

GC CONSEIL S.A.S
Commune d'Anduze

Installation de stockage de déchets inertes
Aménagement de l'accès routier

Etat des lieux, diagnostic, faisabilité

Jun 2016
Indice A1

Indice	Date	Modifications	Rédacteur	Vérificateur
A1	04/07/2016	Création du document	P. HUOT	J. MAUFFREY

SOMMAIRE

1 - INTRODUCTION	3
Contexte	3
Fonctionnement de l'ISDI	3
2 – ETAT DES LIEUX	4
Présentation générale de la zone d'étude	4
Historique du site	5
Approche de la vie locale	5
Occupations des sols	5
Paysage	6
Topographie	6
Climatologie	6
Géologie	7
Réseau hydrographique	7
Contexte hydrogéologique	8
Zones inondables	9
PLU	10
PROJET CONNEXE	12
3 – ANALYSE ET PROPOSITION D'AMENAGEMENT	13
3.1 – Description du site	13
3.2 – Impact de l'exploitation du site sur le trafic	14
3.3 – Analyse des variantes d'aménagement possibles	14
3.4 – Visibilité	15
3.5 – Proposition d'aménagement	16
4 – DIAGNOSTIC RESEAUX	20
Eau Potable	20
Electricité	21

1 - INTRODUCTION

Contexte

Le présent dossier concerne une étude portant sur les conditions d'aménagement d'un accès routier au droit d'un futur site d'installation de stockage de déchets inertes (ISDI) localisé au sud-est de la commune d'Anduze, au lieu-dit « Pouillan et Gaujac » (ancienne carrière de Redland), le long de la RD 366 dite « Chemin du Mas Paulet ». Le maître d'ouvrage des études est la société GC Conseil S.A.S.

L'étude doit déterminer le type d'aménagement à mettre en place tout en répondant à l'objectif principal du maître d'ouvrage qui est d'aménager un carrefour sécuritaire en permettant des girations aisées des poids lourds tout en garantissant la fluidité et la sécurité du trafic de la route départementale 366. L'aménagement proposé se fera en concertation avec le Conseil Départemental du Gard.

La présente notice a donc pour but d'analyser les principales caractéristiques existantes et d'en tirer des préconisations d'aménagement sécuritaires.

Fonctionnement de l'ISDI

Pour la demande d'autorisation pour l'exploitation d'une ISDI au droit de l'ancienne carrière Redland, un dossier d'Etude d'impact et un dossier de déclaration Loi Eau ont été réalisés par la société ATDX. Nous en reprendrons ici les grandes lignes.

Cette ancienne carrière, d'une superficie d'ha 5 ha, n'est plus exploitée depuis les années 1990. Une demande de renouvellement de l'autorisation d'exploiter avait été déposée en 1995 par la société Redland mais elle n'a pas abouti. La remise en état a consisté au plus en la mise en sécurité des fronts d'exploitation et en leur talutage.

Le remblaiement de ce site avec des matériaux inertes ultimes permettra de redonner un modelé collinaire à ce secteur laissé en dent creuse.

Afin d'inscrire cette installation dans le projet de territoire bâti pour la gestion des déchets inertes du bassin d'Anduze-Alès, la durée de vie maximum demandée est de 45 ans.

L'arrêté préfectoral n° 2010414-0010 autorisant la société GC Conseil S.A.S. à exploiter cette ISDI a été délivré le 20 janvier 2014.

Les déchets inertes qui seront stockés sur le site d'Anduze feront l'objet d'un tri / regroupement préalable au niveau de la plateforme de Boisset et Gaujac en cours de développement ou au niveau d'une autre plateforme de recyclage du secteur (Alès...). Les artisans et entreprises du BTP du secteur ne viendront pas décharger en direct sur l'ISDI d'Anduze.

Les communes incluses dans un rayon de 500 m autour de l'installation sont :

- Anduze
- Boisset et Gaujac
- Tornac



Plan de situation

2 – ETAT DES LIEUX

Présentation générale de la zone d'étude

Le projet est situé au sud-est du territoire de la commune d'Anduze (30) au lieu-dit « Poullan et Gaujac », à 3,3 km du centre-ville par la route.

La limite de la commune de Boisset et Gaujac passe au plus près à 100 mètres au Nord du site. Celle de Tornac passe dans le lit du Gardon, au plus près à 200 mètres au sud du projet.

Le site est délimité par :

- La route départementale n°366 au sud ;
- Un massif boisé au nord ;
- Un habitat résidentiel diffus et des exploitations agricoles ;
- Des zones agricoles sur les rives du Gardon d'Anduze au sud et la plaine de Boisset et Gaujac à l'est.

Les déchets inertes du BTP ne seront pas apportés en direct sur l'installation de stockage de déchets inertes projetée d'Anduze.

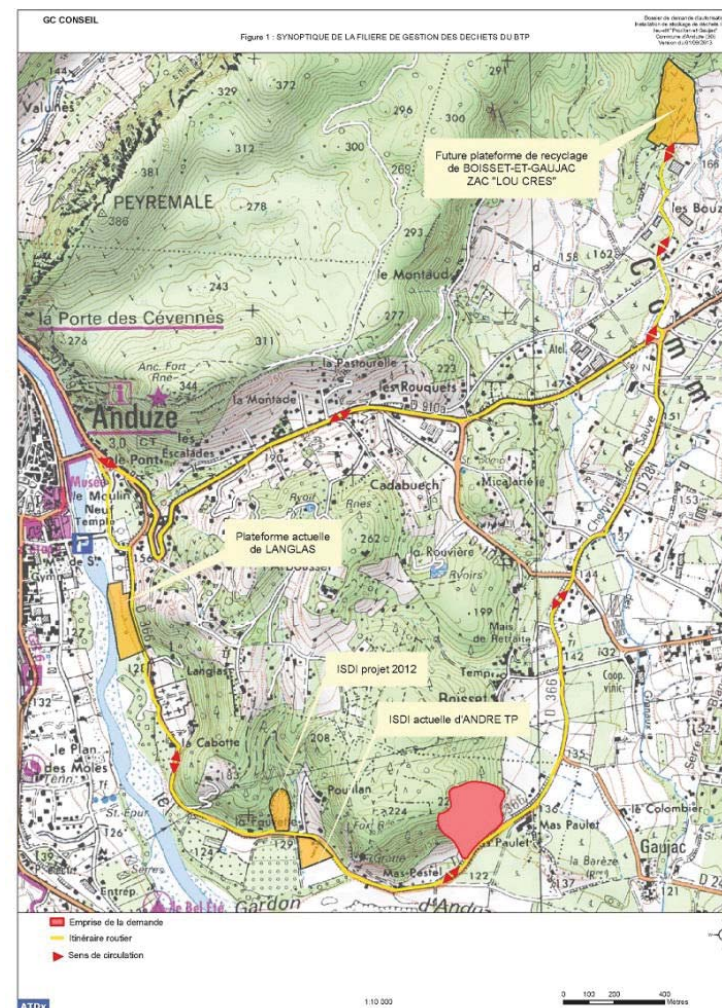
Ils seront réceptionnés au préalable sur des plateformes de recyclage (notamment au niveau de la future plateforme de Boisset et Gaujac (voir plan ci-contre) où ils seront triés puis recyclés. La fraction non valorisable de ces déchets inertes sera ensuite évacuée vers l'installation de stockage de la présente demande.

Les plateformes de recyclage permettront de regrouper les déchets inertes ultimes et de lisser les flux de transport.

Les déchets seront transportés par camions depuis la plate-forme de recyclage de Boisset et Gaujac en cours de développement ou depuis le secteur alésien en s'insérant dans le réseau routier existant (routes départementales dimensionnées pour supporter le trafic des poids lourds) :

- Le giratoire de la RD 910a,
- La RD 281,
- La RD 366 qui assure principalement une desserte locale,
- La RD 910a qui relie Anduze à Alès.

Une fois vidés, les camions repartiront en la direction d'Anduze et d'Alès par ce même réseau routier.



Synoptique de la filière de gestion des déchets du BTP

Historique du site

Le site à desservir correspond à l'ancienne carrière de calcaires à ciel ouvert (Redland) exploitée depuis les années 60 et jusque dans les années 1990.

L'extraction de matériaux s'est effectuée, à flanc d'une colline calcaire, sur une superficie de 5 ha environ et sur une hauteur de 80 m en moyenne. Le massif calcaire a été découpé en 4 à 5 gradins successifs avec des fronts de taille d'une hauteur moyenne de 15 m, sub-verticaux.

La cote basse de l'ancienne carrière est située à 128 m NGF en limite sud-ouest et la cote haute à 210 m NGF.

Une ancienne piste d'accès sillonne en bordure est du site. Un merlon de 1 à 3 m de haut est présent en limite sud. Il vient limiter l'accès au site. L'entrée de la carrière est située en partie sud-ouest, le long de la RD366. Une barrière ferme l'entrée.

Approche de la vie locale

Dans un rayon de 500 m autour de l'emprise de la future ISDI, 25 habitations ou groupe d'habitations sont identifiés. Les riverains les plus proches se situent :

- Au mas Paulet à 60 m à l'est,
- Au sud du mas Paulet à 280 m au sud-est,
- Au Colombier à 450 m à l'est
- En bordure de la RD 366 à 100 m au nord-est du site,
- Au mas Pestel à 250m au sud-ouest,
- Au lieu-dit Pouillan à 460 m à l'ouest du site.

Occupations des sols

L'occupation des sols dans les 500 m autour du site à desservir est constituée de :

- Vignobles ;
- Grandes cultures ;
- Friches ;
- Une forêt de feuillus ;
- Voies de circulation routières et de chemins ruraux ;
- Bosquets et haies ;
- Fossés de gestion des eaux pluviales ;
- Réseau hydrographique (dont la rivière Gardon, ses atterrissements et ses affluents) ;



Plan d'ensemble du site à desservir

Paysage

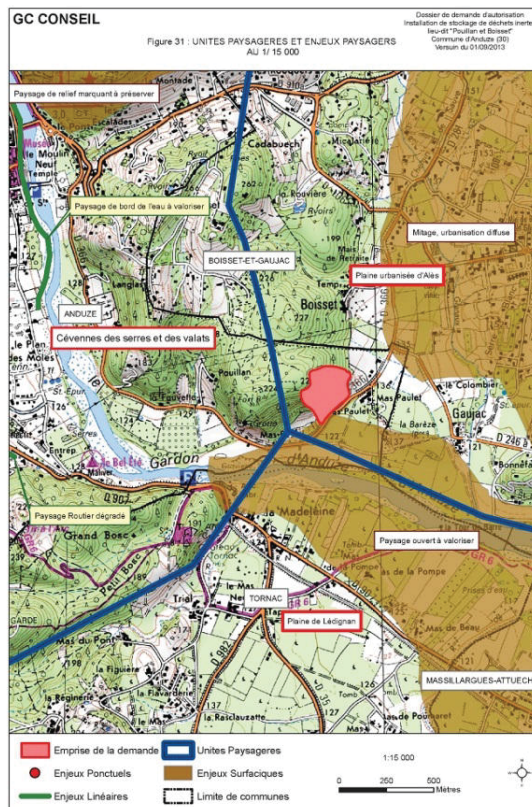
Le projet d'installation de stockage de déchets inertes se situe à la croisée de 3 unités paysagères qui sont :

- La plaine urbanisée d'Alès,
- Les Cévennes des serres et des valats,
- La plaine de Lédignan.

La commune d'Anduze est en quasi-totalité incluse dans l'unité paysagère « Les Cévennes des serres et des valats ». Son territoire est à ce titre occupé, en grande partie, par des reliefs calcaires marqués (falaises calcaires pittoresques qui font la renommée d'Anduze).

La plaine de Lédignan s'étend sur 12 kilomètres environ entre les boisements liés au Vidourle à l'ouest (Sauve/Quissac) et ceux liés au Gardon à l'est (Boucoiran et Nozières). Il s'agit d'une plaine essentiellement viticole, laissant peu de place aux autres cultures. Elle forme de vastes horizons aplanis, offrant relativement peu de structures végétales pour agrémenter le vignoble. Seuls des reliquats de haies et d'arbres accompagnent encore en pointillés certaines limites de parcelles. Les horizons viticoles s'arrêtent à l'est et à l'ouest sur les reliefs boisés du massif de Boucoiran et sur les collines liées au Vidourle, et au sud sur la colline d'Aigremont.

Le site projeté est situé en bordure de cette unité paysagère, au nord du Gardon qui marque la limite de cette unité.



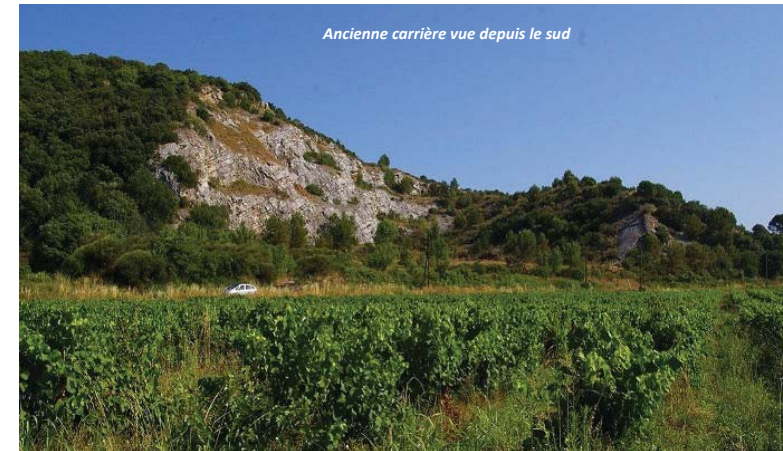
Extrait de la carte des unités paysagères d'Anduze

Topographie

Le site à desservir est une ancienne carrière en forme de U ouverte vers le sud. Il est situé dans un secteur marqué par les reliefs calcaires entaillés par le Gardon d'Anduze qui culminent aux alentours de 220 à 311 m NGF.

Le Gardon d'Anduze coule dans une vallée étroite. Les rives du Gardon varient de 131 m NGF au nord de la commune à 118 m NGF au sud.

Ce site a connu une extraction de matériaux calcaires à flanc de falaise entre les cotes 128 m et 210 m NGF.



Climatologie

Le site est localisé sous l'influence d'un climat méditerranéen. Les températures sont relativement douces en hiver avec des moyennes quotidiennes > 0 °C) et chaudes en été (jusqu'à 40 °C).

Les précipitations sont brutales et inégalement réparties. Les pluies les plus importantes ont généralement lieu de septembre à novembre (jusqu'à 165 mm d'eau/jour).

La ventologie montre que le secteur d'Anduze est soumis à un vent dominant fort, le Mistral, qui souffle du Nord vers le Sud.

Géologie

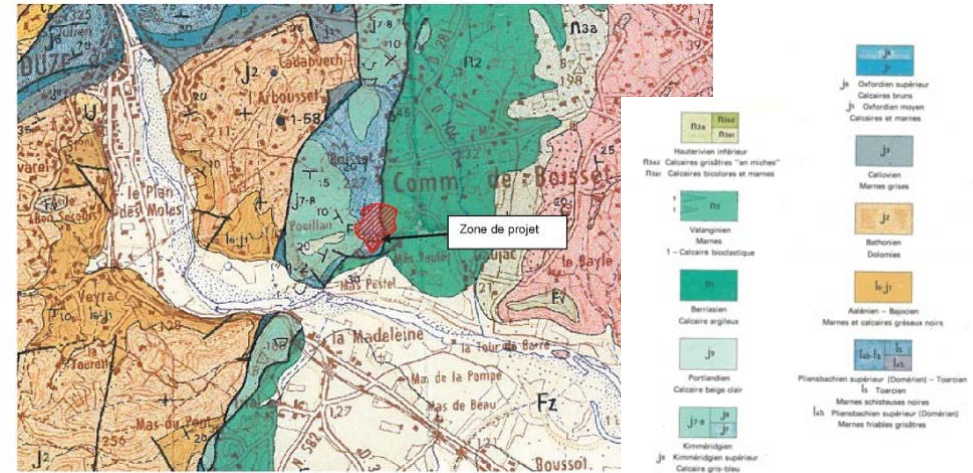
La zone de projet à desservir est située au droit des formations calcaires de la période Jurassique formées par les étages de l'Oxfordien supérieur (indice J6) et du Kimméridgien supérieur et inférieur (indice J7-8).

Le Kimméridgien (J7-8) est un calcaire en gros banc métriques ou massifs à joints stylolitiques. La patine est blanchâtre, la cassure conchoïdale, la pâte grise ou beige. Il forme souvent des falaises escarpées. Son épaisseur est de 90 à 120 m. C'est ce calcaire qui a été extrait majoritairement au niveau de l'ancienne carrière Redland.

L'Oxfordien supérieur (J6) est représenté par des calcaires en bancs lités (0,20 à 0,80 m) à patine brun roux. Dans sa partie supérieure les bancs sont souvent épais, la patine beige clair ou blanchâtre, la pâte brune ou gris-noir. Son épaisseur est estimée de 70 à 100 m. Il constitue la base de l'ancienne carrière.

Ces calcaires sont légèrement plissés en un synclinal d'axe nord sud. Le pendage des couches est de l'ordre de 30 à 45° vers l'Ouest.

Une faille de direction nord-sud, à l'est, met en contact les terrains Jurassique (siège de l'ancienne carrière) sur les marnes du Valanginien (Crétacé) du bassin d'Alès sur lesquels sont discordants les terrains tertiaires de l'Oligocène et les alluvions du Gardons.



Extrait de la carte géologique d'Anduze

Réseau hydrographique

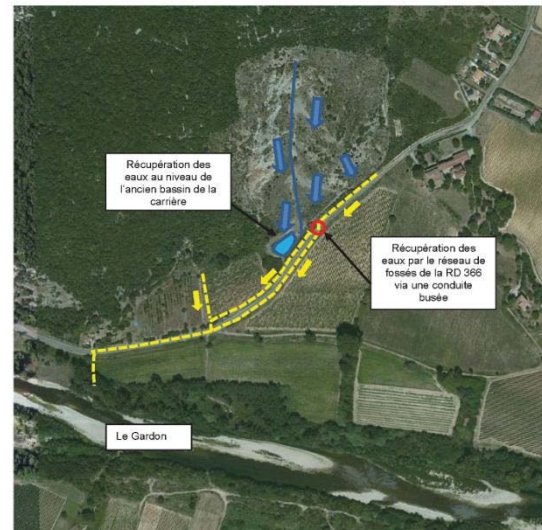
Le secteur d'étude appartient au bassin-versant du Gardon d'Anduze, qui s'écoule à environ 250 m au sud du projet. Le site est inclus dans un sous bassin versant d'une superficie d'environ 6,6 ha à mettre en regard avec l'emprise du site de stockage qui est de l'ordre de 5 ha.

L'emprise du projet n'est traversée par aucun cours d'eau ou ruisseau. Les écoulements des eaux vers le Gardon se font via des fossés en limite des champs qui se jettent dans le Gardon.

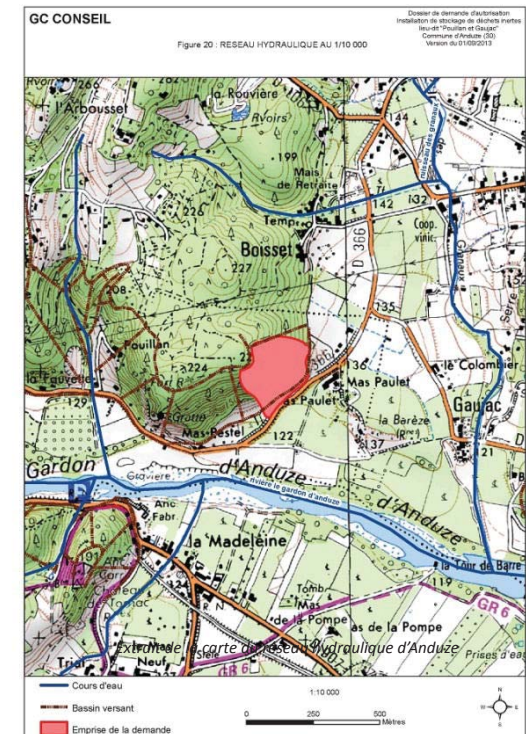
Sur le site de l'ancienne carrière, il n'existe plus de réseau de fossés de collecte des eaux pluviales. Compte tenu de la morphologie en U de l'ancienne carrière, les eaux s'écoulent de façon gravitaire vers la partie basse de la carrière, c'est-à-dire vers la limite sud et sud-ouest de cette dernière.

Une partie des eaux de l'ancienne carrière (partie ouest de la zone centrale de la carrière) se dirige vers un bassin de rétention. La capacité de ce bassin est estimée à 450 m³ (profondeur de l'ordre de 1,5 m). Ce dernier n'est plus entretenu et est fortement encombré par de la végétation.

L'autre partie des eaux de ruissellement internes (partie est de la zone centrale de la carrière et eaux ruisselant sur le merlon rocheux partiellement remblayé à l'est) s'écoule vers le réseau de fossés de la RD 366 via une conduite busée. En aval, la gestion des eaux pluviales est assurée par des fossés situés de part et d'autre de la RD 366. Ces fossés semblent se rejoindre au sud-ouest du site avant de se jeter dans le Gardon (voir image ci-contre).



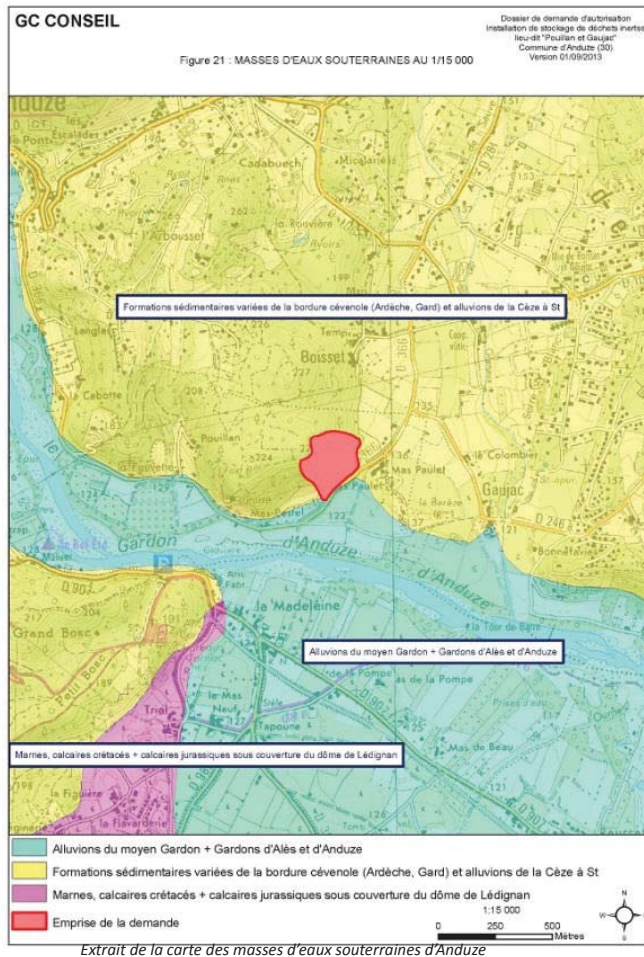
Chemins hydrauliques au droit de la zone d'étude



Contexte hydrogéologique

Contexte général

Le site est situé au droit de la masse d'eau souterraine n° 6507 dénommée « Formations sédimentaires variées de la bordure cévenole (Ardèche, Gard) et alluvions de la Cèze ». Elle se trouve en limite de la masse d'eau à écoulement libre des « Alluvions du moyen Gardon et Gardons d'Alès et d'Anduze » (n°6322).



Captage d'alimentation en eau potable

Les captages les plus proches et en aval hydraulique de la zone de projet sont les suivants :

Commune de localisation du captage	Nom du captage	Distance du PPE ³ à la zone de projet	Distance PPR ⁴	Distance du captage à la zone de projet
Anduze	Projet de forage de la Madeleine	Zone projetée incluse dans le périmètre	70 m	500 m
Tornac	Champ captant de Tornac	225 m	950 m	1 200 m
Attuech	Forage d'Attuech	N.C.	2 100 m	2 400 m

Les captages AEP listés ci-dessus sont situés dans la plaine alluviale du Gardon d'Alès. Ils exploitent la nappe alluviale associée. Il est à noter que cette nappe peut être soutenue localement par des écoulements karstiques qui sont fonction du degré de fracturations de calcaires et donc très variables géographiquement.

C'est le cas notamment au niveau de la future zone de captage de la Madeleine (en cours d'étude), où des écoulements karstiques en provenance du nord et du nord-nord-ouest viennent alimenter la zone de captage.

Le site est inclus dans le périmètre de protection éloignée du futur captage de la Madeleine qui englobe en totalité les formations calcaires. Ce périmètre est intégré dans le projet de PLU d'Anduze. Les périmètres de protection de ce captage sont proposés dans le rapport de 2011 de l'hydrogéologue expert présenté en annexe 18. L'hydrogéologue distingue notamment un périmètre rapproché à sensibilité normale complémentaire. La déclaration d'utilité publique de ce captage n'a pas été prononcée à l'heure actuelle. Les périmètres ne sont pour l'instant pas entérinés.

Notons que le site projeté est situé en bordure est de ces périmètres et vient donc en parallèle à la zone de captage de la Madeleine (site non situé en amont hydraulique). La fracturation au droit de la zone apparaît restreinte et aucune nappe n'est affleurante. Le contexte hydrogéologique du site apparaît donc à sensibilité réduite.



Zones inondables

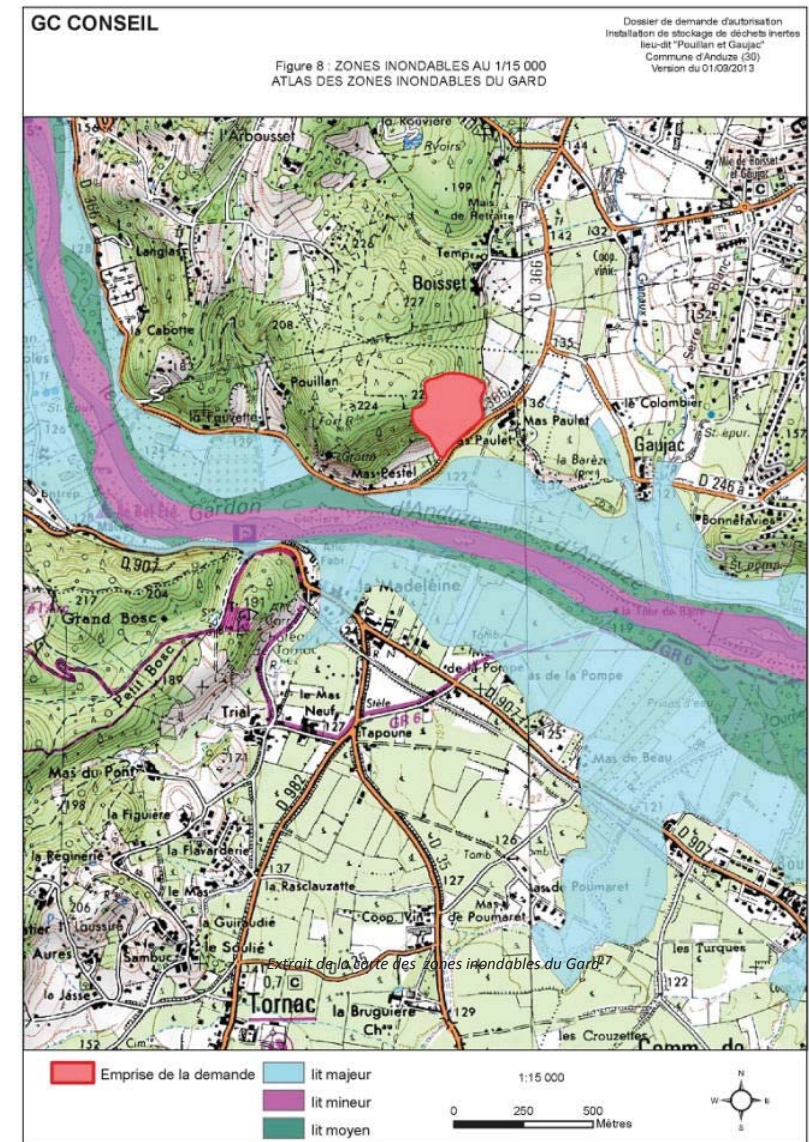
Selon le dossier d'Etude d'impact réalisé pour la demande d'autorisation d'exploitation de l'ISDI, la commune d'Anduze est concernée par les risques d'inondation.

Cependant il y est précisé que, le futur site de l'ISDI étant situé en position haute par rapport à la plaine du Gardon, se trouve en dehors de toute zone d'inondabilité.

Une cartographie des zones inondables sur la commune d'Anduze a été approuvée par l'arrêté préfectoral 95.04.11 du 27 avril 1995 et portant délimitation des zones à risque d'inondation pour les communes de Générargues, Anduze, Tornac, Massillargues-Atuech, Boisset et Gaujac, Lézan, Cardet, Massanes, Cassagnoles et Ribaute les Tavernes traversées par le Gardon d'Anduze.

Ce document montre une cote de plus haute eaux de référence de 123,37 m NGF. Pour comparaison l'accotement de la RD 366 au niveau de l'entrée du site est à 124,50 soit 1,10 m au-dessus.

D'après le plan de zonage du futur PLU d'Anduze, le site projeté ne se trouve pas dans les zones d'aléa inondation définies par le PPRI. Il est éloigné des zones cartographiées (voir sur extrait plan de zonage du PLU d'Anduze : zone en hachuré rouge = aléa fort – zone en hachuré noir = aléa modéré à faible).

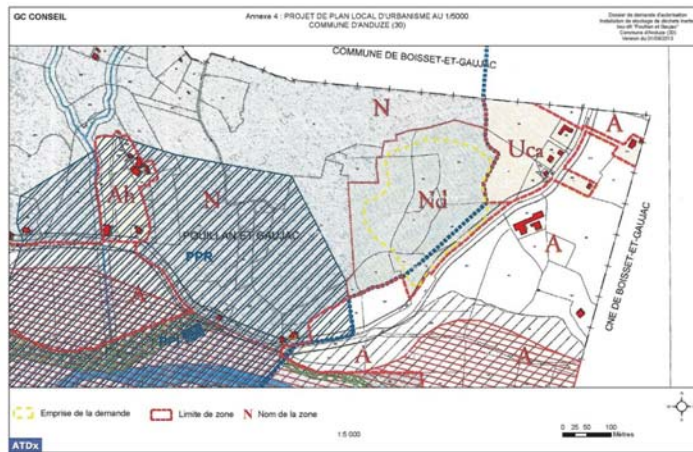


PLU

Zonage

La commune d'Anduze a approuvé la révision de son PLU en avril 2014. Elle a intégré la problématique de la gestion des déchets inertes dans son plan.

Ainsi la zone de l'ancienne carrière « Redland » est incluse en zone Nd du futur PLU qui est une zone réservée exclusivement aux stockages des déchets inertes non valorisables.



Extrait du projet de zonage du PLU d'Anduze

Servitudes

Les servitudes suivantes intéressent la zone d'étude :

- Réseau eau géré par VEOLIA Eau, en limite sud et sud-est du site, le long de la RD 366 : voir chapitre « Diagnostic réseaux »,
- Réseaux électriques aérien et souterrain géré par ERDF : voir chapitre « Diagnostic réseaux »,
- La zone de projet est située à 160 m en aval de la ligne très haute tension aérienne RTE (2x63kV) Anduze-Viradel / Anduze-Brouzen.

Les réponses des concessionnaires concernés sont insérées au chapitre « Diagnostic réseaux ».

Le secteur du projet n'est concerné par aucune servitude inscrite au document d'urbanisme d'Anduze : le site est en dehors de tout espace boisé classé, espace réservé, ou de servitude liée à des réseaux... (Source : mairie d'Anduze).

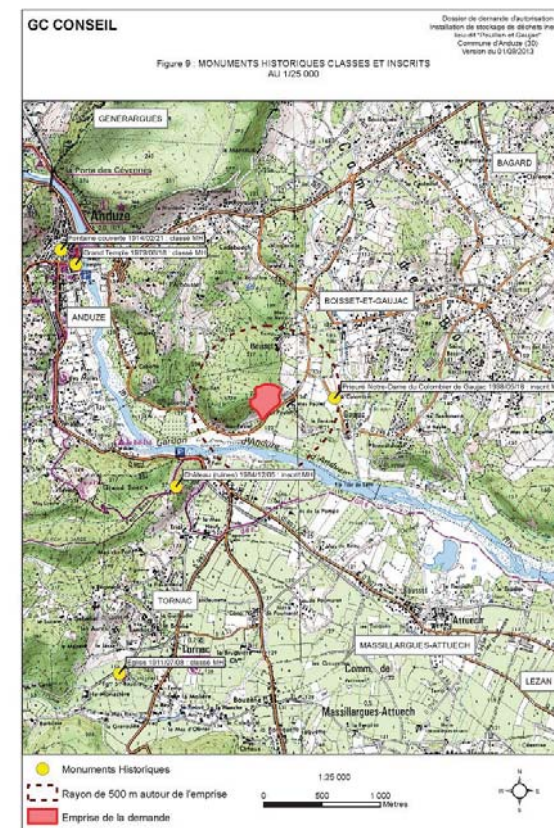
Monuments historiques et archéologiques

Après consultation du Service des Monuments Historiques de la DRAC effectué dans le cadre du dossier d'Etude d'impact réalisé pour la demande d'autorisation d'exploitation de l'ISDI, il existe un seul édifice dans l'inventaire des monuments historiques en limite du rayon de 500 m, il s'agit du :

- Prieuré de Notre Dame du Colombier de Gaujac, monument inscrit le 18/05/1998.

Dans ce document, il est toutefois précisé que la partie haute des fronts de l'ancienne carrière est visible à proximité du Prieuré de Notre-Dame du Colombier de Gaujac et très partiellement depuis le parvis du château en ruines de Tornac duquel on perçoit un décalage topographique marqué par la végétation.

Une vue directe sur le site pourrait exister depuis la tour du château, mais elle est fermée au public par un arrêté municipal.



Extrait de la carte des Monuments Historiques classés et inscrits

Faune, flore, nature et paysage

Le site du projet d'installation de stockage de déchets inertes non dangereux est situé :

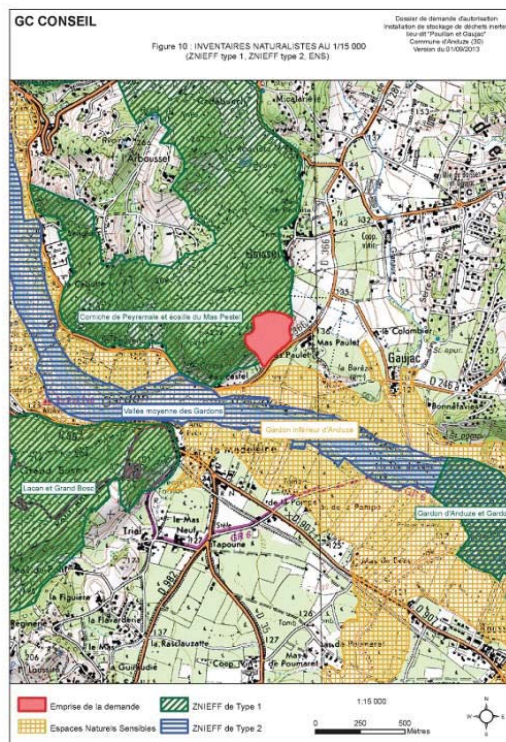
- En bordure sud de la ZNIEFF de type 1 de la Corniche de Peyremale et écaïlle du Mas Pestel ;
- À proximité de la ZNIEFF de type 2 de la Vallée moyenne des Gardons et de la ZNIEFF de type 1 Lacan et Grand Bosc situées dans le périmètre de 500 m autour du site ;
- À proximité de l'inventaire ENS Gardon inférieur d'Anduze ;
- Zones humides constituées par un Espace fonctionnel (sans nom), les Grands Ensembles du « Réseau hydrographique des Gardons dans le Gard » et des « Lits Moyens des Gardons et leurs principaux affluents », La zone élémentaire de la « Ripisylve et atterrissements du Gardon d'Anduze entre l'aval d'Anduze et l'amont de Cardet ».

De même, le site est inclus dans :

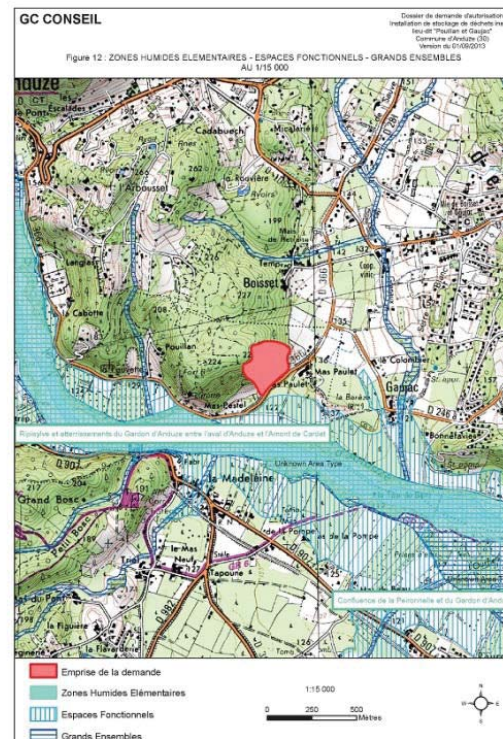
- L'aire optimale d'adhésion au Parc National des Cévennes ;
- La zone tampon Causses et Cévennes du Patrimoine Mondial de l'Unesco et de la Réserve Biosphère qui ont le même périmètre.

On note la présence de :

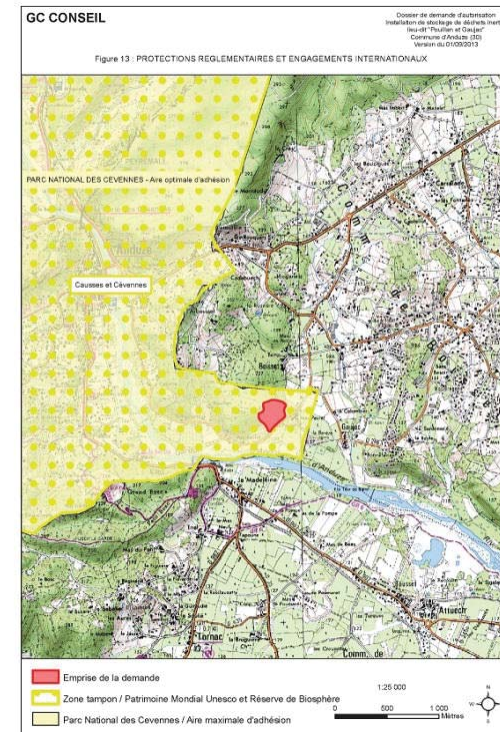
- La Zone Spéciale de Conservation (Natura 2000) à 1,5 km au nord du site ;
- Des ruines du château de Tornac qui est un site inscrit au titre de la loi du 2 mai 1930 modifiée.



Extrait de la carte des Inventaires



Extrait de la carte des zones humides
élémentaires



Extrait de la carte des Protections
réglementaires et Engagements
Internationaux

PROJET CONNEXE

Le Département envisage la création d'un cheminement cyclable sécurisé sur la RD 366.
Le projet n'est pas connu à ce jour.

Les aménagements peuvent être de 2 types :

- Un aménagement avec des bandes cyclables en bord de chaussée actuelle (bilatérale ou unidirectionnelle). A noter que ce type d'aménagement demande des précautions particulières au droit d'un accès comme celui faisant l'objet de la présente étude,
- Une piste bidirectionnelle séparée de la chaussée. Nota : la piste sera positionnée préférentiellement du côté sud de la RD 366 afin de ne pas interférer avec l'accès.

3 – ANALYSE ET PROPOSITION D'AMENAGEMENT

3.1 – Description du site

Le site à desservir se situe à proximité immédiate de la RD366 et son accès sur la route départementale y est direct. L'ancienne carrière n'étant plus exploitée depuis les années 90, il n'existe actuellement aucun aménagement permettant l'insertion ou la sortie des véhicules, hormis un débouché très sommaire.

Un merlon de 1 à 3 m de haut est présent en limite sud. Il vient limiter l'accès au site. L'entrée de la carrière est située en partie sud-ouest, le long de la RD366. Une barrière en ferme l'entrée.

Au niveau de l'accès à l'ancienne carrière débouche également un accès desservant une parcelle. Ces deux débouchés sont distants d'une vingtaine de mètres environ.

La RD366 présente une largeur roulable d'environ 6m au niveau de l'accès actuel, pour se réduire à environ 5m au niveau de l'ancienne carrière en direction de Boisset. Dans le sens Anduze → Boisset, l'accès existant de l'ancienne carrière se situe en sortie de courbe de rayon de l'ordre de 300 m environ (tracé reconstitué d'après photo aérienne).

Dans la zone d'étude, la RD366 ne présente pas de marquage axial (seules les rives sont matérialisées).

En l'absence d'information contraire, la vitesse d'exploitation sur cette RD, conformément au code de la route, y est de 90 km/h.

Dans le rapport de présentation concernant la modification du PLU, il est noté que la route départementale 366 (partant du vieux Pont pour aller respectivement en direction de Saint-Christol-les-Alès), fait partie des voiries départementales de niveau 4 (routes départementales de desserte locale). Il y est également mentionné que cet axe n'offre pas forcément des abords aménagés permettant les déplacements sécurisés des cycles et des piétons

L'entrée sur le territoire communal s'établit par la plaine agricole du Gardon en arrivant du hameau de Boisset. Elle est marquée par la présence d'habitations récentes d'une part et le Mas agricole Paulet d'autre part.

En ce qui concerne la circulation sur le site proprement dit (hors dossier), elle se fera via des pistes internes compactées qui évolueront en fonction de l'évolution de l'installation de stockage de déchets (pistes de 4 mètres à 6 mètres de large présentant une pente de l'ordre de 9,6 à 3 %).

Un panneau d'identification de l'installation sera positionné à l'entrée du site, à l'intersection avec la RD366 et le site sera fermé par une barrière.

Seule la partie concernant le débouché au niveau de la RD 366 fait l'objet du présent dossier.

La photo aérienne ci-contre, présentée en 1^{ère} partie du document, permet de visualiser le carrefour d'accès au futur site ISI dans son contexte local



3.2 – Impact de l'exploitation du site sur le trafic

Les matériaux utilisés pour le remblaiement proviendront en grande partie de la plate-forme de recyclage de Boisset et Gaujac en cours de développement mais également d'autres plateformes de recyclage du bassin d'Anduze et d'Alès.

Ils seront transportés sur place par des camions semi-remorques de 25t (volume de charge = 15,6 m3).

Le volume entrant annuel maximum de déchets sera de 130 000 m3/an (et 26 000 m3/an moyen) soit environ 208 000 t/an (et 41 600 t/an moyen).

Le trafic annuel maximum engendré par le chantier sera de 8 320 camions/an en cas de chantier exceptionnel (et 1664 camions/an moyen), soit environ 40 rotations par jour travaillé (et 9 rotations jours moyennes) pour 200 jours travaillés considérés – 2 mois évités dans l'année. A ce trafic prévisionnel, il convient d'ajouter quelques véhicules légers (employés du site ...).

L'activité de stockage dépendra des flux d'inertes non valorisables à stocker et peut être très variable suivant les années et les périodes de l'année. Le regroupement/tri au préalable sur les plateformes de stockage permettra de tamponner les flux et d'éviter les périodes touristiques sensibles qui seront définies avec les acteurs locaux.

Aussi, les opérations de remblaiement pourront être denses pendant quelques jours puis inexistantes pendant plusieurs semaines. Le trafic peut être divisé par 5 ou 6 par rapport au pic annoncé ci-dessus.

Le Conseil Départemental du Gard, gestionnaire des routes départementales, ne possède pas de valeur de trafic routier sur la RD366. L'impact sur le trafic routier ne peut être quantifié vis-à-vis du trafic actuel. Il est à noter cependant que la RD366 est principalement concernée par un trafic de desserte locale (voir § ci-dessus).

Néanmoins, l'activité générera une augmentation en moyenne de 9 camions/jour ce qui reste modéré. De manière générale, la réception des camions de déchets ne s'effectuera que du lundi ou vendredi et dans des plages horaires comprises entre 7h30 - 12h et 14h - 17h30, sur 10 mois (mois de juillet-août exclus).

3.3 – Analyse des variantes d'aménagement possibles

Les orientations sur les choix d'aménagement visant à traiter les mouvements de tourne-à-gauche découlent de considérations relatives à la sécurité, mais aussi au confort de conduite et aux coûts des aménagements. Le niveau d'aménagement d'un carrefour plan ordinaire sur une route à 2 voies dépend du type de carrefour (suivant qu'il s'agisse d'un carrefour en té ou en croix) et du niveau des trafics en présence.

L'aménagement retenu doit être simple, le plus compact possible, être lisible. Il doit assurer une visibilité réciproque satisfaisante entre tous les usagers pouvant entrer en conflit. Il doit avant tout valoriser le critère essentiel de la sécurité.

Afin de déterminer l'aménagement le plus adapté au contexte et à l'environnement de la zone d'étude, plusieurs objectifs d'aménagement ont été définis :

- o permettre les girations et l'insertion des poids lourds sortant et entrant au site d'exploitation du terril de manière sécuritaire,
- o tenir compte au mieux de la RD 366, de son trafic ainsi que de son environnement,
- o tenir compte de l'augmentation prévisible du trafic lié à l'activité du futur site ISDI (voir ci-dessus).

A partir de ces critères, trois scénarios peuvent alors s'envisager :

- o Scénario n° 1 : ne rien faire,
- o Scénario n° 2 : aménager à minima,
- o Scénario n° 3 : aménagement d'une voie spéciale de tourne-à-gauche.

Ce sont principalement les critères liés au trafic qui vont orienter d'emblée le scénario à proposer.

Les documents ayant servi à cette analyse sont le guide concernant les recommandations pour l'Aménagement des Routes Principales (A.R.P.), ainsi que celui concernant l'Aménagement des Carrefours Interurbains (A.C.I.) tous deux édités par le SETRA.

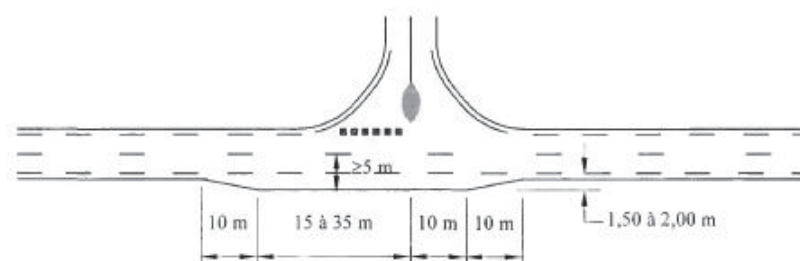
Scénario n° 1 : ne rien faire

Ce scénario n'est pas souhaitable dans la mesure où, même si le trafic est faible et concerné principalement par une desserte locale, l'activité du futur site de dépôt générera, on l'a vu ci-dessus, une augmentation de 9 camions/jour en moyenne, pouvant aller jusqu'à 40 rotations lors des chantiers exceptionnels.

Il s'agit donc d'un nouvel accès routier qu'il convient de traiter de façon sécuritaire.

Scénario n° 2 : aménager à minima

Selon le guide concernant l'aménagement des carrefours interurbains, pour les carrefours en té **qui supportent un faible niveau de trafic tournant à gauche (moins de 100 v/j)**, ou pour les accès riverains, la présence d'un accotement revêtu du côté opposé à la route secondaire (ou à l'accès), limite le risque d'accident lié au mouvement de tourne-à-gauche (en offrant la possibilité d'un évitement par la droite du véhicule tournant à gauche). A défaut d'un accotement revêtu, continu (et suffisamment large) le long de la route principale, un traitement ponctuel conforme au schéma ci-dessous est suffisant.



Revêtement d'accotement sur les carrefours en té (ou accès) sur route à 2 voies

Scénario n° 3 : aménagement d'une voie spéciale de tourne-à-gauche

Selon le guide concernant l'aménagement des carrefours interurbains, la création de voies de décélération pour les mouvements de tourne-à-gauche se justifie à la fois par le gain de sécurité à en attendre, par l'amélioration de la capacité de l'aménagement à partir de certains niveaux de trafics et, enfin, par l'inconfort de telles manœuvres en l'absence d'aménagement (en particulier lorsque le trafic est important). Quelle que soit leur longueur, ces voies spéciales, en évitant l'immobilisation des véhicules tournant à gauche sur les voies directes, parviennent à réduire très nettement les problèmes de sécurité relatifs au tourne-à-gauche. Mais il est important de souligner que leurs performances se dégradent fortement en l'absence d'un îlot en saillie (c'est à dire avec seulement un îlot en peinture).

Pour un carrefour en té sur une route à 2 voies, **lorsque le trafic tournant à gauche devient notable (supérieur à 100v/j)**, il est souhaitable d'aménager une voie spéciale de tourne-à-gauche.

Le tableau ci-après, issu du guide A.C.I., récapitule les règles générales pour l'aménagement en faveur des mouvements de tourne-à-gauche de la route principale, pour un carrefour en T ou un accès riverain sur les routes à 2 voies.

Trafic de la route principale	Accès riverains	Carrefour en T ou accès important (trafic tournant à gauche)		
		moins de 100 v/j	100 à 400 v/j	plus de 300 à 400 v/j
Routes à 2 voies				
< 8000 v/j	maintien de l'existant ou revêtement d'accotement	maintien de l'existant ou revêtement d'accotement	voie spéciale de tourne-à-gauche	voie spéciale de tourne-à-gauche ou giratoire
> 8000 v/j		idem ou voie spéciale de tourne-à-gauche		

3.4 – Visibilité

Des niveaux élevés de sécurité et de confort impliquent de bonnes conditions de visibilité permettant au conducteur d'anticiper les événements survenant sur une route.

Rappel sur les notions de visibilité (selon le guide concernant les recommandations pour l'Aménagement des Routes Principales (A.R.P.), ainsi que celui concernant l'Aménagement des Carrefours Interurbains (A.C.I.) tous deux édités par le SETRA :

o La vitesse pratiquée

Les critères de visibilité à respecter sont fonction de la vitesse V_{85} , vitesse en dessous de laquelle 85 % des usagers sont sensés rouler sur cet itinéraire.

Cette vitesse est déterminée selon des abaques établis en fonction des principales caractéristiques géométriques de la route (rampe en profil en long / rayons de courbure / largeur des voies ...).

Néanmoins, il est admis que la vitesse V_{85} à prendre en compte pour les exigences de visibilité peut-être légitimement écartée au niveau de la vitesse maximale autorisée.

Ici, bien que la voie (RD366) soit une route départementale étroite et sinueuse, il n'y a pas de limitation de vitesse particulière. La vitesse réglementaire y est donc de 90 km/h. C'est cette vitesse qui est retenue pour la présente vérification.

o La distance d'arrêt

La distance d'arrêt d_a est composée de la distance de freinage : distance parcourue pendant l'action de freinage qui fait passer la vitesse de V_{85} à 0 dans des conditions conventionnelles de chaussée mouillée augmentée de la distance parcourue pendant le temps de réaction (pris égal à 2 secondes dans le cas d'une réaction de freinage devant un obstacle inattendu). La formule permettant de calculer cette distance est la suivante :

$$d_a = 2v + df$$

avec : v = vitesse en m/s ;

df = distance de freinage.

En courbe, la distance de freinage est majorée de 25 %.

Les distances d'arrêt approximatives préconisées par l'ARP pour une vitesse $V_{85} = 90$ km/h sont les suivantes :

d_a en AD = 130 m – d_a en courbe = 151 m.

o La visibilité dans un carrefour plan ordinaire ou dans un accès

Pour des raisons de sécurité, l'usager de la route non prioritaire, ou de l'accès (ici le futur site ISDI) doit disposer du temps nécessaire pour s'informer de la présence d'un autre usager sur la route prioritaire (ici la RD366), décider de sa manœuvre, démarrer et réaliser sa manœuvre (la traversée) avant qu'un véhicule prioritaire initialement masqué ne survienne.

Pour les véhicules en tourne-à-gauche vers la route secondaire, une distance de visibilité équivalente doit être offerte, vis-à-vis du trafic en sens opposé sur la route principale.

Le temps qu'il faut pour franchir la route prioritaire, dit « temps de franchissement » est naturellement fonction de sa largeur (nombre de voies, avec aménagement central ou non). Il est aussi fonction de régime de priorité accordé à la voie secondaire (accès ISDI).

Il est nécessaire pour cela que l'usager voit à une distance correspondant à la distance parcourue pendant un temps minimum impératif de 6 secondes (8 secondes conseillées) à la vitesse V_{85} pratiquée sur la route principale. Soit $6 \times V_{85}$, avec V_{85} exprimée en m/s.

Pour la vérification, la V_{85} est écartée à 90 km/h (soit 25 m/s) ce qui donne la distance de visibilité minimale suivante : 150 m en minimum absolu pour 6 secondes (6×25 m), ce qui correspond également à la distance d'arrêt en courbe.

Les conditions de visibilité sont déterminées à partir des éléments suivants :

- **point d'observation** : œil du conducteur du véhicule à l'arrêt sur la voie secondaire (Accès ISDI) - hauteur 1 m, situé en retrait de 4 m par rapport au bord de chaussée principale (situation de STOP) ;
- **le point observé** se situe à 1 m de haut, sur l'axe de la voie concernée (voie de gauche par rapport au sens de circulation si la route principale est bidirectionnelle avec autorisation de dépasser) où circulent les véhicules prioritaires, et à une distance du point de conflit correspondant au trajet effectué par les véhicules prioritaires pendant le temps de franchissement

Les temps de franchissement conseillés, selon la largeur de la route franchie et le régime de priorité à prendre en compte pour le calcul de la distance de visibilité sont donnés dans le tableau suivant :

Profil en travers de la route principale		2 voies	2 voies + voie de T.A.G.
STOP	temps conseillé	8 s	9 s
	minimum absolu	6 s	7 s
CEDEZ LE PASSAGE	temps conseillé	10 s	11 s
	minimum absolu	8 s	9 s
Tourne-à-gauche vers la voie secondaire	temps conseillé	8s	
	minimum absolu	6 s	

Il est à noter que, dans ce tableau, les « temps conseillés » offrent une plus grande marge de sécurité et sont mieux adaptés au cas des véhicules démarrant lentement, tels les poids-lourds.

On peut noter également que, selon les recommandations des guides précités, ces temps sont à majorer de 1 s dans le cas d'accès en rampe (pente > 2%).

La figure ci-dessous illustre les triangles de visibilité à dégager sur un carrefour ou un accès (source A.C.I.)

Fig. 4 — Construction des triangles de visibilité pour les usagers de la route secondaire, en fonction du régime de priorité.

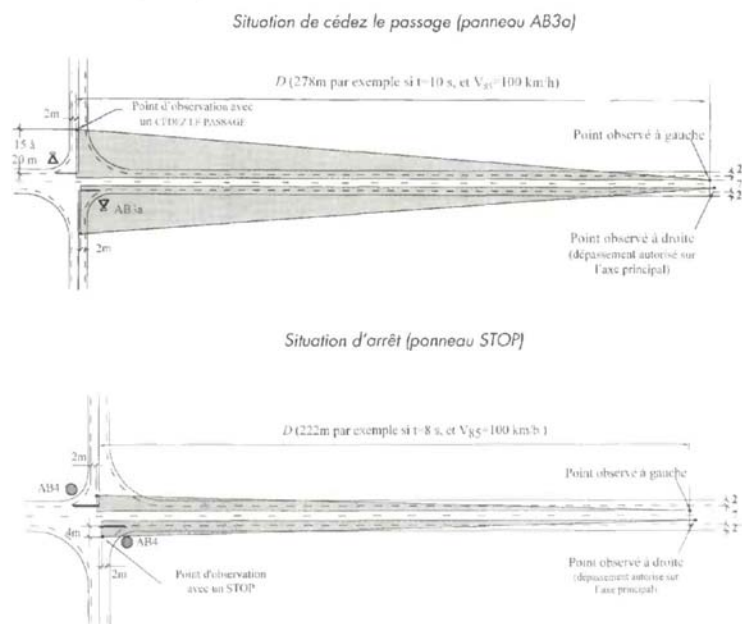
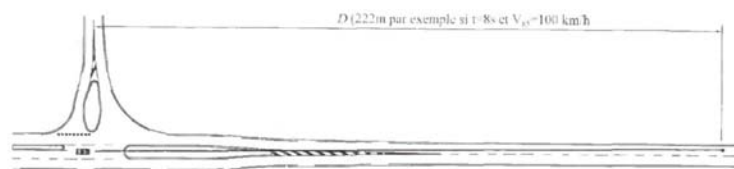


Fig. 5 — Condition de visibilité pour la manoeuvre de tourne-à-gauche vers la route secondaire.



3.5 – Proposition d'aménagement

Géométrie proposée

En fonction de ce qui vient d'être expliqué ci-dessus, la proposition d'aménagement qui en découle tout naturellement est celle d'un traitement ponctuel d'accotement. En effet, même en période dite « exceptionnelle », le trafic tournant à gauche est toujours annoncé comme étant inférieur à $100v/j$ (40 rotations/j soit 80 véhicules chiffre auquel il convient d'ajouter quelques véhicules légers).

Actuellement, la RD 366 ne possède pas d'accotements revêtus continus et suffisamment larges pour offrir la possibilité d'un évitement par la droite des véhicules tournant à gauche.

Il est donc proposé un aménagement d'accotement ponctuel conforme au schéma inséré dans la description du scénario n°2. C'est sur cette option que les éléments suivants ont été vérifiés.

En ce qui concerne la sortie du site ISDI, il est proposé la mise en place d'un régime de priorité « STOP ». C'est avec ce régime de priorité que les vérifications liées à la visibilité ont été établies.

Dégagement de visibilité : application au projet d'aménagement proposé

Puisque cet aménagement est destiné à une fréquentation poids-lourds, ce sont donc naturellement les temps conseillés qui ont été retenus pour les calculs des distances de visibilité de cette étude. Du fait de la forte pente existante (pas loin de 10 %) il a été ajouté une seconde à ces temps. A noter qu'en cas de forte pente, il est préconisé de mettre en place une pente se rapprochant d'une valeur de 3% sur la zone d'attente des poids-lourds sortant de l'accès.

Il est donc nécessaire que l'utilisateur voit à une distance correspondant à la distance parcourue pendant 9 s (soit $8s + 1$) dans une situation « STOP » à la vitesse V_{85} pratiquée sur la route principale (avec V_{85} exprimée en m/s soit 25m/s pour 90 km/h et 19,45m pour 70 km/h).

Cette condition relative au temps de franchissement se traduit par le dégagement d'un triangle de visibilité pour chaque conflit entre deux courants : à l'intérieur de ce triangle, il ne faut pas d'obstacle à la vue.

Dans le cas de ce carrefour, le régime de priorité préconisé en sortie de site ISDI étant celui du « STOP », la distance de visibilité à prendre en compte pour la vérification des dégagements à respecter est donc la suivante : $9s \times 25m = 225m$ pour 90 km/h et $9s \times 19,45m = 175m$ pour 70 km/h.

Les documents graphiques qui ont servi de base à cette étude sont :

- un levé géomètre, réalisé à l'origine pour l'aménagement du site ISDI,
- des fichiers images d'extraits cadastraux et photo aérienne qui ont été obtenus à partir du site www.géoportail.fr

La superposition de ces deux documents est suffisante pour une première approche des distances de visibilité. Il en ressort que :

- **Dans le sens Anduze -> Boisset** : les triangles de visibilité construits à partir des critères explicités ci-dessus (situation de « STOP » et temps de traversée vérifié pour 9 s ($8s+1$), temps conseillé, et 7 s ($6s+1$), minimum absolu), ne permettent pas d'obtenir les distances de visibilité recommandées sur l'accès actuel de l'ancienne carrière dans le sens Anduze -> Boisset, et ce, que ce soit avec une vitesse d'approche de 90 km/h ou 70 km/h.

- Une visibilité correspondant à la distance d'arrêt en courbe a alors été recherchée : $L = 151$ m pour $V_{85} = 90$ km/h et $L = 95$ m pour $V_{85} = 70$ km/h. Seule la distance de 95 m permet de dégager une visibilité acceptable sur l'accès, à condition toutefois que la gestion des abords soient maîtrisée.
- **Dans le sens Boisset -> Anduze** : Pour ce sens de circulation, une distance de visibilité de 175 m est aisément obtenue, celle correspondant à 225 m nécessitera une maîtrise de la gestion des abords.

La visibilité sur l'accès actuel du site étant meilleure depuis le sens Boisset -> Anduze, il peut sembler judicieux de décaler légèrement (une trentaine de mètres) le futur accès de façon à équilibrer les distances de visibilité depuis les deux sens de circulation.

Dans le cadre de cet aménagement, il sera également important d'assurer une bonne gestion des abords : à proximité d'un carrefour, tout objet situé dans l'environnement immédiat (panneau ou équipement, talus, arbre, cultures, autre végétation, bâtiment, ouvrage, mur, véhicule en stationnement, etc...) est susceptible de masquer la visibilité. Aussi les conditions de visibilité spécifiées plus haut requièrent non seulement une zone dégagée de masque latéral, mais aussi nécessitent d'offrir des garanties suffisantes concernant leur absence dans le temps. Exceptionnellement, les masques ponctuels sont tolérés, dans la mesure où ils ne compromettent pas la prise d'information. Ainsi, par exemple, la signalisation verticale sera positionnée en dehors des triangles de visibilité.

On trouvera page suivante les triangles de visibilité obtenus à partir de ces différents éléments.

Girations

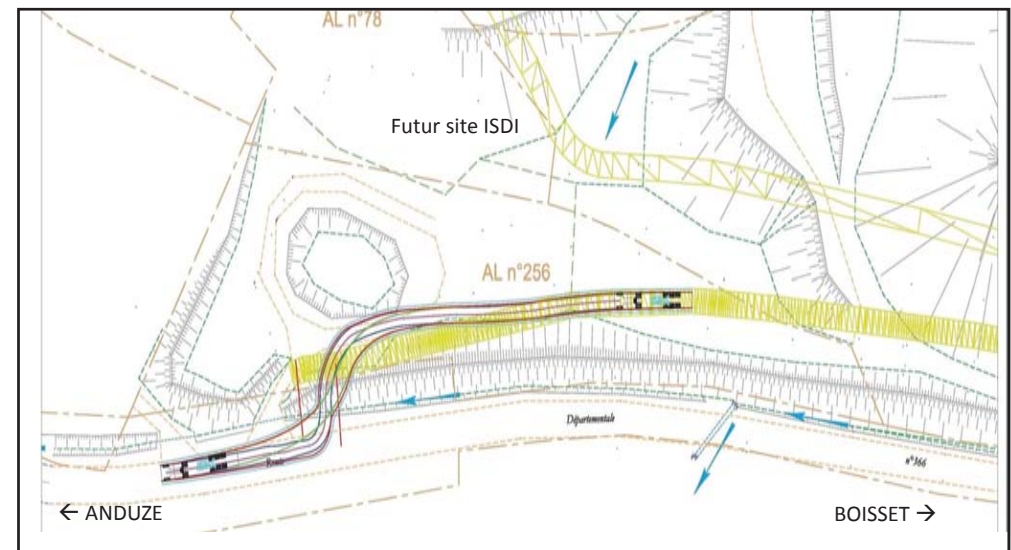
Il est à noter cependant que le plan d'aménagement du site fourni ne fait pas apparaître les épures de girations des camions qui sont pourtant essentielles au bon fonctionnement de l'aménagement.

Une rapide vérification effectuée au moyen du logiciel « AUTOTURN » permet d'affirmer que les girations des poids-lourds nécessiteront des aménagements particuliers à l'intérieur du site.

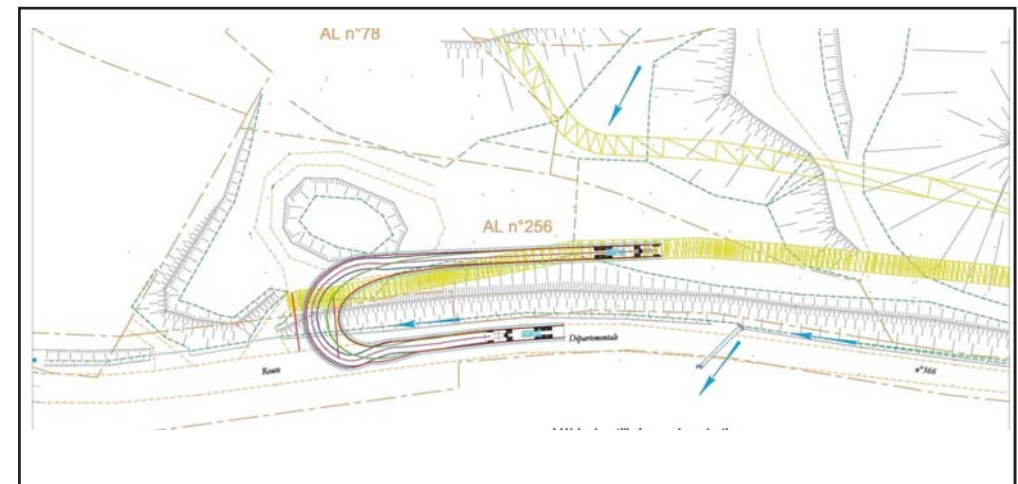
Le véhicule utilisé pour les calculs est un semi-remorque classique, dont le détail est le suivant :



Les épures de giration obtenues sont données dans les schémas ci-contre :

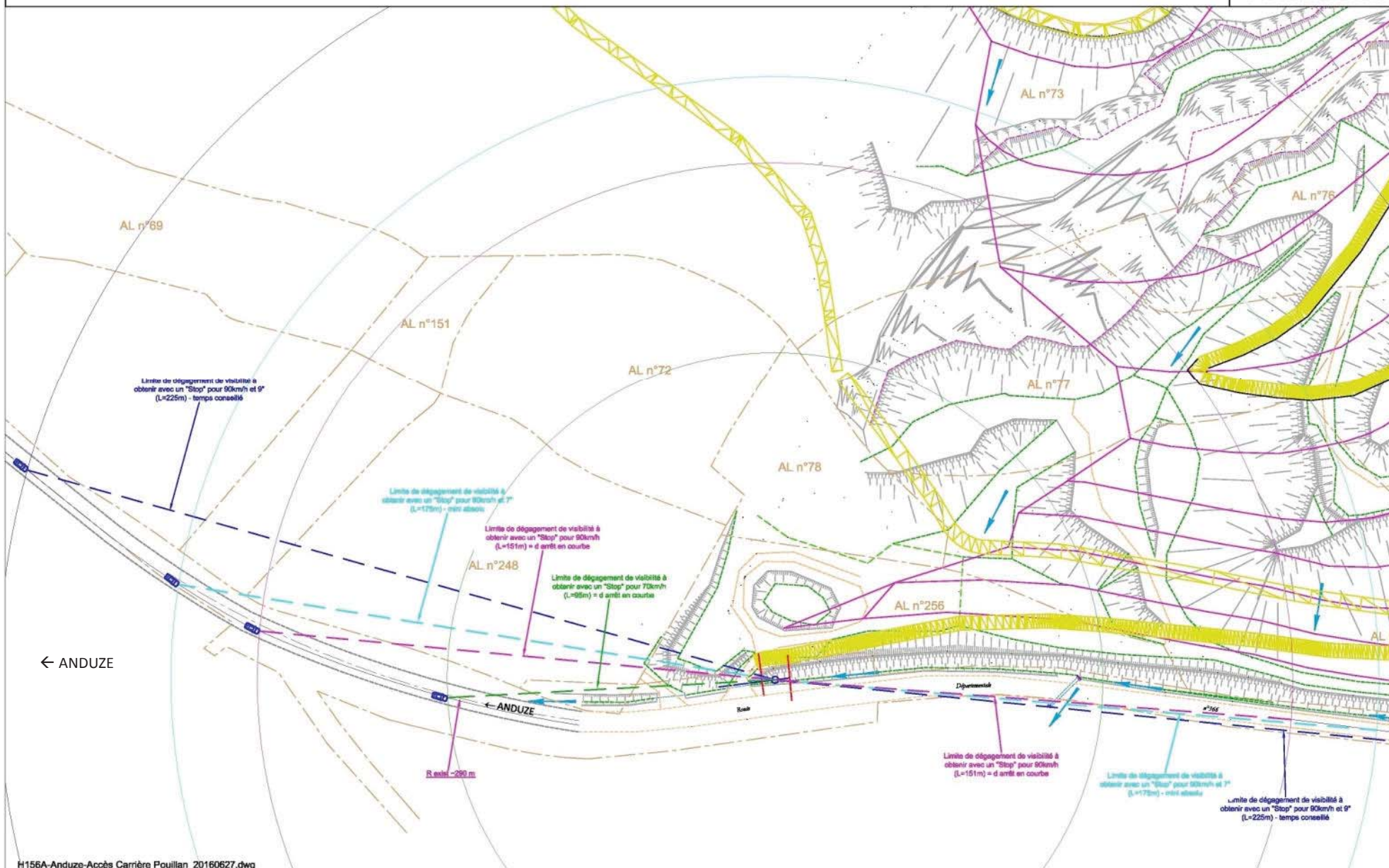


Giration dans le sens ISDI → ANDUZE



Giration dans le sens BOISSET → ISDI

Aménagement de l'accès routier - Etude préalable : triangles de visibilité sur accès



Il est donc nécessaire d'optimiser la circulation des poids lourds dans le site à 2 titres :

- Modification de l'emplacement de l'accès, ce qui aura un fort impact sur les pentes dans le site,
- Nécessité de concevoir des tracés confortables pour permettre la giration des PL ainsi que leur croisement

De plus, le futur portail à mettre en place devra être suffisamment large pour permettre le passage des camions déjà en phase de manœuvre de braquage (largeur nécessaire de 12 à 15 m).

○ **Conclusion**

En l'état actuel du positionnement de l'accès au futur site ISDI, il faudra être extrêmement vigilant quant au traitement de la visibilité de cet aménagement, en particulier à partir de la RD366. Ceci peut se traduire par exemple à accompagner l'aménagement par des dispositifs de mise en alerte qui favorisent le respect des vitesses pratiquées sur l'axe principal (RD366) : signalisation simple, cohérente et bien placée, traitement soigné des abords de l'intersection... Il sera nécessaire également de limiter la vitesse de cette zone à 70 km/h.

A retenir :

- **L'aménagement proposé pour cet accès se limitera à un aménagement ponctuel de l'accotement de la RD 366 au droit de l'accès de la future zone ISDI,**
- **Il est proposé de décaler l'accès actuel d'une trentaine de mètres afin de mieux répartir les distances de visibilité pour les deux sens de circulation sur la RD 366,**
- **La vitesse devra être limitée à 70 km/h au droit de cet aménagement,**
- **Il faudra affecter un régime de priorité « STOP » pour le débouché du site ISDI,**
- **La gestion des abords doit être assurée de manière pérenne,**
- **L'aménagement devra être compatible avec le projet d'aménagement cyclable porté par le Département.**

4 – DIAGNOSTIC RESEAUX

Le recensement des réseaux existants dans la zone d'étude a été effectué par le biais de l'application « dict.fr » auprès des différents concessionnaires susceptibles d'être impactés par l'aménagement.

Selon les réponses apportées par ces concessionnaires, les réseaux identifiés le long de la RD 366 sont cités ci-après. Ils sont donnés à titre indicatif et ne sauraient remplacer les informations que fourniront les concessionnaires en réponse aux DICT de l'entreprise au moment des travaux.

Eau Potable

Réseaux existants

Un réseau d'eau potable géré par VEOLIA Eau est répertorié en limite sud et sud-est du site, le long de la RD 366 (côté sud). Il s'agit d'une canalisation PVC Ø 63mm. Un compteur semble être représenté dans la partie sud-est du plan de repérage fourni (absence de légende).

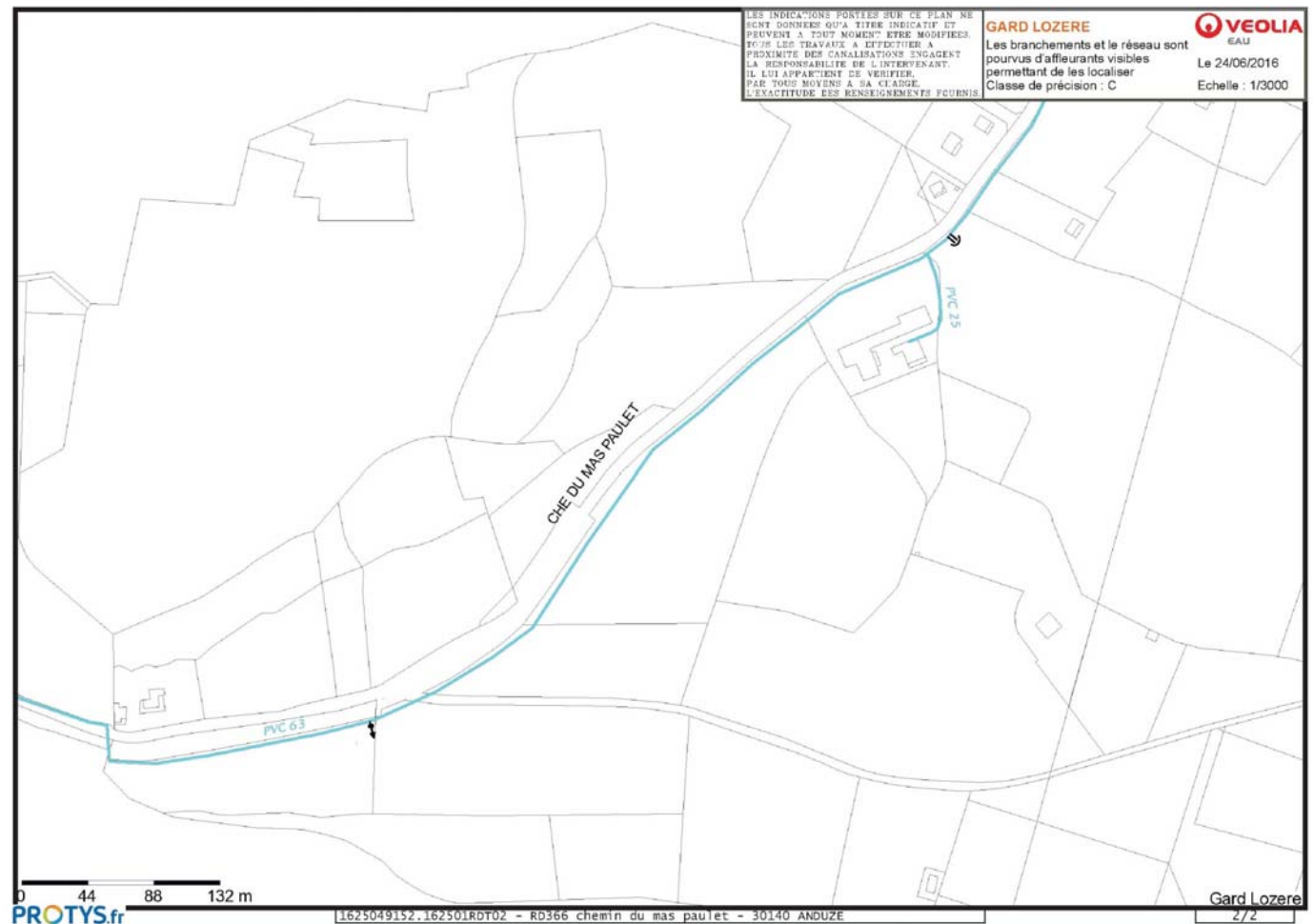
Le plan fourni par Véolia indique une classe de précision : C

Contacts

VEOLIA EXPLOITANT GARD – M. Jean-Christophe BUZZINI – jean-christophe.buzzini@veoliaeau.fr – Tel : 04 67 20 74 30
765 rue Henri Becquerel – CS29045 – 34967 MONTPELLIER CEDEX 2

A retenir :

- Présence de réseaux AEP (diamètre non précisé)



Electricité

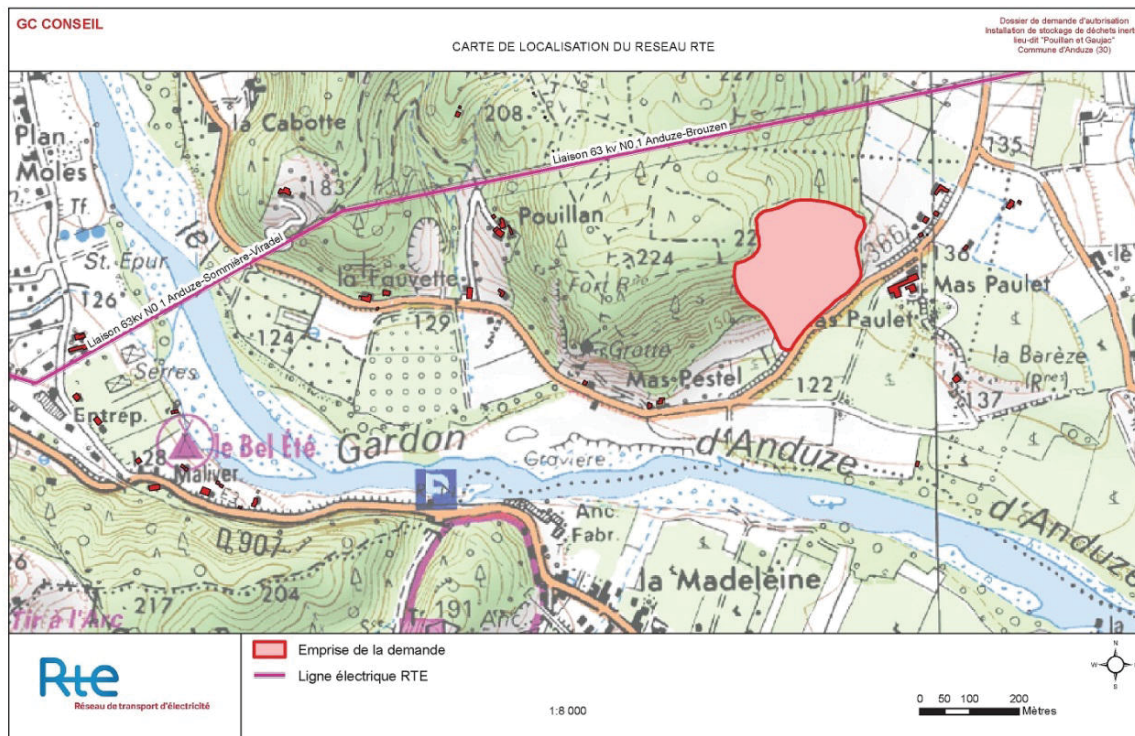
Réseaux existants

Réseau RTE :

Présence d'une ligne à haute tension (x63kV) dans la zone d'études. Il s'agit de la liaison N°1 : Anduze-Viradel / Anduze-Brouzen.

Contraintes : une zone de protection d'au moins 5m (voire 7 ou 8m selon les cas) est imposée dans tous les cas par rapport aux câbles.

NB. La zone de projet est située à 160 m en aval de la ligne très haute tension



RECOMMANDATIONS TECHNIQUES POUR TRAVAUX AU VOISINAGE D'UNE LIAISON AERIEENNE HAUTE TENSION TYPE B exploitée par RTE

Ces recommandations sont relatives aux seuls ouvrages électriques HTB de 63, 150, 225 et 400 kilovolts. Vos travaux doivent se conformer aux prescriptions du code de travail (articles R 4534-107 à R 4534-130) afin d'éliminer les risques liés à la présence d'une ligne HTB à proximité du chantier à savoir électrisation ou électrocution. **Même à distance, un amorçage peut être fatal sans contact direct avec les éléments sous tension.**

L'employeur s'assure qu'au cours de l'exécution des travaux les travailleurs ne sont pas susceptibles de s'approcher ou d'approcher les outils, appareils ou engins qu'ils utilisent, ou une partie quelconque des matériels et matériaux qu'ils manutentionnent, à une distance dangereuse des pièces conductrices nues normalement sous tension, et notamment à une distance inférieure à :

5,00 mètres

Cette distance doit être également respectée en tenant compte :

- 1° De tous les mouvements possibles des câbles sous tension de la ligne (balancement du au vent, allongement du au transit).
- 2° De tous les mouvements, déplacements, balancements, fouettements des engins utilisés, notamment en cas de chute ou rupture éventuelle d'un organe.

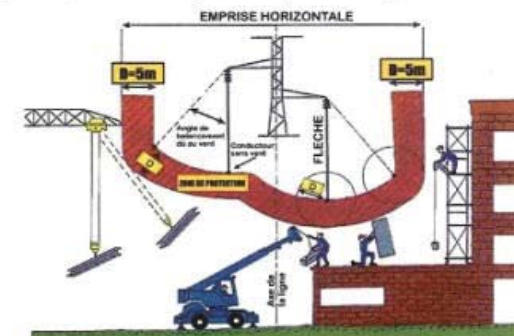
Aucune opération à proximité avérée (< 5 m) des câbles conducteurs d'une ligne électrique HTB ne doit être entreprise, sans que les modalités de réalisation soient définies avec RTE.

Le déclarant doit notamment veiller au respect d'une distance horizontale minimale de 15m entre toute nouvelle plantation de haute futaie et les phases externes de nos ouvrages aériens.

Nous recommandons la plus grande vigilance et le signalement auprès de nos services lors de :

- Travaux de terrassement à moins de 10 m des pieds de pylônes.
- Modification du niveau du sol sous une ligne et au pied des pylônes.

En aucun cas les pylônes ne doivent être utilisés comme point d'appui ou moyen d'escalade. Toute dégradation partielle d'un ouvrage doit être impérativement signalée à RTE.



GESTIONNAIRE DU RESEAU DE TRANSPORT D'ELECTRICITE
GROUPE MAINTENANCE RESEAU - PROVENCE ALPES DU SUD
251, RUE LOUIS LEPINE - LES CHABAUDS NORD - 13320 BOUC BEL AIR
TEL : 04-42-65-67-28 - FAX : 04-42-65-67-29

PROTUS.fr | 1619064123_161901RDT02 - RDSD Domaine du petit Arbois - 13090 AX EN PROVENCE | 3/4

Réseau ERDF :

Réseau HTA et BT : Présence de réseaux aériens et souterrains dans la zone d'études :

- pour la HTA : en souterrain le long de la RD 366 (HT 3x150 Alu sous TPC 160). Selon les plans de détails fournis, la profondeur estimée du réseau souterrain est d'environ 0,50 m moyen sous accotement et 0,85 m sous chaussée.
- pour la BT : en aérien torsadé situé en partie le long de la RD 366, puis qui la traverse à peu près au niveau de l'accès existant à l'ancienne carrière.

Le plan fourni par ERDF indique une classe de précision : C pour le plan de masse.

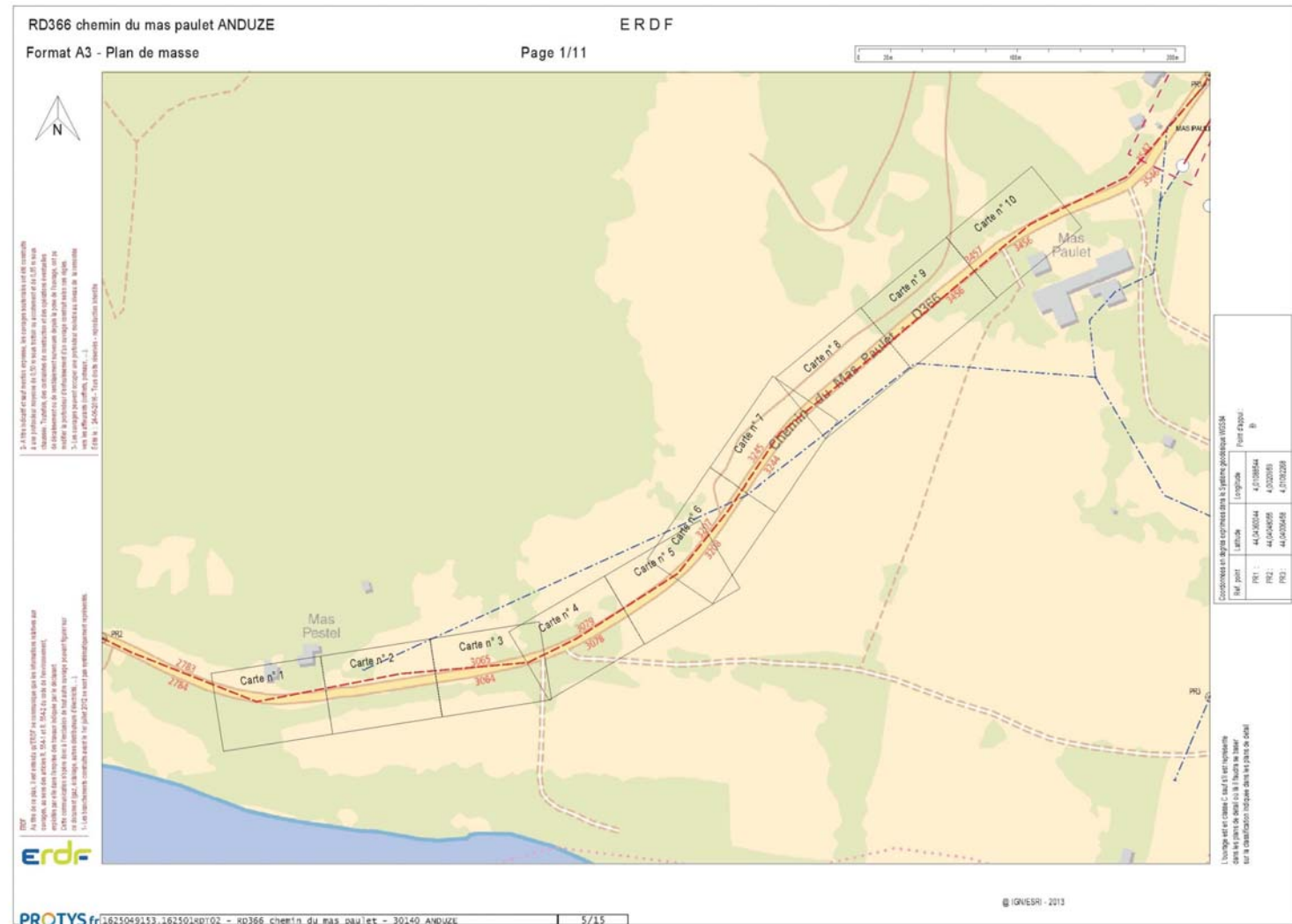
A retenir :

- **Contraintes par rapport à la présence de la ligne HTA enterrée en cas de terrassements (profondeur estimée entre 0,50 m et 0,85 m**
- **Traversée de la RD 366 par un réseau BT aérien au niveau de la zone d'étude**

Contacts

RTE GET CEVENNES – M Serge KUPPEL –
Tel : 04 66 04 52 35
18 bd Talabot – BP 9 – 30006 NIMES

ErDF Bureau GC Languedoc-Roussillon – 1 rue
de Verdun – 30900 NIMES – M Thomas
TROUILLET – Tel : 0466599418





Direction Générale Adjointe
« Déplacements, Infrastructures et Foncier »
UNITE TERRITORIALE : UT ALES
SECTEUR : ANDUZE
Adresse_UT : 455 Quai de Bilina - 30100 ALES
Numéro de l'Acte PV 16 AL 395
Affaire suivie par : CROS J
Tél : 04.66.54.79.00

le 22 Août 2018

Les travaux sont conformes à l'ensemble
des prescriptions définies dans l'arrêté de
permission de voirie ci-dessous.

P/Le Directeur Adjoint en charge
de L'Unité Territoriale d'Ales
Le Chef de service Entretien et Exploitation


Michel ROUSSEL

**ARRETE DE VOIRIE PORTANT
PERMISSION DE VOIRIE POUR TRAVAUX EN LIMITE DE VOIE
RD 366 - PR 2+750
Commune de ANDUZE**

LE PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL DU GARD,

- VU le code général des collectivités territoriales,
- VU le code de la propriété des personnes publiques,
- VU le code de la voirie routière,
- VU le code de la route,
- VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière,
- VU le règlement de voirie départemental en vigueur,
- VU l'arrêté du Président du Conseil Départemental du Gard en vigueur portant délégalation de signature,
- VU l'état des lieux,

CONSIDERANT la demande en date du 10/11/2016 par laquelle GC CONSEILS S.A.S, demeurant à 22 Bd Gambetta 30100 ALES représenté par Mr COSTANZO Guillaume, demande l'autorisation pour la réalisation des travaux suivants en limite de voie : création d'un accès afin de desservir une installation de stockage de déchets inertes, à l'emplacement désigné ci-dessus,

Direction Générale Adjointe
« Déplacements, Infrastructures et Foncier »
UNITE TERRITORIALE : UT ALES
SECTEUR : ANDUZE
Adresse_UT : 455 Quai de Bilina - 30100 ALES
Numéro de l'Acte PV 16 AL 395
Affaire suivie par : CROS J
Tél : 04.66.54.79.00

ARRETE DE VOIRIE PORTANT
PERMISSION DE VOIRIE POUR TRAVAUX EN LIMITE DE VOIE
RD 366 - PR 2+750
Commune de ANDUZE

LE PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL DU GARD,

- VU** le code général des collectivités territoriales,
- VU** le code de la propriété des personnes publiques,
- VU** le code de la voirie routière,
- VU** le code de la route,
- VU** l'instruction interministérielle sur la signalisation routière,
- VU** le règlement de voirie départemental en vigueur,
- VU** l'arrêté du Président du Conseil Départemental du Gard en vigueur portant délégation de signature,
- VU** l'état des lieux,

CONSIDERANT la demande en date du 10/11/2016 par laquelle GC CONSEILS S.A.S, demeurant à 22 Bd Gambetta 30100 ALES représenté par Mr COSTANZO Guillaume demande l'autorisation pour la réalisation des travaux suivants en limite de voie : création d'un accès afin de desservir une installation de stockage de déchets inertes, à l'emplacement désigné ci-dessus,

ARRETE

ARTICLE 1 - Autorisation

Le bénéficiaire est autorisé à exécuter les travaux énoncés ci-dessus, conformément à sa demande.

Il est autorisé à occuper le domaine public, conformément à sa demande, pour l'accès à ses installations et équipements décrits ci-dessus, sur les emplacements suivants :

Route Départementale 366 - PR 2+750
hors agglomération, commune de A NDUZE

La présente autorisation est délivrée sous réserve du respect des conditions et normes techniques et de sécurité en vigueur et du respect des conditions particulières définies aux articles suivants.

ARTICLE 2 - Prescriptions techniques particulières

Travaux en limite de voie - Accès sans franchissement de fossé

Accès sans franchissement de fossé

L'accès sera réalisé à l'emplacement défini conjointement. Il sera empierré, stabilisé et mis en œuvre selon les règles de l'art.

Il se raccordera au bord de la chaussée sans creux ni saillie et présentera une pente supérieure à 4% dirigée vers la propriété du bénéficiaire.

Le raccordement de l'accès à la voie débutera en dehors du domaine public, les dépendances de la route départementale conservant le profil actuel.

ARTICLE 3 - Dépôts

Les matériaux et matériels nécessaires à la réalisation des travaux autorisés par le présent arrêté pourront être déposés sur les dépendances de la voie (accotement, délaissé).

En aucun cas ce dépôt ne pourra se prolonger pour une durée supérieure à celle des travaux prévue dans le présent arrêté. Les dépendances devront être rétablies dans leur état initial.

ARTICLE 4 - Remise en état des lieux

Aussitôt après l'achèvement de ses travaux, le pétitionnaire est tenu d'enlever tous les décombres, terres, dépôts de matériaux, immondices, de réparer immédiatement tous les dommages qui auraient été causés au domaine public ou à ses dépendances, de rétablir dans leur premier état les fossés, talus, accotement, chaussées ou trottoirs qui auraient été endommagés et d'enlever la signalisation de chantier.

Préalablement à tous travaux, l'intervenant peut demander l'établissement d'un constat contradictoire d'état des lieux auprès de l'Unité Territoriale où sont prévus les travaux. Le constat contradictoire ne pourra être réputé tenir compte des vices cachés. En l'absence de constat contradictoire, les lieux sont réputés en bon état d'entretien. Si un itinéraire de déviation est mis en place, il doit être intégré au constat. En cas de dégradations sur celui-ci, l'intervenant devra effectuer alors les réparations, dès lors que sa responsabilité est avérée.

ARTICLE 5 - Dispositions spéciales à charge du pétitionnaire

L'accès sera positionné conjointement avec un représentant de l'UT d'ALES , ceci afin d'obtenir les distances de visibilité optimale de part et d'autre de celui-ci.

Il aura une ouverture de 15 ML en bord de chaussée.

L'accès sera revêtu en enrobé afin de supporter les girations des PL et afin d'éviter les ravinements dus aux eaux de pluie, conformément à l'article 47 du règlement de voirie départemental.

La vitesse sera limitée à 70km/h au droit de cet accès (un arrêté spécifique sera pris par le gestionnaire de voirie).

Un STOP (panneau et marquage au sol) sera mis en place en sortie de l'activité.

Une signalisation de danger (AK14 avec plaquette M9) sera mise en place de part et d'autre de l'accès.

La couche de roulement de la RD 366 sera reprise aux enrobés sur 50ML de part et d'autre de l'accès.

L'accotement face à l'accès sera traité par un décaissement sur 0.50ml de hauteur et sur 20 ML de part et d'autre de l'accès avec réalisation d'une poutre béton arasé à l'enrobé.

La gestion des abords sera assurée de manière pérenne.

Un état des lieux de la chaussée de la RD 366 sera fait avant la mise en activité du site entre un responsable de l'UT d'ALES et le responsable du site.

ARTICLE 6 - Sécurité et signalisation de chantier

Les mesures de restriction de la circulation nécessaires à l'exécution du chantier seront soumises pour validation à l'unité territoriale (hors agglomération) ou aux services communaux (en agglomération).

Le pétitionnaire est informé que c'est l'entrepreneur chargé des travaux qui devra demander et obtenir à l'avance au gestionnaire de la voie un arrêté de circulation préalablement à son intervention.

ARTICLE 7 - Ouverture de chantier

La réalisation des travaux autorisés dans le cadre du présent arrêté ne pourra excéder une durée de 190 jours.

L'ouverture de chantier est fixée au 17/01/2017, comme précisé dans la demande.

ARTICLE 8 - Achèvement des travaux

La conformité des travaux sera contrôlée par le gestionnaire de la voirie au terme du chantier.

ARTICLE 9 - Responsabilité

Cette autorisation est délivrée à titre personnel et ne peut être cédée.

Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

Le pétitionnaire est responsable, tant vis-à-vis de la collectivité représentée par le signataire que vis-à-vis des tiers, de tous les accidents et dommages qui pourraient résulter de la réalisation de ses travaux ou de l'installation de ses biens mobiliers, et qui porteraient atteinte au domaine public, à d'autres occupants du domaine public ou encore à des tiers.

L'occupant sera tenu de disposer de moyens financiers lui permettant de faire face aux responsabilités qu'il peut encourir, vis-à-vis du gestionnaire de la voie et d'un contrat d'assurance garantissant les risques de responsabilité civile en général et tous risques spéciaux liés à son activité, de telle sorte que la responsabilité du Département ne puisse en aucun cas être recherchée.

En outre, le pétitionnaire s'engage à ne pas mettre en cause la responsabilité du Département pour tous accidents et dommages pouvant survenir à ses installations par tout autre occupant du domaine public.

L'occupant ne peut non plus prétendre à aucune indemnité ou autre droit quelconque pour les troubles de jouissance résultant de travaux de réparation ou d'entretien, quelle que soit leur nature qui seraient réalisés sur le domaine public. Il ne peut davantage y prétendre pour les dommages ou la gêne causés par l'exploitation du domaine public.

Enfin, l'occupant ne peut rechercher la responsabilité du département du fait

- des contraintes qui lui sont imposées,
- de tout évènement ultérieur qu'aurait à subir le domaine public (intempéries, dégradations, ...)
- de la nature, de la consistance ou de la disposition des emprises ou des ouvrages routiers occupés, dont le gestionnaire ne garantit ni la stabilité, ni la pérennité, ni l'adéquation avec l'installation des ouvrages construits par le pétitionnaire.

ARTICLE 10 - Non conformité

Dans le cas où l'exécution de l'autorisation ne serait pas conforme aux prescriptions techniques définies précédemment, le bénéficiaire sera mis en demeure de remédier aux malfaçons, dans un délai au terme duquel le gestionnaire dressera un procès-verbal à l'encontre du bénéficiaire et le transmettra à la juridiction compétente.

ARTICLE 11 - Formalités administratives

Le présent arrêté ne dispense pas le bénéficiaire de procéder, si nécessaire, aux formalités administratives (notamment d'urbanisme) nécessaires à la réalisation de ses travaux.

Le pétitionnaire de la présente autorisation devra supporter seul la charge de tous les impôts, notamment de l'impôt foncier, auxquels sont actuellement ou pourraient être assujettis les terrains, aménagements ou installations, quelles qu'en soient l'importance et la nature, qui seraient exploités en vertu du présent arrêté.

Il fera en outre, s'il y a lieu et sous sa responsabilité, la déclaration de constructions nouvelles prévue par le code général des impôts.

ARTICLE 12 - Durée et validité de l'autorisation

La présente autorisation est délivrée à titre précaire et révocable, et ne confère aucun droit réel à son titulaire. Elle peut être retirée à tout moment pour des raisons de gestion de voirie sans qu'il puisse résulter, pour ce dernier, de droit à indemnité.

Elle est consentie, en ce qui concerne l'occupation du domaine public pour une durée de 15 ans à compter de la date donnée pour le commencement de son exécution.

En cas de rétrocession de l'ouvrage à un autre bénéficiaire la présente autorisation deviendra nulle. Le nouveau propriétaire devra faire une demande de renouvellement.

Au-delà du délai de validité mentionné ci-dessus, l'occupation de la dépendance domaniale devra faire l'objet d'une nouvelle demande d'autorisation, au moins 2 mois avant l'expiration de l'autorisation en cours, si le bénéficiaire entend poursuivre l'exploitation de son réseau.

L'autorisation est périmée de plein droit si le demandeur n'a pas engagé de travaux avant l'expiration d'un délai de un an à compter de la date du présent arrêté.

En cas de non respect des obligations indiquées dans le présent arrêté, l'autorisation sera résiliée de plein droit sans que le pétitionnaire ne puisse prétendre à indemnité.

ARTICLE 13 - Entretien, réparation, fin d'occupation

L'occupant s'engage à entretenir les ouvrages implantés sur les dépendances domaniales, à charge pour lui de solliciter l'autorisation d'intervenir pour procéder à cet entretien.

Au terme de l'occupation et en l'absence de renouvellement ou en cas de révocation de l'autorisation les ouvrages réalisés sur les dépendances domaniales seront soit démolis par le pétitionnaire, à ses frais, dans un délai de 3 mois, soit maintenus en l'état et incorporés dans le domaine public routier si le Département renonce à leur

démolition. Passé ce délai, en cas d'inexécution, un procès-verbal sera dressé à l'encontre du bénéficiaire et transmis à la juridiction compétente.

ARTICLE 14 - Déplacement

Le pétitionnaire doit, toutes les fois qu'il en est requis par l'autorité compétente, opérer le déplacement de ses installations implantées sur les voies publiques. Si ces déplacements sont motivés par la sécurité publique ou l'intérêt de la voie, le pétitionnaire prend en charge la dépense et sera notamment tenu de déplacer les installations dont la position ne serait pas compatible avec le nouvel aménagement.

Les incidences citées ci-dessus sur les installations de l'occupant (travaux de dépose ou de déplacement et pertes d'exploitation éventuelles), occasionnées par des travaux entrepris dans l'intérêt du domaine occupé et conformes à sa destination, n'ouvrent pas droit à indemnité.

ARTICLE 15 - Litiges

Conformément à l'article R102 du code des Tribunaux administratifs, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nîmes, dans un délai de 2 mois à compter de sa date de notification.

Fait à Ales, le ^{- 8 DEC. 2016}

Pour le Président du Conseil Départemental du Gard
Et par délégation
Le Directeur Adjoint en charge de l'Unité Territoriale


Eric BOUSQUET

DIFFUSION :

- Le bénéficiaire pour attribution
- Mairie de ANDUZE
- L'unité territoriale de UT ALES

Conformément aux dispositions de la loi 78-17 du 06/01/1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, le bénéficiaire est informé qu'il dispose d'un droit d'accès et de rectification qu'il peut exercer, pour les informations le concernant, auprès de l'unité territoriale ci-dessus désignée.



Direction Générale adjointe Mobilité et Logistique

Unité Territoriale : Alès
Secteur(s) : Anduze/Saint-Chaptes
Adresse : 455, Quai de Bilina - 30100 Alès
Téléphone : 04 66 54 79 00
Fax : 04 66 54 79 01
E-mail : ut-ales.adpr@gard.fr
Affaire suivie par : CROS_J
Numéro de l'acte : PV 17 AL 207

Arrêté portant permission de voirie pour la réalisation d'un réseau enterré Création d'un réseau pluvial

Commune(s) : Anduze
RD : 30 D0366
PR : 2+890
Dates : 19/06/2017 - 19/07/2017

Le Président du Conseil départemental du Gard,

- Vu le code général des collectivités territoriales,
 - Vu le code de la propriété des personnes publiques,
 - Vu le code de la voirie routière,
 - Vu le code de la route,
 - Vu l'instruction interministérielle sur la signalisation routière,
 - Vu le règlement de voirie départemental en vigueur*,
 - Vu l'arrêté en vigueur du Président du Conseil départemental du Gard portant délégation de signature,
 - Vu l'état des lieux,
 - Vu l'avis du Maire de Anduze.
- Considérant la demande en date du 14/06/2017 par laquelle GC Conseil SAS, domicilié(e) à 22 Bd Gambetta, 30100 ALES, représenté(e) par Mr CONSTANZO Guillaume, demande l'autorisation pour la réalisation de travaux d'un réseau pluvial, sur le domaine public, à l'emplacement désigné ci-dessus.

Arrête

Article 1 : Autorisation

Le bénéficiaire est autorisé à exécuter les travaux énoncés ci-dessus, conformément à sa demande. Il est autorisé à occuper le domaine public pour l'installation des équipements décrits ci-dessus, sur les emplacements suivants :
Route départementale 30 D0366, PR2+890
Hors agglomération, commune de Anduze

La présente autorisation est délivrée sous réserve du respect des conditions et normes techniques et de sécurité en vigueur ainsi que du respect des conditions particulières définies aux articles suivants.

Article 2 : Prescriptions techniques particulières

A. Tranchées

Les tranchées seront réalisées suivant les recommandations du SETRA "Guide technique pour le remblayage des tranchées" de mai 1994 et son complément de juin 1997. La coupe type de remblayage à respecter est jointe en annexe à la présente autorisation.

B. Implantation des tranchées

Les traversées des chaussées seront légèrement en biais par rapport à une perpendiculaire à l'axe de la chaussée (angle compris entre 15 et 45° par rapport à la perpendiculaire de la route).

C. Conditions d'exécution

Les tranchées seront réalisées par demi-largeur de manière à ne pas interrompre la circulation.

D. Prescriptions particulières vis-à-vis du risque de présence d'amiante et HAP

Le pétitionnaire est informé que le gestionnaire de la voirie ne dispose d'aucune information fiable sur la présence ou non d'amiante et HAP sur la section de voie concernée par la présente demande. Par conséquent, et conformément à l'article 27 du règlement de voirie départemental, le pétitionnaire se chargera des investigations nécessaires préalablement à la réalisation des travaux.

E. Découpage de la chaussée

Il sera réalisé conformément à l'article 41 du règlement de voirie départemental.
La largeur de découpage sera conforme à la coupe type jointe en annexe.

F. Grillage avertisseur

Un grillage avertisseur détectable sera posé par-dessus la canalisation conformément aux normes en vigueur, environ 0.30m au-dessus de la canalisation. Ce grillage sera de couleur appropriée aux réseaux enfouis.

G. Remblaiement des tranchées

Il sera réalisé conformément à l'article 44 du règlement de voirie départemental.
Un remblaiement de tranchée en grave ciment dosée à 100Kg est demandé sur toute la hauteur de celle-ci avec réalisation du revêtement de surface conformément à la fiche N°3 jointe.

H. Reconstitution du corps de chaussée

La reconstitution du corps de chaussée s'effectue en fonction de la classe de la route départementale sur laquelle l'ouvrage est construit et du trafic, conformément à la coupe type jointe en annexe et à l'article 45 du règlement de voirie départemental.

I. Réfection provisoire

La réfection provisoire des couches de chaussée et notamment la nature des matériaux mis en œuvre est autorisée et sera réalisée conformément aux éléments précisés dans la demande du bénéficiaire. La durée maximale de la réfection provisoire de la couche de surface ne pourra être supérieure à 1 an.

Le bénéficiaire reste entièrement responsable des conditions de sécurité des usagers de la voirie pendant le délai où la couche de chaussée restera provisoire.

Lors de la réfection définitive, on procédera au fraisage du revêtement provisoire et au décaissement de la couche de GNT, avant de réaliser les couches de chaussées telles que prévues en annexe.

J. Réfection définitive

Elle sera réalisée conformément à l'article 41 du règlement de voirie départemental.
L'emploi d'un finisseur est exigé, pour la réfection des couches bitumineuses.

La signalisation horizontale supprimée ou endommagée par les travaux devra être reconstituée qualitativement à l'identique par une entreprise spécialisée, dans un délai maximum de 30 jours après la réfection définitive de la chaussée.

Article 3 : Dispositions spéciales

Pose de buses en 135A de diamètre 500 mm.

Réalisation d'un regard avaloir dans le fossé avec surverse dans celui-ci en cas de surcharge.

Côté aval : confortement du talus par enrochement bétonné à niveau de la chaussée.

L'entretien du fossé, côté aval jusqu'à l'exutoire, est à la charge du pétitionnaire.

Article 4 : Dépôts

Les matériaux et matériels nécessaires à la réalisation des travaux autorisés par le présent arrêté pourront être déposés sur les dépendances de la voie (accotement, délaissé).

En aucun cas ce dépôt ne pourra se prolonger pour une durée supérieure à celle prévue pour les travaux dans le présent arrêté. Les dépendances devront être rétablies dans leur état initial.

Article 5 : Remise en état des lieux

Elle sera réalisée conformément aux articles 25 et 34 du règlement de voirie départemental.

Article 6 : Sécurité et signalisation de chantier

Les mesures de restriction de la circulation nécessaires à l'exécution du chantier seront soumises pour validation à l'Unité Territoriale (hors agglomération) ou aux services communaux (en agglomération).

Le pétitionnaire est informé que l'entrepreneur chargé des travaux devra demander et obtenir un arrêté de circulation préalablement à son intervention.

Article 7 : Ouverture de chantier

L'ouverture de chantier est fixée au 19/06/2017, comme précisé dans la demande.

La réalisation des travaux autorisés dans le cadre du présent arrêté ne pourra se poursuivre au-delà du 19/07/2017.

Article 8 : Achèvement des travaux

K. Réfection provisoire

Le pétitionnaire ou son maître d'œuvre avisera l'Unité Territoriale de la fin des travaux en vue de programmer une visite contradictoire des réfections provisoires.

Afin de garantir des conditions de circulation en sécurité, l'intervenant est tenu de maintenir la couche de surface provisoire en bon état d'entretien et ce jusqu'à réfection définitive. L'intervenant a donc la charge de la surveillance et de l'entretien des chaussées, trottoirs et ouvrages enterrés provisoirement, et doit en particulier remédier immédiatement aux tassements, déformations et dégradations consécutifs à l'exécution des travaux.

L. Contrôles après exécution de la réfection définitive

Il est exigé du pétitionnaire qu'il procède ou fasse procéder aux contrôles définis par l'article 45-D du règlement de voirie départemental.

La conformité des travaux sera contrôlée par le gestionnaire de la voirie au terme du chantier.

M. Réception administrative des travaux

Elle sera réalisée conformément à l'article 35 du règlement de voirie départemental.

N. Période de garantie

Compte tenu de la spécificité des travaux, un délai de garantie d'un an sera demandé, à partir de la date de réception de la réfection définitive inscrite dans le procès-verbal ou, à défaut, la date de réception déclarée par le maître d'ouvrage des travaux, à la demande du gestionnaire de la voie.

Cette période de garantie est régie par les dispositions de l'article 36 du règlement de voirie départemental.

Article 9 : Responsabilité

Cette autorisation est délivrée à titre personnel et ne peut être cédée.

Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

Le pétitionnaire est responsable, tant vis-à-vis de la collectivité représentée par le signataire que vis-à-vis des tiers, de tous les accidents et dommages qui pourraient résulter de la réalisation de ses travaux ou de l'installation de ses biens mobiliers, et qui porteraient atteinte au domaine public, à d'autres occupants du domaine public ou encore à des tiers.

L'occupant sera tenu de disposer de moyens financiers lui permettant de faire face aux responsabilités qui lui incombent, vis-à-vis du gestionnaire de la voie et d'un contrat d'assurance garantissant les risques de responsabilité civile en général et tous risques spéciaux liés à son activité, de telle sorte que la responsabilité du département ne puisse en aucun cas être recherchée.

En outre, le pétitionnaire s'engage à ne pas mettre en cause la responsabilité du département pour tous accidents et dommages pouvant survenir à ses installations par tous autres occupants du domaine public. L'occupant ne peut non plus prétendre à aucune indemnité ou autre droit quelconque pour les troubles de jouissance résultant de travaux de réparation ou d'entretien, quelle que soit leur nature qui seraient réalisés sur le domaine public. Il ne peut davantage y prétendre pour les dommages ou la gêne causés par l'exploitation du domaine public.

Enfin, l'occupant ne peut rechercher la responsabilité du département du fait :

- des contraintes qui lui sont imposées,
- de tous événements ultérieurs qu'aurait à subir le domaine public (intempéries, dégradations, ...)
- de la nature, de la consistance ou de la disposition des emprises ou des ouvrages routiers occupés, dont le gestionnaire ne garantit ni la stabilité, ni la pérennité, ni l'adéquation avec l'installation des ouvrages construits par le pétitionnaire.

Article 10 : Non-conformité

Dans le cas où l'exécution de l'autorisation ne serait pas conforme aux prescriptions techniques définies précédemment, le bénéficiaire sera mis en demeure de remédier aux malfaçons, dans un délai au terme duquel le gestionnaire dressera un procès-verbal à l'encontre du bénéficiaire et le transmettra à la juridiction compétente.

Article 11 : Formalités administratives

Le présent arrêté ne dispense pas le bénéficiaire de procéder, si nécessaire, aux formalités administratives (notamment d'urbanisme) nécessaires à l'installation de ses équipements techniques.

Article 12 : Durée de validité de l'autorisation

La présente autorisation est délivrée à titre précaire et révocable, et ne confère aucun droit réel à son titulaire. Elle peut être retirée à tout moment pour des raisons de gestion de voirie sans qu'il puisse résulter, pour ce dernier, de droit à indemnité.

Elle est consentie, en ce qui concerne l'occupation du domaine public, pour une durée de 15 ans à compter de la date donnée pour le commencement de son exécution.

En cas de rétrocession de l'ouvrage à un autre bénéficiaire la présente autorisation deviendra nulle. Le nouveau propriétaire devra faire une demande de renouvellement.

Au-delà du délai de validité mentionné ci-dessus, l'occupation de la dépendance domaniale devra faire l'objet d'une nouvelle demande d'autorisation, au moins 2 mois avant l'expiration de l'autorisation en cours, si le bénéficiaire entend poursuivre l'exploitation de son réseau.

L'autorisation est périmée de plein droit si le demandeur n'a pas engagé de travaux avant l'expiration d'un délai de un an à compter de la date du présent arrêté.

En cas de non respect des obligations indiquées dans le présent arrêté, l'autorisation sera résiliée de plein droit sans que le pétitionnaire ne puisse prétendre à indemnité.

Article 13 : Entretien, réparation, fin d'occupation

L'occupant s'engage à maintenir les lieux occupés en bon état d'entretien pendant toute la durée de son occupation. A charge pour lui de solliciter l'autorisation d'intervenir pour procéder à cet entretien.

En cas d'urgence avérée, l'occupant peut entreprendre sans délai les travaux de réparation conformément à l'article 10-D du règlement de voirie départemental.

Au terme de l'occupation et en l'absence de renouvellement ou en cas de révocation de l'autorisation :

- les ouvrages de génie-civil (y compris fourreaux et câbles enterrés et toutes sortes de canalisations) étant des ouvrages non détachables du domaine public routier, seront soit démolis par le pétitionnaire, à ses frais, dans un délai de 3 mois, soit maintenus en l'état et incorporés dans le domaine public routier si le département renonce à leur démolition. Passé ce délai, en cas d'inexécution, un procès-verbal sera dressé à l'encontre du bénéficiaire et transmis à la juridiction compétente.
- Les équipements techniques tels que câbles, fibres, dispositifs électroniques (équipements en principe détachables du domaine public) qui sont et demeurent la propriété de l'occupant durant la permission de voirie, seront démontés par ce dernier, qui remettra les lieux en l'état primitif dans un délai de 3 mois, à charge pour lui de solliciter l'autorisation d'intervenir pour procéder à ce démontage.

Article 14 : Déplacement

Le pétitionnaire doit, toutes les fois qu'il en est requis par l'autorité compétente, opérer le déplacement des parties de canalisations empruntant les voies publiques. Si ces déplacements sont motivés par la sécurité publique ou l'intérêt de la voie, le pétitionnaire prend en charge la dépense et sera notamment tenu de déplacer les canalisations dont la position ne serait pas compatible avec le nouvel aménagement.

Les incidences citées ci-dessus sur les installations de l'occupant (travaux de dépose ou de déplacement et pertes d'exploitation éventuelles), occasionnées par des travaux entrepris dans l'intérêt du domaine occupé et conformes à sa destination, n'ouvrent pas droit à indemnité.

Article 15 : Relations avec les autres occupants

L'occupant amené à partager ou à créer des installations à proximité de réseaux existants s'engage, avant d'installer ses équipements techniques sur un emplacement ou ses abords ayant déjà fait l'objet d'une autorisation délivrée aux autres occupants, à réaliser, à sa charge financière, les études de compatibilité et de respect des normes en vigueur avec les équipements techniques de l'opérateur déjà en place.

Si les équipements techniques provoquent des interférences avec les équipements techniques existants, l'occupant s'engage à ce que soit réalisée la mise en compatibilité. Si celle-ci s'avère impossible à obtenir, il s'engage à ne pas installer ses équipements techniques ou à les déposer.

L'occupant devra entretenir son installation technique dans les règles de l'art, à ses frais et sous sa seule responsabilité, de manière à ce qu'aucune perturbation ne survienne dans l'exploitation des autres services.

En cas d'installation susceptible de partage, le bénéficiaire a l'obligation d'avertir le département de l'implantation de tous nouveaux câbles d'un occupant tiers.

En toute hypothèse, le titulaire de la permission de voirie demeure responsable du respect, par les autres occupants, des prescriptions administratives et techniques relatives à l'exécution de travaux sur le domaine public routier.

Article 16 : Redevance

En contrepartie de l'occupation du domaine public routier, le bénéficiaire versera annuellement au département une redevance calculée par application du règlement de voirie départemental et des textes réglementaires en vigueur.

L'avis de paiement sera établi annuellement par la direction des services fiscaux.

Article 17 : Litiges

Conformément à l'article R102 du code des tribunaux administratifs, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nîmes, dans un délai de 2 mois à compter de sa date de notification.

21 JUIN 2017

Fait à Alès, le

Le Président,
pour le Président et par délégation,
Chef de Service Exploitation Routière et Usagers

Diffusions :

- GC Conseil SAS
- Mairie(s) de Anduze
- UT Alès

Annexe :
Fiche N° 3

Michel ROUSSEL

* Flashez ce code ou rendez-vous sur le site www.gard.fr, rubrique « En quoi pouvons-nous vous être utile ? / Déplacements / Téléchargement » pour obtenir le règlement de voirie départemental.

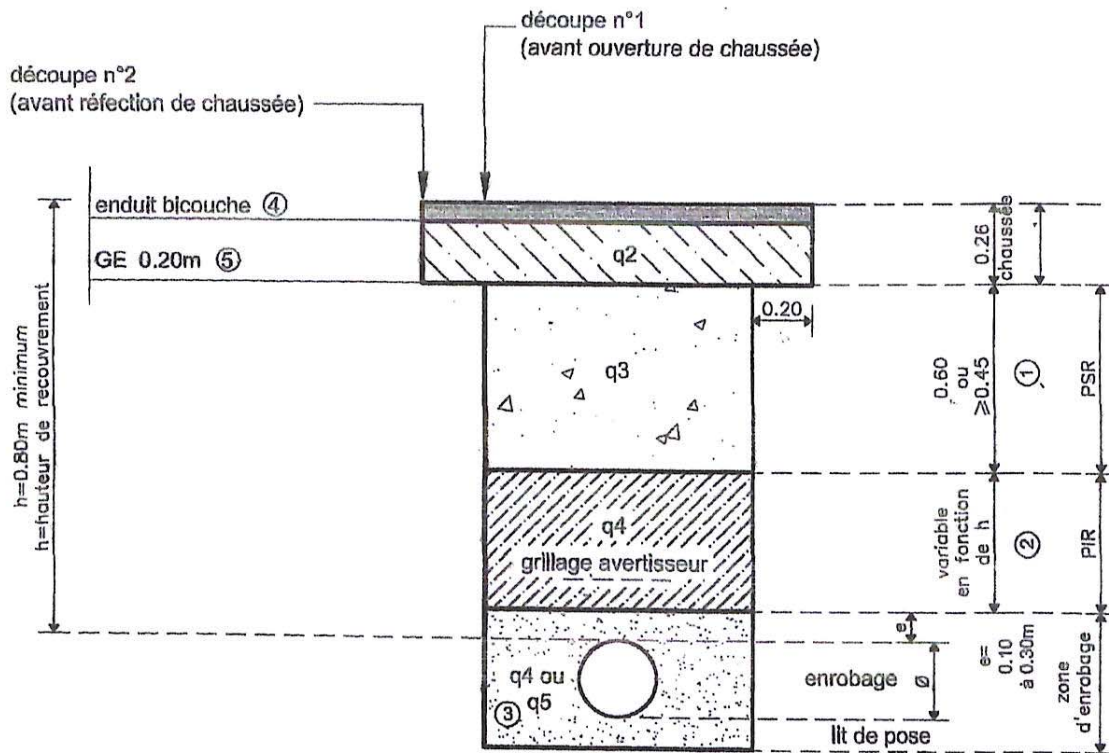
Conformément aux dispositions de la loi 78-17 du 06/01/1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, le bénéficiaire est informé qu'il dispose d'un droit d'accès et de rectification qu'il peut exercer, pour les informations le concernant, auprès de l'Unité Territoriale ci-dessus désignée.



CONSEIL DEPARTEMENT DU GARD
ANNEXE 6 - Modalités de remblaiement des tranchées

FICHE N°3

Tranchée sous chaussée - Réseau N3, N4 ou $t < 1500$ véh / jour



① $\geq 0,45$ m admis si matériaux de la PSR et de la PIR sont de même nature. (norme NFP 98-331)

② SI PIR $< 0,15$ m alors les matériaux de la PIR seront obligatoirement de même nature que la PSR. (norme NFP 98-331)

③ SI $h \geq 1,30$: q5 si non q4

④ Ou EB10 BBSG cl2:0.06m, selon le revêtement existant

⑤ Ou grave ciment si PIR et PSR sont en grave ciment

