé (ZEP) dans les communes dépourvues de POS, les Espaces Naturels Sensibles (ENS – institués par la loi n°84-723 du 18 juillet 1985), les Zones de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP – conformément à la loi du 7 janvier 1983), les sites et monuments naturels inscrits, la protection des bois et forêts (forêts soumises au régime forestier et forêts privées), les Appellations d'Origines Contrôlées (article L.512-6 du Code de l'Environnement ; ordonnance sur les AOP et les IGP du 28 mai 1997), les Zones Natura 2000 (Zones de Protection Spéciales au titre de la "*Directive Oiseaux*" ou Zones Spéciales de Conservation au titre de la "*Directive Habitats*").

CONTRAINTES REGLEMENTAIRES NON IMPERATIVES	
1. Document d'urbanisme	Le PLU est en cours d'approbation, le projet de zonage n'exclut pas la réalisation de l'ouvrage.
2. Espaces Naturels Sensibles	Le site n'affecte pas d'ENS.
3. ZPPAUP	Le site n'affecte pas de ZPPAUP.
4. Monuments ou Sites naturels inscrits	Le site ne se trouve pas dans un site naturel inscrit.
5. Protection des bois et forêts	Le site n'affecte pas de zones boisées classées.
6. AOC – IGP	Le site n'affecte aucune zone d'appellation.
7. Zones du réseau Natura 2000	Aucune incidence notable selon le formulaire d'évaluation simplifiée des incidences sur le site Natura 2000 "Rhône aval" réalisé par le bureau d'études BIOTOPE.

MOYENS DE SURVEILLANCE

I. MODALITÉS DE SURVEILLANCE

La société RÉALISATIONS FONCIÈRES PROVENÇALES (RFP) veillera au bon état de l'estacade, en particulier après chaque épisode important de crue. Rappelons que le projet d'estacade s'inscrit dans un projet global de plateforme multimodale dont l'accès sera restreint au personnel autorisé. En revanche, l'accès le long de l'estacade, correspondant au chemin de halage, restera en l'état pour permettre la surveillance des rives par les agents chargés du contrôle. Elle veillera également à éviter tout encombrement de la zone de chargement par des déchets ou des dépôts divers.

II. RESPONSABILITÉS

La responsabilité de l'ouvrage relève de la société RÉALISATIONS FONCIÈRES PROVENÇALES (RFP) pendant la phase chantier correspondant à la création de l'estacade et pendant la phase d'exploitation correspondant à la durée d'autorisation sollicitée auprès de la Compagnie Nationale du Rhône, à savoir dans tous les cas supérieure à 18 ans.