

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

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

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

Cadre réservé à l'autorité environnementale		
Date de réception :	Dossier complet le :	N° d'enregistrement :
26/11/20	26/11/20	2020-10379

1. Intitulé du projet

Barrière de péage de l'île de Ré - Passerelle Bus

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Conseil Départemental de Charente-Maritime

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

Dominique Bussereau, Président

RCS / SIRET

2	2	1	7	0	0	0	1	6	0	0	7	3	8
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Forme juridique

Collectivité territoriale département

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie <i>(Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))</i>
6.a)	Route départementale : construction d'une passerelle TC (transport collectif) de 52m de long

4. Caractéristiques générales du projet

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

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Création d'une passerelle permettant de relier directement l'arrêt de bus situé sur le parking du Belvédère à la voie réservée aux bus au niveau de la gare de péage du pont de l'île de Ré.

4.2 Objectifs du projet

Création d'une passerelle permettant de relier directement l'arrêt de bus situé sur le parking du Belvédère à la voie réservée aux bus au niveau de la gare de péage du pont de l'île de Ré.

Elle doit permettre aux transports en commun desservant l'île de Ré de se réinsérer sur le pont de Ré sans emprunter les voies ouvertes à la circulation tous véhicules et ainsi ne pas s'insérer puis sortir de la RD735.

Ces mouvements étant accidentogènes.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux seront exécutés de manière à limiter au maximum la gêne aux usagers sur la RD735.

Ils seront réalisés hors période de vacances scolaires. Les opérations nécessitant des impacts sur le trafic de la RD735 seront réalisées de nuit.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Utilisation de la passerelle par les transports en commun desservant l'île de Ré depuis le parking du belvédère vers la barrière de péage.

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

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Passerelle "Belvédère/Péage" réservée aux TC : Longueur de la passerelle (en sens unique) x Largeur de la passerelle (Largeur en courbe) : Les deux culées sont des culées remblayées. Elles comportent notamment un sommier, des poteaux et une semelle de fondation superficielle. La pile est constituée d'une semelle, d'une colonne et d'un chevêtre. Elle est fondée superficiellement. Le tablier est constitué d'une dalle en béton, précontrainte longitudinalement par des câbles post-tendus. L'ouvrage comporte 2 travées continues de 27.80m et 22.50m mètres.	52m x 4m (4,5m)

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

La Rochelle, lieu-dit : Fief de la Repentie

Coordonnées géographiques¹

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

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a), b) 9°a),b),c),d), 10°,11°a) b),12°,13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

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

Point d'arrivée :

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

Communes traversées :

La Rochelle

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est situé à plus de 400m de la ZNIEFF de type 1 "Pointe de Queille" (540006845).
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de La Rochelle est soumise à la Loi Littoral.
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	la rochelle est concernée par le périmètre du parc naturel marin de l'estuaire de la Gironde et de la Mer des Pertuis
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPBE des infrastructures routières interurbaines en Charente-Maritime (AP n°99-2695 du 17.09.1999) : la RD735 (pont reliant La Rochelle à l'île de Ré) se situe en catégorie 3 PPBE des infrastructures routières de l'agglomération de La Rochelle (AP n°99-2696 du 19.09.1999) : la RN 237 en amont du péage (La Rochelle) se situe en catégorie 3. La largeur du secteur affecté est de 100m pour la catégorie 3.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de La Rochelle est soumise à un PPR Littoral (le projet n'est pas soumis aux aléas érosion et submersion). La Rochelle est concernée par 4 PPRT dont celui de SDLP, pour stockage de produits pétroliers de catégorie C, à 100m du péage, approuvé le 23.12.2015. Le PPR Littoral a été approuvé par arrêté préfectoral le 26.02.2019
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet de la passerelle TC se trouve à plus de 50m d'un site BASIAS "Planète Recyclage" (POC1702468) qui est une zone de récupération de déchets triés non métalliques recyclables (excluant les déchets verts); et à plus de 1km du site BASOL "Ex parc DDTM" (17.0033).
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de la Rochelle se trouve dans le "Bassin des canaux du Curé, de Villedoux et de Marans à La Rochelle", bassin hydrographique faisant partie des ZRE dans le Bassin Loire-Bretagne arrêtés.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet se situe à proximité des zones Natura 2000 ci-dessous: - ZSC "Pertuis Charentais" (FR5400469). - ZPS "Pertuis charentais - Rochebonne" (FR5412026).
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il **susceptible** d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas de nature à engendrer des prélèvements d'eau, ni en phase travaux, ni en phase d'exploitation.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendrera pas de drainage ni de modification des masses d'eaux souterraines.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Un équilibre entre déblais et remblais sera recherché et les volumes de cubatures seront affinés dans le cadre des études de projet. Le projet ne devrait pas générer de matériaux excédentaires. Si c'était le cas, ils seraient pris en charge et évacués, vers des filières spécialisées et agréées.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Un équilibre entre déblais et remblais sera recherché et les volumes de cubatures seront affinés dans le cadre des études de projet. Si le projet nécessitait des apports de matériaux ces derniers proviendraient de carrières agréées.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet sera réalisé en intégralité sur des zones déjà anthropisées
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'aura pas d'impacts négatifs sur les espèces et habitats inscrits

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est réalisé en intégralité sur des zones déjà anthropisées
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est réalisé en intégralité sur des zones déjà anthropisées. D'autre part la voie actuelle permettant aux transports en commun de rejoindre la barrière de péage sera démolie et revégétalisée à terme.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Plusieurs ICPE et SEVESO se situent sur La Rochelle. L'ICPE la plus proche possède un PPRT. Il s'agit de la société SDLP, à environ 100m au nord du péage. Les projets de La Rochelle ne se trouvent pas dans son rayon d'impact. Il n'y a donc pas d'enjeu lié au risque industriel sur les sites des différents projets. Il n'y a pas de site classé BASOL/BASIAS dans le périmètre du projet.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se situe en zone de catégorie 3 concernant les séismes. La Rochelle est soumise au risque mouvements de terrain. La passerelle TC a été dimensionnée en tenant compte du risque sismique. La zone n'est pas submersible dans le plan de prévention des risques littoraux de La Rochelle.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas de nature à induire un risque sanitaire spécifique et n'est pas concerné par des risques sanitaires.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les travaux induiront des déplacements en phase chantier par la circulation des engins de chantier. En phase d'exploitation, l'aménagement favorisera la fluidité du trafic de TC, entraînera une baisse de la circulation automobile et favorisera la sécurisation et l'amélioration de la circulation.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Les travaux induiront des nuisances sonores dues aux engins de chantier. Le secteur est concerné par des nuisances sonores de catégorie 2, 3 et 4. Le respect des horaires, l'information du public de l'avancée des travaux, le respect de la conformité des engins, etc, permettront de tout mettre en œuvre pour réduire le bruit. La nature du projet et les aménagements ayant pour but de valoriser les TC, le projet ne devrait être à l'origine d'aucune aggravation, voire d'une réduction des nuisances sonores.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'est pas de nature à induire des nuisances olfactives particulières, ni en phase travaux, ni en phase d'exploitation.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Le site du projet est concerné par des vibrations dues aux passages routiers, soit des vibrations ponctuelles et localisées.</p> <p>Certaines opérations de chantier en phase travaux pourront également induire des vibrations de façon temporaire (compactage, mise en place des fondations, ...).</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Il n'est pas prévu d'éclairage public sur le projet.</p> <p>Le chantier pourra être éclairé ponctuellement lors des phases de travaux de nuit.</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La circulation des engins de chantier et les travaux pourront engendrer des rejets dans l'air de type gaz d'échappement, envol de poussières.</p> <p>En phase exploitation, comme dans la situation existante, la circulation routière engendrera une pollution atmosphérique routière modérée. La situation existante devrait être améliorée grâce au report modal induit par le projet (amélioration et développement des TC).</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'engendrera pas de rejets liquides.</p> <p>Toutefois, des rejets accidentels peuvent se produire en phase de chantier par des rejets accidentels d'hydrocarbures, d'huiles ou de graisses, ou de fuite de carburants ou d'huiles des engins de chantier.</p> <p>Des mesures seront prises en phase chantier et en phase d'exploitation pour limiter ou gérer les rejets accidentels liquides.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet ne sera à l'origine d'aucun rejet d'eaux usées (eaux résiduaires urbaines ou industrielles).</p> <p>Le projet ne sera à l'origine d'aucune augmentation des surfaces imperméabilisées dans le secteur.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les travaux induiront des déchets inertes (déblais, voirie supprimée, ...).</p> <p>Lors de la phase de chantier, le projet produira des déchets de chantier non dangereux divers.</p> <p>Ces déchets seront collectés, triés puis pris en charge, évacués et traités par des filières spécialisées et agréées.</p>

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne portera pas atteinte au patrimoine et s'intégrera dans l'espace déjà urbanisé. L'esthétisme de la passerelle a été étudié en collaboration avec un architecte.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Comme précisé précédemment, d'après le PLUi de la CdA de La Rochelle le projet se situe en zone UE qui correspond aux espaces destinés aux équipements d'intérêt collectif et services publics. Le projet respectera les préconisations du PLUi et n'engendrera pas de modifications sur la nature des activités et les usages du sol.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Le projet a pour but d'encourager le recours aux transports en commun limitant ainsi le nombre de véhicules et favorisant la fluidité de la circulation.

Des mesures seront prises, en phase chantier et en phase d'exploitation, pour limiter ou gérer les rejets accidentels liquides. Le projet ne sera à l'origine d'aucune augmentation des surfaces imperméabilisées. Les déchets et matériaux, issus des chantiers, seront collectés, triés puis pris en charge, évacués et traités par des filières spécialisées et agréées.

Le respect des horaires, l'information du public, le respect de la conformité des engins, ..., permettront de tout mettre en œuvre pour réduire le bruit en phase chantier.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Les principaux enjeux identifiés sont les risques naturels, la gestion des eaux pluviales et le trafic. Au vu de la prise en compte des enjeux et incidences du projet, notamment dès sa conception et de par sa nature (amélioration des infrastructures de TC), et des mesures associées, il ne semble pas nécessaire que le projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement ; plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Carnet architectural

9. Engagement et signature

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

Fait à La Rochelle

le 25 novembre 2020

Signature

Président du Département
La Vienne
Michel DOUBLET

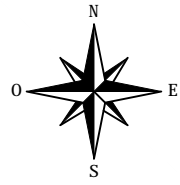
Plan de situation 1/25000



Gare de péage de l'Ile de Ré

Ile de Ré

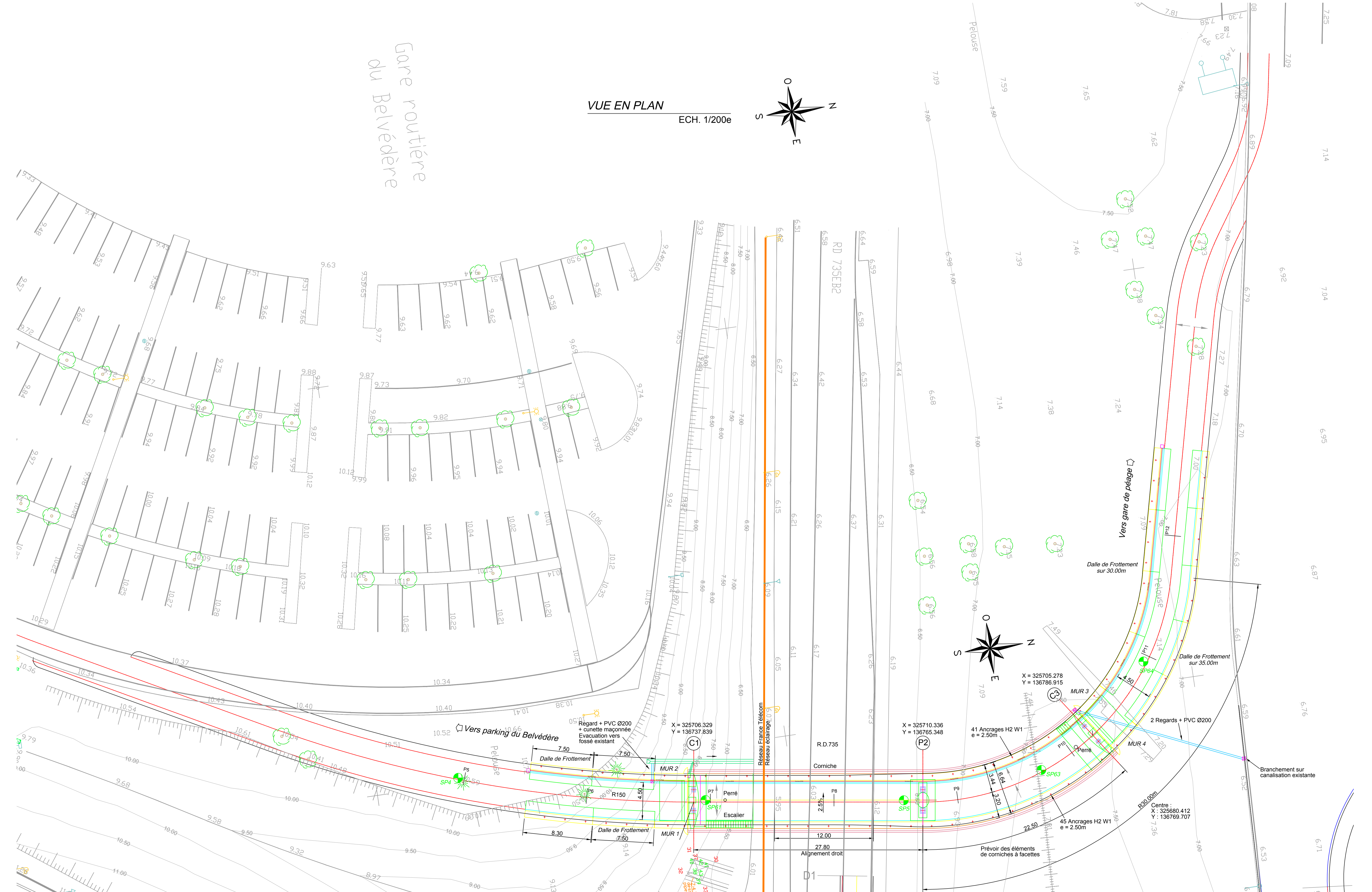
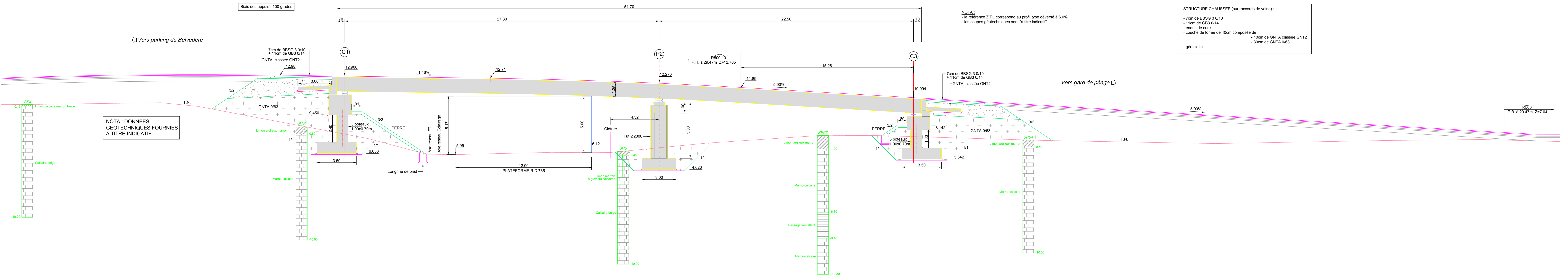
La Rochelle



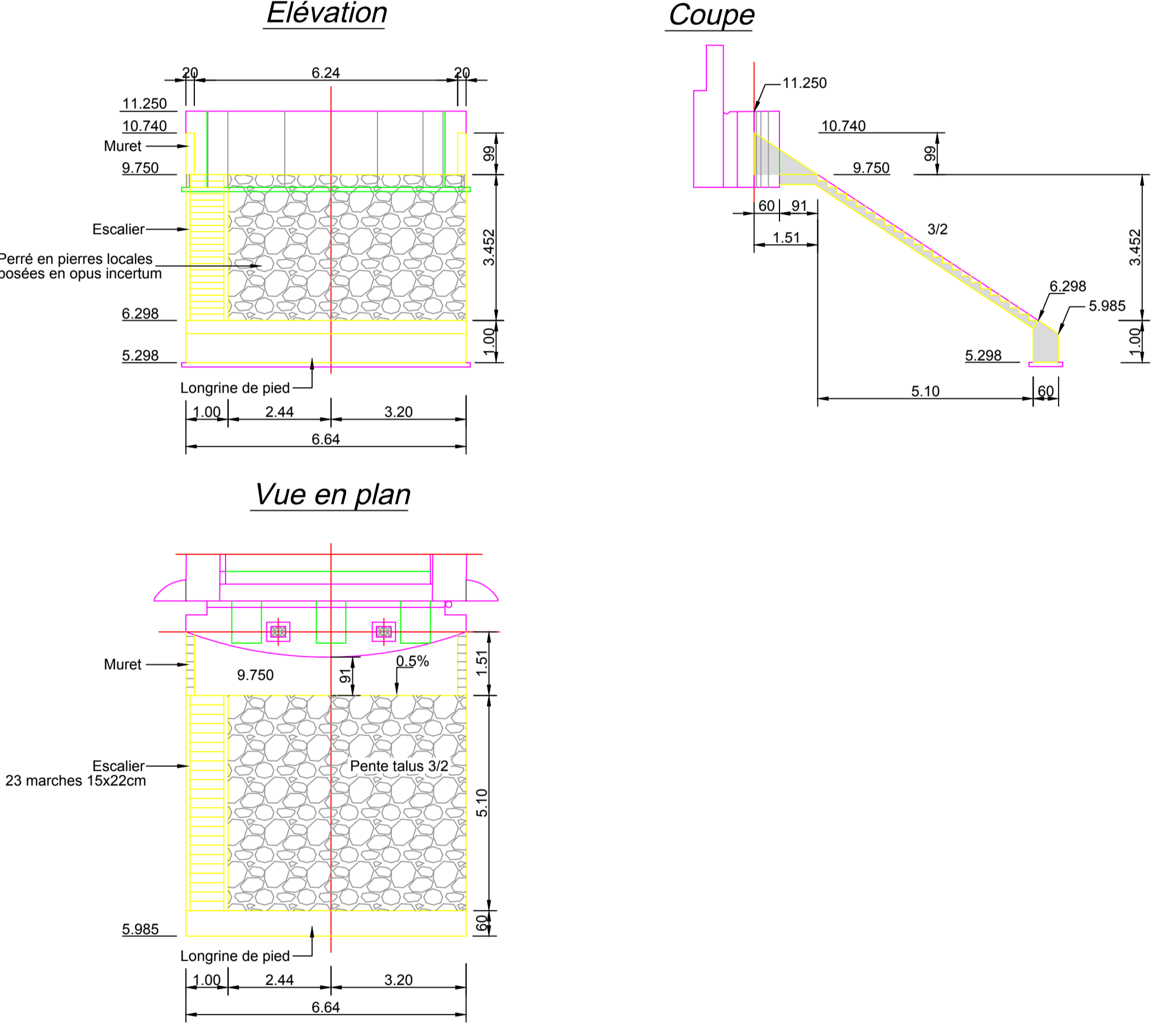
Plan des prises de vues



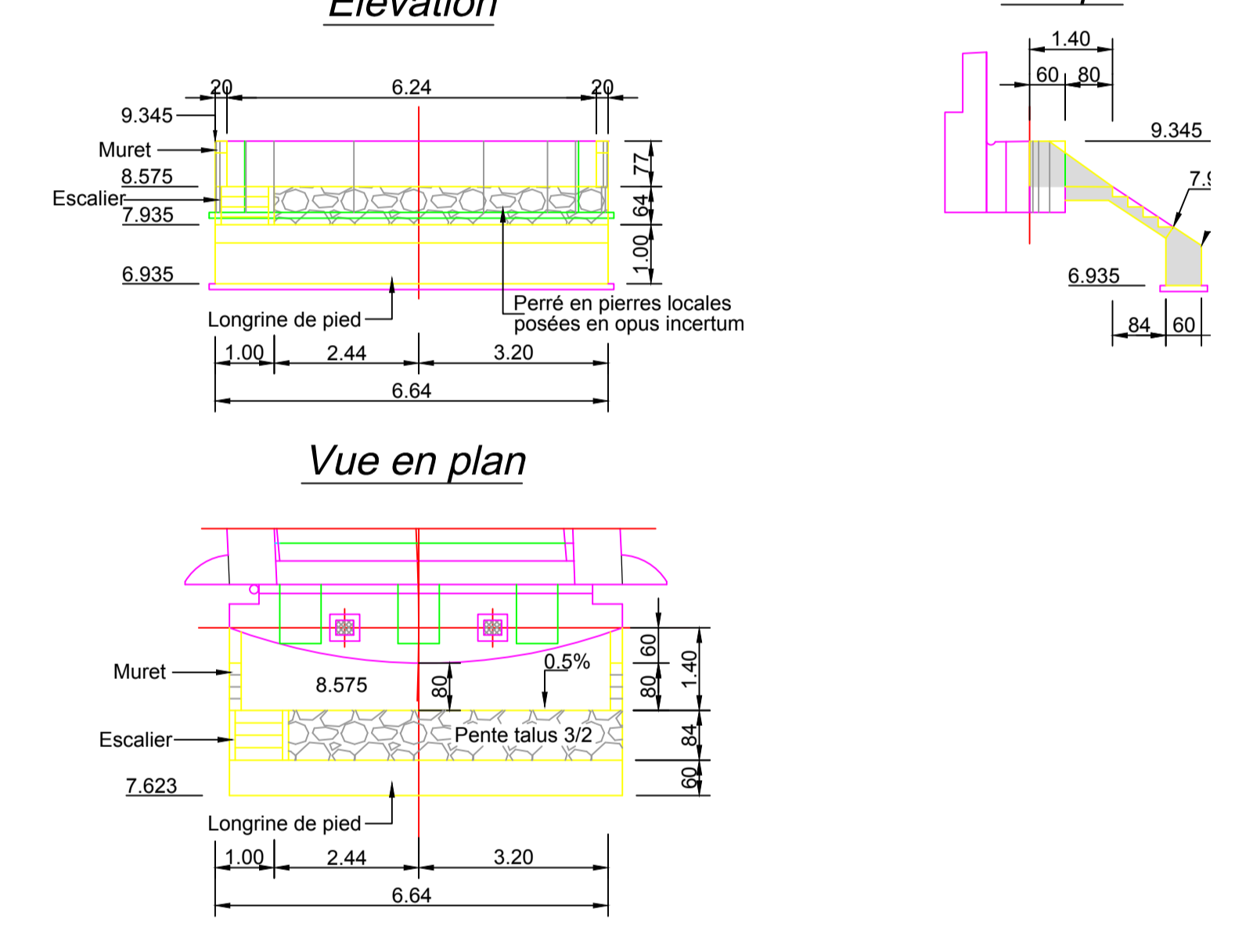
COUPE LONGITUDinale SUIVANT L'AXE
ECH. 1/100e



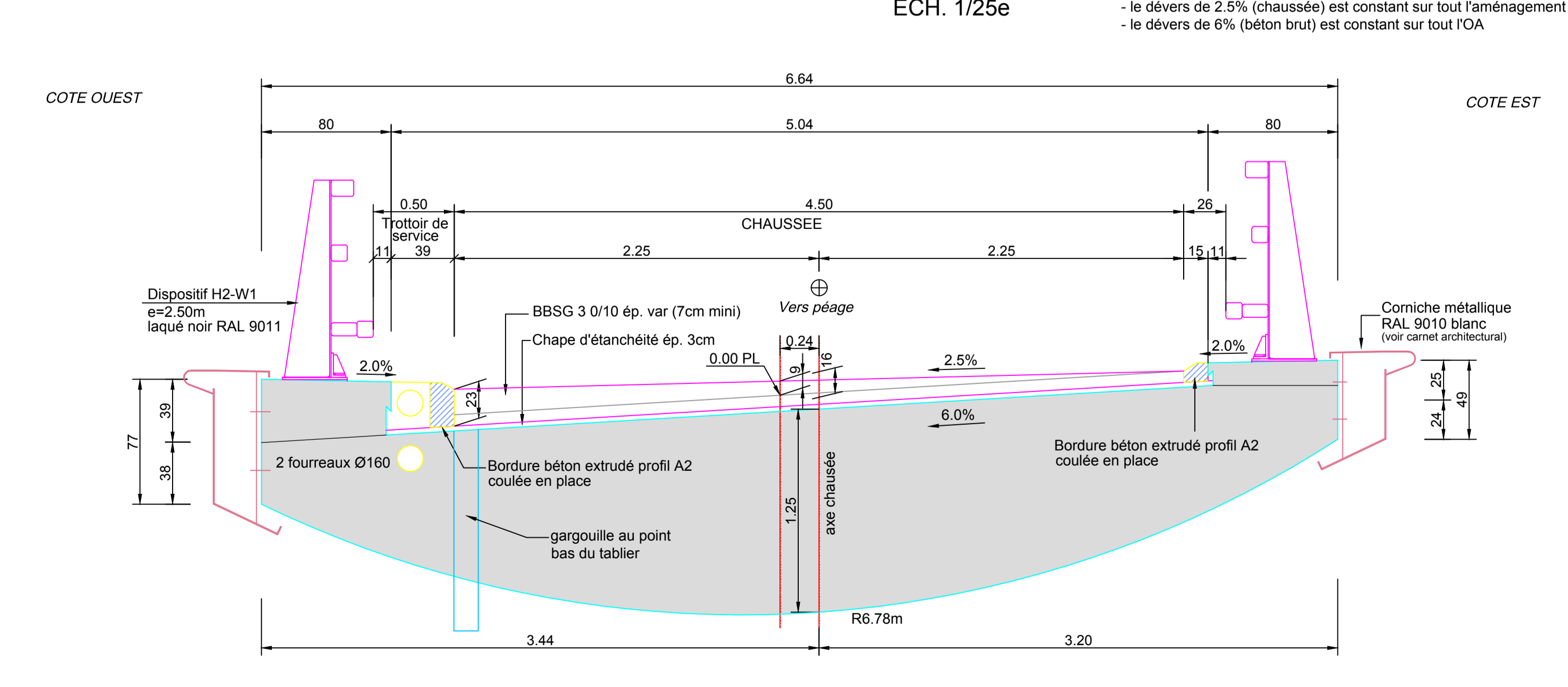
DETAIL PERRE C1
ECH. 1/100e



DETAIL PERRE C3
ECH. 1/100e



COUPE TRANSVERSALE DROITE
ECH. 1/25e



Direction Des Infrastructures
Mission Maîtrise D'œuvre

La Charente Maritime
DEPARTEMENTAL

COMMUNE DE LA ROCHELLE
- R.D. 735 -
Barrière de péage de l'île
PASSERELLE BUS

Plans de la passerelle E
Vue en plan et coupes

L'Ingénieur
LA ROCHELLE 16

Le Directeur
LA ROCHELLE 16

Pièce n° 1.5.1



Légende

- Zone sélection
- Texte habillage caractères moyen
- Texte habillage petits caractères
- AZ** Txt Nom commune
- Points
- Non évalué
- 1 Bon état - Défaut mineur
- 2 Défaut pouvant évoluer
- 2E Défaut pouvant évoluer
- 2S Défaut pouvant évoluer
- 3 Défaut structurel important
- 3U Défaut structurel important
- Polygones
- Limite Commune BDTOPO
- Catégorie 3
- Catégorie 2
- Catégorie 1
- Polygones
- Bâti privé
- Bâti léger
- Natura 2000 ZPS Dir oiseaux
- Natura 2000 ZSC Dir_Habitat
- Parcelle
- Communes 17
- Départements voisins
- Sable
- Océan
- Ortho 2014 atténuée



Les informations contenues sur les cartes ne sont pas contractuelles, elles ne peuvent en aucun cas engager la responsabilité du Département de la Charente-Maritime.

COMMUNE DE LA ROCHELLE

R.D. 735 - R.D. 106 - R.N. 237

Barrière de péage de l'Ile de Ré côté continent

**AMENAGEMENTS AU NIVEAU
DE LA BARRIERE DE PEAGE**

D.C.E

**Passerelle Bus
Carnet architectural**

L'Ingénieur

LA ROCHELLE le

Le Directeur

LA ROCHELLE le



SUIVI DU DOSSIER

SOMMAIRE

PROPRIETAIRE DU RAPPORT : **Conseil général de la Charente Maritime**

INTERLOCUTEUR : **Service grands Travaux La Rochelle – Mr GRAMMONT**

TITRE GENERAL :

NUMERO D'AFFAIRE : 63080

NOM DU FICHIER : 3-Etude architecturale.doc

STATUT : Rapport provisoire

Rapport définitif

1. CONTEXTE 3

2. PROPOSITIONS ARCHITECTURALES 3

3. NOTE COMPLEMENTAIRE..... 4

4. PERSPECTIVES ET PHOTOMONTAGES : 5

4.1. PERSPECTIVES DE L'OUVRAGE 5

4.2. PHOTOMONTAGE..... 7

SUIVI ET CONTROLE QUALITE :

Indice	Date	Observations	Rédigé par	Vérifié par
1	Janvier 2014	Première émission	F. ZIRK	D.POUMARAT SOMIVAL
1	Juillet 2014	Intégration des remarques	F. ZIRK	D.POUMARAT SOMIVAL

1. CONTEXTE

Le dossier de propositions architecturales est le résultat de la concertation portant sur les choix dimensionnels de l'ouvrage et ses caractéristiques structurales, (Voir réunion aux services techniques du département à la Rochelle du 08 novembre 2013) et de son évolution architecturale et esthétique traduite dans les plans de projet du bureau d'études sur croquis et réunions à Toulouse.

Ce dossier est complété par l'expression « 3D » et les photomontages réalisés d'après le relevé photographique de l'architecte le 06 novembre 2013.



2. PROPOSITIONS ARCHITECTURALES

L'ouvrage a été diminué dans sa longueur, passant de trois à deux travées, supprimant ainsi une travée dont l'altitude par rapport au terrain naturel n'offrait aucun avantage en matière de transparence sur le site.



Vue pour l'utilisateur sortant



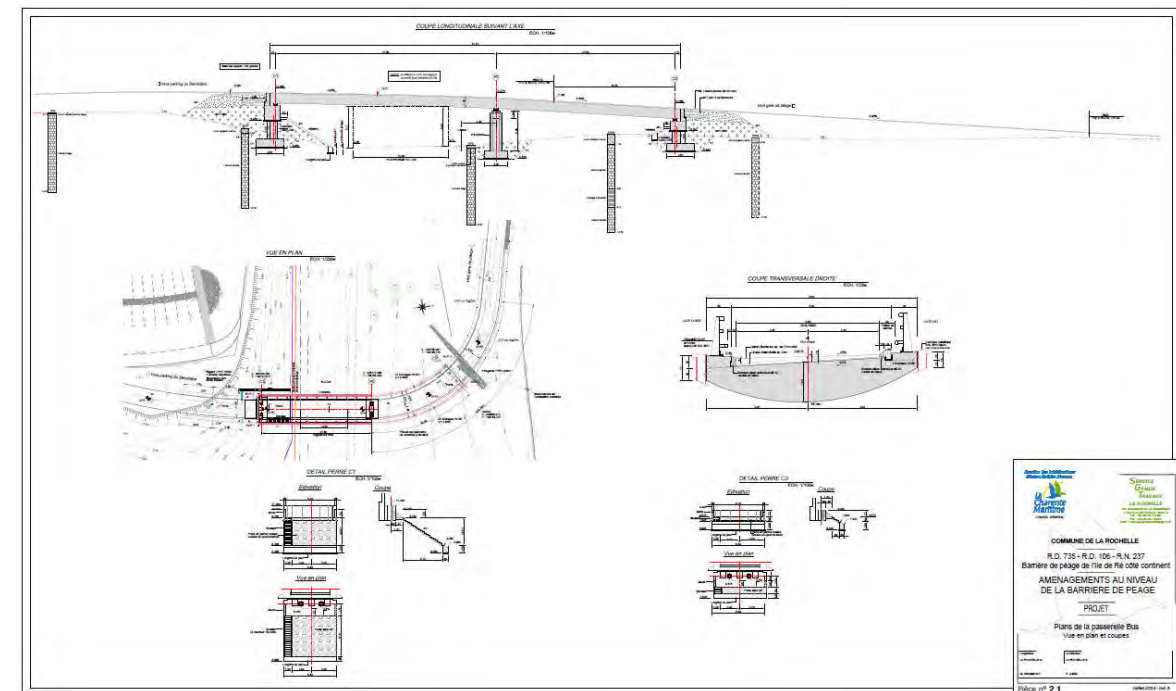
Vue pour l'utilisateur rentrant

La transparence maximale sera obtenue avec le deux travées proposé.

L'ouvrage aura une coupe en travers constante, de forme courbe afin de donner le plus de fluidité à l'ouvrage.

Les raccordements au terrain se feront à partir des culées par un dispositif de retenue des terres de la chaussée de type « TERRATREL » ou similaire, le dispositif de murs souples terratrel ; présentant l'avantage d'une structure affirmée, mettant en valeur la géométrie des murs et laissant sa place au choix des agrégats qui pourront s'inspirer des affleurements visibles sur le site.

La solution d'un élargissement en créant deux perrés ouvrant encore plus la transparence a été envisagée.



Le traitement détaillé de l'ouvrage porte sur :

1. la pile dont le dessin sera elliptique, à facettes avec traitement par peau coffrante « DONAU de chez Reckli » conjugué avec un marteau allégé par une échancrure longitudinale.
2. Les culées dont le massif des appuis se décollera visuellement du piedroit grâce à des échancrures latérales et un traitement de façade courbe par facettagage à l'identique de celui de la pile et même épiderme. Les murs en retour seront eux traités par épiderme « FRASER de chez Reckli » avec retour sous le tablier, les abouts du mur de grève se prolongeant à l'extérieur pour servir de butée à la corniche.
3. Les murs dans le prolongement des murs en retour serviront de butée à la corniche.
4. Les murs souples de type « TERRATREL » seront couronnés par une pièce de béton préfabriquée, servant de cache à la dalle de frottement.
5. La corniche sera en aluminium marine, épaisseur minimal 3mm, posée par éléments coordonnés avec le calepinage des montants de barrières et fixés avec un minimum de deux raidisseurs pris sur la rive du tablier par rails alfen ou similaires. Couleur de la corniche : blanc RAL9010. Un dessin de découpe dans la corniche sera fourni.
6. Si possible couleur des barrières : noir RAL 9011.

3. NOTE COMPLEMENTAIRE

Le choix des couleurs des parties métalliques, et en particulier celles des corniches pourra évoluer ainsi que le détail de la forme des corniches sans remettre en cause l'ensemble du dossier. Cette possibilité d'adaptation mineure permet de laisser évoluer finement le rapport avec l'espace environnemental de l'ouvrage.

La couleur du dispositif de retenue peut être blanc ou noir, cela amènera une réflexion en phase travaux sur échantillons. Le bleu en partie haute des corniches est une suggestion sur l'aspect des corniches.

D'autre part il sera nécessaire dans les spécifications du DCE marché de bien préciser les essais à réaliser par les entreprises (essais de bétons apparents avec emploi de peaux coffrantes sur échantillon de 1m2, réalisation d'un élément de corniche complet, et précision des plans de calepinage des bétons apparents coffrés : intrados du tablier, murs apparents, choix des pierres du mur souple de type terratrel, etc).

Par béton clair on entend une qualité de béton aussi claire, lumineuse que possible ce qui dépend de la qualité des ciments et agrégats employés, il ne s'agit pas de "béton blanc".

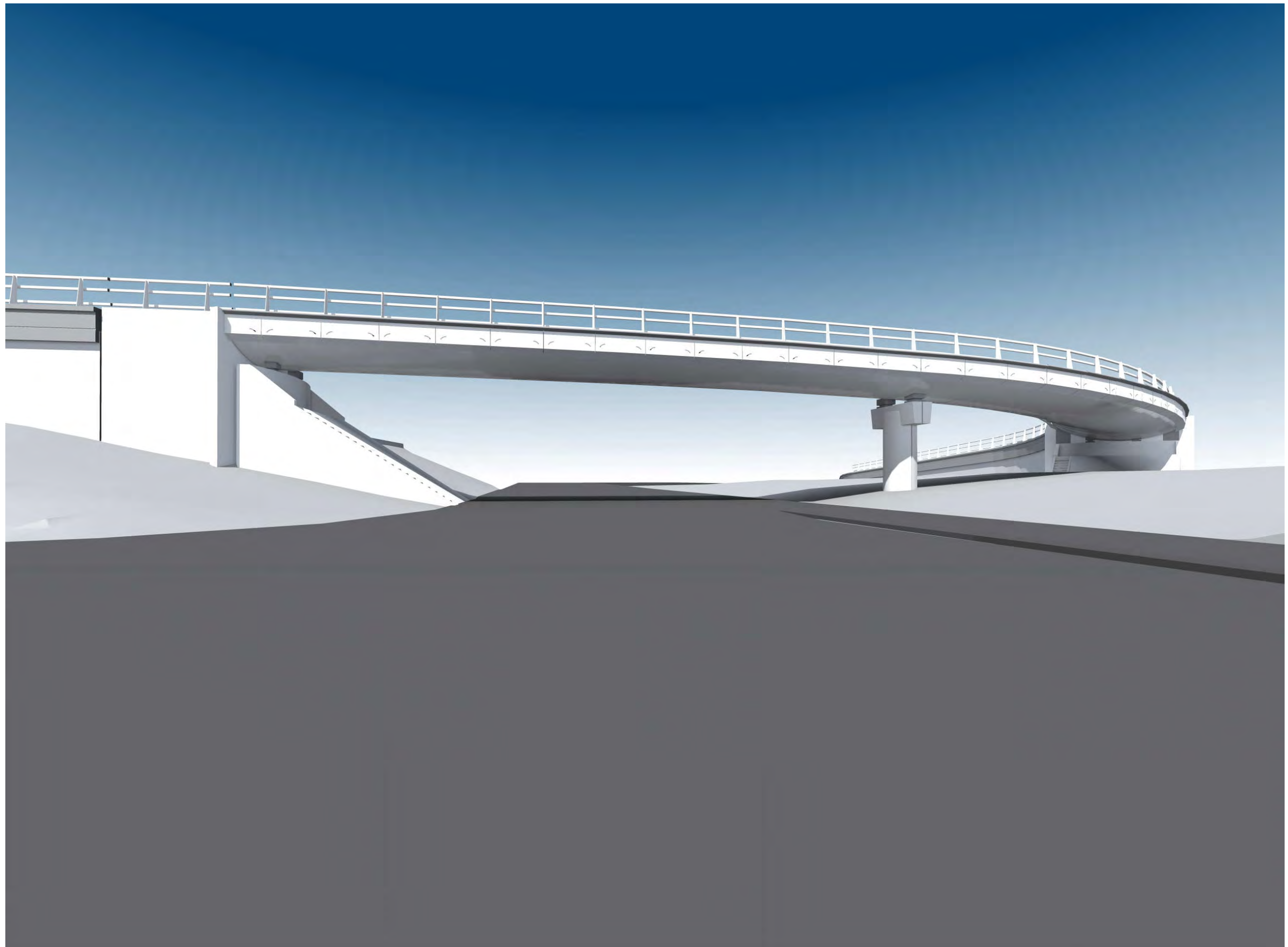
La présence de l'architecte pourrait, si le Maître d'ouvrage y consent, permettre un suivi de la qualité d'exécution et des choix consécutifs aux essais.

4. PERSPECTIVES ET PHOTOMONTAGES :

4.1. PERSPECTIVES DE L'OUVRAGE



Vision de la maquette numérique de l'ouvrage sous différents angles.
La travée coté nord est très proche du sol et montre bien le raccordement avec les murs souples dont les agrégats seront dans la teinte des pierres existantes sur le site.
La pile et les parties en béton apparent seront en béton aussi clair que possible



4.2. PHOTOMONTAGE

