



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU GARD

Recueil des actes administratifs de l'État dans le Gard

**N° 2015-06-D Édition spéciale N° 29
DU 05/06/2015**

Sommaire

DDCS

- Arrêté portant désignation des membres du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail de la direction départementale de la cohésion sociale du Gard

- Arrêté fixant la composition du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail de la direction départementale de la cohésion sociale du Gard

ARS Languedoc-Roussillon

- Décision portant autorisation de circulation supplémentaire, à titre expérimental, durant la période estivale du 01/06 au 30/09/2015 à l'entreprise de transports sanitaires terrestres « Mondial Ambulances » à Uchaud

- Arrêté n° 2015 – 979 modifiant l'arrêté n° 2010-1811 portant composition de la Conférence de Territoire du Territoire de santé du Gard

DIRECCTE

- Arrêté d'arrêt temporaire d'activité de l'entreprise EL AZRI AZIZ

DCDL

- déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement du cadereau d'Uzès et de ses affluents sur la commune de Nîmes

PREFECTURE – DRLP

- Arrêté portant autorisation de survol à basse altitude d'agglomérations ou de rassemblements de personnes ou d'animaux

- Arrêté portant autorisation de survol d'aéronefs télépilotés au profit de la société AERO DRONE PRESTATIONS sise à Largentière (07)

- Arrêté portant autorisation de survol d'aéronefs télépilotés au profit de la société DRONE PICTURES sise à Marseille (13)

- Arrêté portant autorisation de survol d'aéronefs télépilotes au profit de la société PRDML REFLET DU MONDE sise à Mérignac (33)

- Arrêté portant autorisation de survol d'aéronefs télépilotes au profit de Monsieur Franck DAVI domicilié à Cessenon sur Orb (34)

- Arrêté portant autorisation de survol à basse altitude d'agglomérations ou de rassemblements de personnes ou d'animaux

- Arrêté portant autorisation de survol d'aéronefs télépilotes au profit de la société SKYLINE sise à Fontainebleau (77)

DDCS

- Arrêté 2015-06-0007 portant composition de la commission départementale de réforme des agents du Conseil Départemental du Gard



PREFET DU GARD

Arrêté

portant désignation des membres du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail de la Direction Départementale de la Cohésion Sociale du Gard

**Le Préfet du Gard
Chevalier de la Légion d'Honneur**

Vu la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, ensemble la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'Etat, notamment son article 16 ;

Vu le décret n° 82-453 du 28 mai 1982 modifié relatif à l'hygiène, la sécurité et la prévention médicale dans la fonction publique ;

Vu le décret n° 2009-1484 du 3 décembre 2009 relatif aux directions départementales interministérielles ;

Vu le décret n° 2011-184 du 15 février 2011 relatif aux comités techniques dans les administrations et les établissements publics de l'Etat ;

Vu l'arrêté préfectoral du 18 mai 2015 portant création du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail de la direction départementale de la cohésion sociale du Gard;

Vu l'arrêté préfectoral du 22 mai 2015 fixant la composition du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail de la direction départementale de la cohésion sociale du Gard;

Vu les désignations des représentants titulaires et suppléants par les organisations syndicales ayant obtenu des sièges au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail,

Arrête :

Article 1^{er}

Sont nommés représentants de l'administration au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail de la direction départementale de la cohésion sociale du Gard:

- Mme Isabelle KNOWLES, directrice départementale, présidente ;
- Mme Isabelle ANDREUCETTI-PASTOR, secrétaire générale.

Article 2

Sont désignés représentants des personnels au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail de la direction départementale de la cohésion sociale du Gard:

En qualité de membres titulaires :	En qualité de membres suppléants :
<i>Mme Valérie ROMERO, CFDT</i>	<i>Mme Michèle FAYOLLE, CFDT</i>
<i>M. Pierre-Yves D'AUTHENAY, CGT</i>	<i>Mme Liliane LISADOR, CGT</i>
<i>Mme Yamina BELIOUTE, UNSA</i>	<i>Mme Sandrine BONO, UNSA</i>
<i>M. Laurent HOFER, UNSA</i>	<i>Mme Marion CHAUVET, UNSA</i>

Article 3

L'arrêté n°2014262-0059 du 19 septembre 2014 portant désignation des membres du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail de la direction départementale de la cohésion sociale du Gard est abrogé.

Article 3

La Directrice Départementale de la Cohésion Sociale du Gard est chargée de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de l'Etat dans le département du Gard et qui sera affiché au siège de la Direction Départementale de la Cohésion Sociale du Gard.

Article 5

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Nîmes, sis 16 avenue Feuchères 30 000 Nîmes, dans un délai de deux mois après sa notification ou sa publication.

Fait à Nîmes, le **02 JUIN 2015**

**Pour le Préfet, par délégation
La Directrice départementale
de la cohésion sociale**



Isabelle KNOWLES



PREFET DU GARD

Arrêté

**fixant la composition du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail de la
Direction Départementale de la Cohésion Sociale du Gard**

**Le Préfet du Gard
Chevalier de la Légion d'Honneur**

Vu la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, ensemble la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'Etat, notamment son article 16 ;

Vu le décret n° 82-453 du 28 mai 1982 modifié relatif à l'hygiène, la sécurité et la prévention médicale dans la fonction publique ;

Vu le décret n° 2009-1484 du 3 décembre 2009 relatif aux directions départementales interministérielles ;

Vu le décret n° 2011-184 du 15 février 2011 relatif aux comités techniques dans les administrations et les établissements publics de l'Etat ;

Vu l'avis du comité technique de la Direction Départementale de la Cohésion Sociale du Gard en date du 7 avril 2015 ;

Vu l'arrêté préfectoral du 18 mai 2015 portant création du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail de la direction départementale de la cohésion sociale du Gard;

Vu les nombres de voix obtenues par les organisations syndicales candidates lors de l'élection du comité technique de la direction départementale de la cohésion sociale du Gard (scrutin du 4 décembre 2014),

Arrête :

Article 1er

Sont habilitées à désigner les représentants du personnel au sein du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail de la direction départementale de la cohésion sociale du Gard, les organisations syndicales suivantes :

	TITULAIRES	SUPPLEANTS
Syndicat CFDT	1 siège	1 siège
Syndicat CGT	1 siège	1 siège
Syndicat UNSA	2 sièges	2 sièges

Article 2

Les organisations syndicales ci-dessus énumérées disposent d'un délai de 8 jours à compter de la notification du présent arrêté pour désigner leurs représentants titulaires et suppléants. Ce délai expire le 1^{er} juin 2015.

Article 3

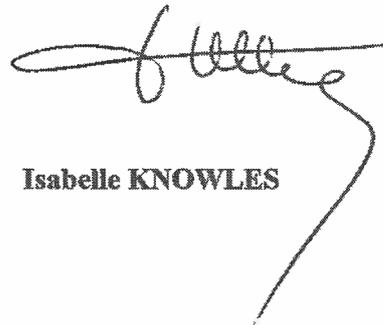
La Directrice Départementale de la Cohésion Sociale du Gard est chargée de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de l'Etat dans le département du Gard et qui sera affiché au siège de la Direction Départementale de la Cohésion Sociale du Gard.

Article 4

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Nîmes, sis 16 avenue Feuchères 30 000 Nîmes, dans un délai de deux mois après sa notification ou sa publication.

Fait à Nîmes, le 22 mai 2015

**Pour le Préfet, par délégation
La Directrice départementale
de la cohésion sociale**



Isabelle KNOWLES

Délégation territoriale du Gard

Décision

Le Directeur Général de l'Agence Régionale de Santé
du Languedoc-Roussillon,

Vu le code de la santé publique et l'ensemble des articles composant le titre premier du livre III, de la sixième partie;
et notamment l'article L.6312-4-4°;

Vu la loi n°2009-879 du 21 juillet 2009 portant réforme de l'hôpital et relative aux patients, à la santé et aux territoires, et notamment son article 118 ;

Vu l'ordonnance n°2010-177 du 23 février 2010 de coordination avec la loi n°2009-879 du 21 juillet 2009 portant réforme de l'hôpital et relative aux patients, à la santé et aux territoires ;

Vu le décret n°2010-344 du 31 mars 2010 tirant les conséquences, au niveau réglementaire, de l'intervention de la loi n°2009-879 DU 21 juillet 2009 portant réforme de l'hôpital et relative aux patients, à la santé et aux territoires ;

Vu le décret n°2010-336 du 31 mars 2010 portant création des agences régionales de santé ;

Vu l'arrêté en date du 21 mai 2015 portant nomination de Madame Dominique Marchand en qualité de directrice générale par intérim de l'agence régionale de santé Languedoc-Roussillon ;

Vu la décision en date du 27 mai 2015 portant délégation de signature à Monsieur Claude Rols délégué territorial du Gard ;

Vu l'arrêté du 10 février 2009 modifié par arrêté du 28 août 2009, fixant les conditions exigées pour les véhicules et les installations matérielles affectés aux transports sanitaires terrestres ;

Vu la demande du 18 mars 2015 de l'entreprise de transports sanitaires terrestres « MONDIAL Ambulances » sise, 368, Avenue Robert de Joly – 30 620 UCHAUD, sollicitant à titre expérimental une autorisation de circuler supplémentaire, pour répondre durant la période estivale à l'urgence ambulancière pour le secteur n°10 (Camargue),

Vu l'avis favorable du SAMU du 10 avril 2015,

Vu l'avis favorable émis à l'unanimité par les membres du sous-comité des transports sanitaires terrestres lors de la séance du 28 avril 2015,

Considérant l'arrivée massive de population saisonnière pendant la période allant du 01 juin au 30 septembre, sur le secteur littoral du département du Gard,

Considérant la fragilité identifiée en ce qui concerne les disponibilités ambulancières pour le secteur de garde n°10

Sur proposition de Monsieur le Délégué Territorial du Gard de l'Agence Régionale de Santé du Languedoc-Roussillon ;

¶

DECIDE

Article 1 : Une autorisation de circuler supplémentaire est délivrée à titre expérimental **durant la période estivale du 01 juin 2015 au 30 septembre 2015** à l'entreprise de transports sanitaires terrestres « MONDIAL Ambulances » sise, 368, Avenue Robert de Joly – 30 620 UCHAUD, rattachée au secteur de Garde Ambulancière n° 10 – « Secteur Camargue » conformément à l'arrêté préfectoral n°2004-136-5 du 04 juin 2004 portant organisation de la garde ambulancière.

Article 2 : L'autorisation de circuler provisoire est rattachée au véhicule suivant :

Ambulance :

- RENAULT TRAFIC immatriculée : CD-367-CS

Article 3 : L'entreprise SARI « MONDIAL Ambulances » utilisera cette autorisation de circuler provisoire supplémentaire, exclusivement pour effectuer des transports sanitaires destinés à l'aide médicale urgente, dans le cadre de la disponibilité ambulancière du lundi au vendredi de 08 h 00 à 20 h 00.

Article 4 : L'entreprise est tenue de :

- communiquer sans délai à la délégation territoriale du Gard de l'agence régionale de santé toute modification :
 - o de l'état du personnel affecté au transport sanitaire
- garantir à bord du véhicule autorisé, un équipage conforme à la législation, ainsi qu'un équipement sanitaire en bon état de fonctionnement.
- solliciter un contrôle préalable à toute mise en circulation d'un nouveau véhicule.

Article 5 : Toute infraction à la réglementation sera portée à la connaissance du sous comité des transports sanitaires en charge d'émettre un avis préalable à toute décision de suspension ou de retrait provisoire ou définitif d'agrément.

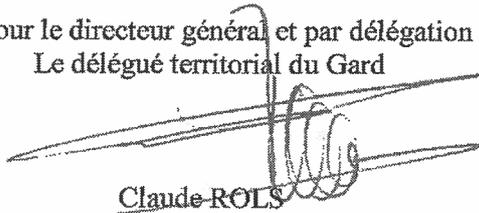
Article 6 : La présente décision peut faire l'objet dans les deux mois suivant sa notification :

- * d'un recours gracieux devant le Directeur général de l'Agence Régionale de Santé du Languedoc-Roussillon,
- d'un recours hiérarchique devant le Ministère chargé de la Santé,
- d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Nîmes.

Article 7 : Le délégué territorial du Gard de l'Agence Régionale de Santé du Languedoc-Roussillon est chargé de l'exécution de la présente décision, qui sera publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture du Gard, et dont une copie sera notifiée à l'intéressé.

Nîmes, le 29 MAI 2015

Pour le directeur général et par délégation
Le délégué territorial du Gard


Claude ROLS

ARRETE N° 2015 - 979
MODIFIANT l'arrêté n° 2010-1811 portant composition
de la Conférence de Territoire du Territoire de santé du Gard

La Directrice général de l'Agence régionale de santé de Languedoc-Roussillon par intérim

- Vu le Code de la santé publique, notamment son article L. 1434-16 et L.1434-17,
- Vu la loi n°2009-879 du 21 juillet 2009, portant réforme de l'hôpital et relative aux patients, à la santé et aux territoires,
- Vu le décret n°2006-672 du 8 juin 2006 modifié relatif à la création, à la composition et au fonctionnement des commissions administratives à caractère consultatif,
- Vu le décret n°2010-347 du 31 mars 2010, relatif à la composition et au fonctionnement des conférences de territoire,
- Vu l'arrêté n° 2010-1811 du 24 décembre 2010 modifié portant composition de la Conférence de territoire du Gard,
- Vu les propositions faites en application des dispositions de l'article D.1434-2 du décret n°2010-347 relatif aux Conférences de Territoire.
- Vu l'arrêté du 21 mai 2015 portant nomination de Madame Dominique MARCHAND en qualité de directrice générale de l'agence régionale de santé de Languedoc-Roussillon par intérim.
- Vu les propositions du conseil départemental du Gard.

ARRETE

Article 1 : L'article 11 de l'arrête n° 2010-1811 du 24 décembre 2010 est modifié comme suit :

➤ **Représentants du Conseil Départemental**

Titulaires	Suppléants
M. Christophe SERRE Vice-Président, Conseiller départemental du Gard	Mme Sylvie NICOLLE Conseillère départementale du Gard
Mme Nathalie NURY Vice-Présidente, Conseillère départementale du Gard	Mme Maryse GIANNACCINI Conseillère départementale du Gard

Le reste est sans changement.

Article 2 : Dans les deux mois de sa notification ou de sa publication, le présent arrêté peut faire l'objet, soit d'un recours gracieux auprès du Directeur général de l'Agence Régionale de Santé du Languedoc-Roussillon, soit d'un recours contentieux devant le Tribunal administratif de MONTPELLIER.

Article 3 : Le Délégué Territorial du Gard et la responsable du pôle démocratie sanitaire sont chargés de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de la région Languedoc-Roussillon, ainsi qu'à celui du département du GARD.

Montpellier, le 29 mai 2015

La Directrice Générale de l'agence régionale
de santé du Languedoc-Roussillon par
intérim.



Dominique MARCHAND



PREFET DU GARD



Nîmes, le 3 juin 2015

**ARRETE N° 2015 -06- 017 UT30 DIRECCTE
D'ARRET TEMPORAIRE D'ACTIVITE
DE L'ENTREPRISE EL AZRI Aziz**

**Le Préfet du Gard,
Chevalier de la Légion d'Honneur,**

VU, le code du travail, notamment ses articles L. 8221-1, L. 8221-3, L. 8221-5 ;

VU, la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000, modifiée relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations et notamment son article 24 ;

VU, le décret 2004-374 du 29 avril 2004 modifié, relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements ;

VU, le décret du 4 décembre 2013, nommant M Didier MARTIN, Préfet du Gard ;

VU, le procès-verbal N° 2014-137, clos en date du 11 juillet 2014, établi par les services de la police aux frontières du Gard, et transmis au parquet du Tribunal de Grande Instance de Nîmes le 16 juillet 2014 ;

VU, la lettre du 25 novembre 2014, par laquelle le préfet du Gard invite Monsieur EL AZRI Azi, responsable légal de l'entreprise à produire ses observations ;

VU la remise, en mains propres, par les agents de la police aux frontières de ce même courrier à M EL AZRI, en date du 5 mai 2015 ;

Considérant, en particulier que lors du contrôle du 10 juillet 2014, il est constaté les faits d'aide au séjour irrégulier et de travail dissimulé concernant 3 personnes, sans qu'il n'ait été procédé à la déclaration préalable des salariés auprès des services de l'URSSAF ;

Ces faits ont été établis par le procès-verbal N° 2014-137, dressé par les services de la police aux frontières, au regard de leur gravité, notamment en raison du nombre de salariés concernés (trois), du cumul des infractions de travail dissimulé par d'emplois salariés, et d'aide au séjour irrégulier

Considérant que, dès lors, l'entreprise se trouvait en situation de travail dissimulé par dissimulation de salariés, en violation de l'article L. 8221-3 du code du travail ;

L'ensemble de ces faits constitue des infractions de travail illégal prévues à l'article L 8211-1, alinéa 1 à 4 du code du travail, par dissimulation d'emplois salariés, constitutives des délits visés aux articles L 8221-3, L8221-5 du code du travail prévus et réprimés par les articles L 8224-1 à L8224-5 du même

Considérant qu'au regard du nombre de salariés concernés, 3, du cumul des infractions de travail dissimulé par dissimulation d'emploi salariés, et d'aide au séjour irrégulier, la gravité des faits ne peut être contestée ;

Considérant que le responsable légal de l'entreprise, M EL AZRI Aziz a été invité, par lettre RAR, signée par Monsieur le préfet du Gard, en date du 25 novembre 2014, à présenter ses observations en application de l'article 24 de la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 modifiée relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations ;

Considérant que ce même courrier a été remis en mains propres à M EL AZRI par les agents du service de la police aux frontières, en date du 5 mai 2015, et que, depuis cette date, Monsieur EL AZRI Aziz n'a pas formulé d'observations particulières au regard de la réalité, de la gravité et de la répétition des infractions constatées par procès-verbal ;

ARRETE

ARTICLE 1 : L'activité de l'entreprise EL AZRI Aziz, est arrêtée pour une durée de 3 mois, à compter de la notification du présent arrêté.

ARTICLE 2 : Cette décision n'entraîne ni rupture, ni suspension du contrat de travail, ni aucun préjudice pécuniaire à l'encontre des salariés de l'établissement.

ARTICLE 3 : Cette décision est portée à la connaissance du public par voie d'affichage à l'entrée de l'établissement.

ARTICLE 4 : Le secrétaire général de la Préfecture du Gard, le directeur régional adjoint du travail de l'unité territoriale du Gard sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs.

Le Préfet



Didier MARTIN

VOIES DE RECOURS :

Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication, à titre contentieux devant le Tribunal Administratif de NÎMES – 16, avenue Feuchères – 30000 NÎMES.

Ces voies de recours ne sont pas suspensives.



PRÉFET DU GARD

Direction des Collectivités et du Développement Local

Bureau de l'Urbanisme et des Affaires Foncières

Nîmes, le 04 JUIN 2015

**Projet d'aménagement du cadereau d'Uzès et de ses affluents
Commune de Nîmes**

ARRETE N°

DECLARANT L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET,

Le Préfet du Gard, Chevalier de la Légion d'Honneur,

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment ses articles L1 à L122-2 et R111-1 à R121-2 ;

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L 123-2 et suivants et R123-1 et suivants.

Vu la délibération du 10 juillet 2010 du conseil municipal de Nîmes demandant l'engagement d'une procédure de déclaration d'utilité publique, d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et déclaration d'intérêt général pour le projet d'aménagement du cadereau d'Uzès et de ses affluents concernant la commune de Nîmes ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 2014101-0003 du 11 avril 2014 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement du cadereau d'Uzès et de ses affluents sur la commune de Nîmes ; préalable à l'autorisation au titre de l'article L214-3 et suivants du code de l'environnement (loi sur l'eau), préalable à la déclaration d'intérêt général ;

Vu le dossier d'enquête du projet, comprenant les pièces requises au titre des procédures de déclaration d'utilité publique et d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, et notamment l'étude d'impact du projet, par M. Jean-Paul FOURNIER, agissant en qualité de Maire de la Ville de Nîmes ;

Vu les pièces constatant que l'avis d'ouverture d'enquête a été publié, affiché en mairie et sur le site du projet, et inséré dans deux journaux diffusés dans le département 15 jours au moins avant le début de l'enquête publique, et rappelé dans les 8 premiers jours de celle-ci, et que le dossier de l'enquête est resté déposé en mairie de Nîmes pendant 33 jours, du 5 mai 2014 au 6 juin 2014 inclus ;

.../...

Vu l'avis de l'Autorité Environnementale du 11 avril 2014 établi par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement du Languedoc-Roussillon, joint au dossier d'enquête et mis en ligne ;

Vu le rapport et les conclusions favorables du commissaire enquêteur à la déclaration d'utilité publique du projet ;

Vu le registre d'enquête ;

Vu la délibération du conseil municipal de Nîmes du 19 juillet 2014 valant déclaration de projet et se prononçant sur le caractère d'intérêt général de l'opération ;

Vu la note de synthèse exposant les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet et ci-annexée ;

Vu la lettre de la commune de Nîmes du 28 août 2014 demandant l'obtention de la déclaration d'utilité publique du projet susvisé ;

Sur proposition du Secrétaire Général de la préfecture ;

ARRETE

Article 1 :

Est déclarée d'utilité publique l'acquisition des terrains nécessaires aux travaux d'aménagement du cadereau d'Uzès et de ses affluents sur la commune de Nîmes.

Article 2 :

La commune de Nîmes est autorisée à acquérir, à l'amiable ou par voie d'expropriation, les immeubles nécessaires à la réalisation de l'opération envisagée telle qu'elle résulte du dossier soumis à l'enquête publique.

Article 3 :

L'expropriation devra être accomplie dans un délai de cinq ans à compter de la date du présent arrêté.

Article 4 :

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux auprès du Tribunal administratif de Nîmes dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Article 5 :

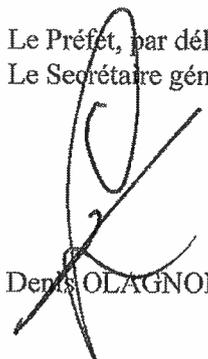
Copie du présent arrêté, qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture et affiché en mairie de Nîmes, sera adressée à :

- M. le Sénateur-Maire de Nîmes
- M. le Commissaire enquêteur
- M. le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer
- M. le Président du Tribunal Administratif de Nîmes

chargés, chacun en ce qui le concerne, d'en assurer l'exécution.

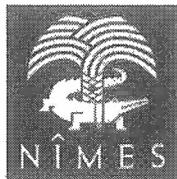
Fait à Nîmes, le 04 JUIN 2015

Le Préfet, par délégation
Le Secrétaire général



Denis OLAGNON

Nîmes, le ~~04~~ JUIN 2015



Dr. le Préfet. n.

Gilles GUILLAUD

VILLE DE NÎMES - PROGRAMME CADEREAU

AMENAGEMENT DU CADEREAU D'UZES ET DE SES AFFLUENTS

*Note de synthèse au titre de l'article
L11-1-1 du Code de l'Expropriation*

Août 2014

	BRL ingénierie 1105 Av Pierre Mendès-France BP 94001 30001 NIMES CEDEX 5
Cotraitant 1	

Date de création du document	28 juillet 2014
Contact	DP : Guillaume FABRE

Titre du document	Aménagement du cadereau d'Uzès et de ses affluents Note de synthèse au titre de l'article L.11-1-1 du Code de l'Expropriation
Référence du document :	800035 Cadereau_Uzès
Indice :	V0

Date émission	Indice	Observation	Dressé par	Vérifié et Validé par
28 Juillet 2014	0	Conformément à la demande de la préfecture du Gard en date du 8 Juillet 2014	VCA	GFA

AMENAGEMENT DU CADEREAU D'UZES ET DE SES AFFLUENTS

Note de synthèse relative aux exigences de l'article L.11-1-1 du Code de l'Expropriation

1. OBJECTIF DE L'OPERATION	1
1.1 Le choix du débit de projet	1
1.2 Principes d'aménagements	1
2. PRESENTATION DU PROJET	2
2.1.1 Partie amont du bassin versant	2
2.1.2 Traversée de la Zone Urbaine Dense	6
2.1.3 Partie aval du boulevard Allende	10
3. CHOIX DU PARTI RETENU.....	12
3.1 Le choix du débit de projet	12
3.2 Définition des scénarios d'aménagement	13
3.3 Aménagement des cadereaux amonts	15
3.3.1 Principes d'aménagement	15
3.3.2 Analyse des impacts	16
3.4 Aménagement des cadereaux en Zone Urbaine Dense	17
3.4.1 Cadereau du Chemin des Limites	17
3.4.2 Cadereau d'Uzès	18
3.4.3 Vistre de la Fontaine	23
3.5 Aménagement des cadereaux en aval du Boulevard Allende	25
3.5.1 Débits de dimensionnement retenus	25
3.5.2 Définition des principes d'aménagements	25
4. UTILITE PUBLIQUE DE L'OPERATION	28
4.1 Objectif visé : l'intérêt général	28
4.2 Intérêt pour la partie amont de la Zone Urbaine Dense	28
4.3 Intérêt pour la Zone Urbaine Dense	28
4.4 Intérêt pour la partie en aval du boulevard Allende	29
4.5 Effets positifs sur l'environnement humain et la sécurité publique	29

1. OBJECTIF DE L'OPERATION

Les travaux envisagés dans le cadre du programme Cadereau permettent de poursuivre les actions réalisées dans le cadre du PPCI (Plan de Protection Contre les Inondations). Dans le cas des cadereaux d'Uzès, des Limites et du Vistre de la Fontaine, l'opération se distingue notamment :

- ▶ par la réalisation d'aménagements au passage de la Zone Urbaine Dense dont la mise en œuvre s'avère particulièrement complexe ;
- ▶ par les aménagements prévus sur le Vistre de la Fontaine, seul cours d'eau permanent sur la zone d'étude

Au final, l'opération permettra d'assurer une protection sur l'ensemble du linéaire pour un événement équivalent au maximum pluviométrique à l'origine de la crue de septembre 2005. Cet objectif justifie de l'Utilité Publique de cette opération.

1.1 LE CHOIX DU DEBIT DE PROJET

Les analyses réalisées dans le cadre du PPCI montrent qu'il paraît illusoire de se prémunir contre un événement catastrophique tel que celui observé en Octobre 1988. Considérant par ailleurs les fortes contraintes au passage de la zone urbaine dense, l'optimum technique, économique et hydraulique rend compte de la faisabilité d'une protection pour un événement équivalent à la crue de 2005. **Ce niveau de protection défini sur la zone de plus forte contrainte, a donc été retenu comme le débit de projet à l'échelle des bassins versants (crue 2005 centrée dénommée ci-après 2005c).**

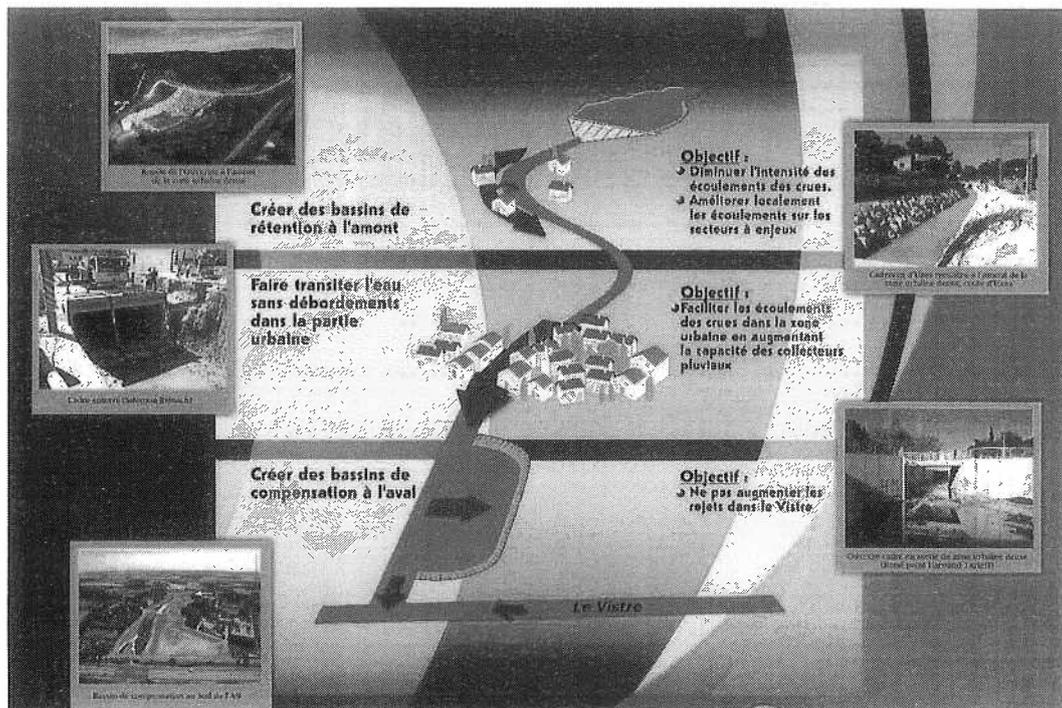
1.2 PRINCIPES D'AMENAGEMENTS

Les différentes configurations du réseau hydraulique de l'amont vers l'aval correspondent à des problématiques particulières et donc à des réponses elles aussi différentes en termes d'aménagements.

Le dispositif de protection repose sur les capacités de rétention des eaux en amont du bassin versant qui conditionne directement la diminution des débits en aval et donc les aménagements à prévoir.

En zone urbaine dense, les aménagements prévus visent à faciliter les écoulements et à limiter les débordements. À l'aval, les bassins de compensation permettent de ne pas augmenter les débits de rejet au Vistre.

Les grands principes de ce dispositif, sont synthétisés dans la figure ci-dessous.



2. PRESENTATION DU PROJET

Le détail des actions envisagées est présentée suivant la logique fonctionnelle évoquée auparavant et qui permet de distinguer trois tronçons :

- ▶ La partie amont du bassin versant comprise entre le bassin de l'Armée et l'entrée en Zone Urbaine Dense (ZUD), soit sur la carte ci-dessous au niveau de « l'Entonnement déporté en aval » ;
- ▶ La traversée de la Zone Urbaine Dense (ZUD), soit tous les ouvrages compris entre « l'entonnement déporté en aval » et le boulevard Allende sur le cadereau d'Uzès et le Vistre de la Fontaine ;
- ▶ La partie aval du boulevard Allende.

2.1.1 Partie amont du bassin versant

Les travaux prévus à ce niveau comprennent :

- ▶ La création de la retenue de Rouvières,
- ▶ L'optimisation des retenues existantes (par modification des débits de pointe et/ou surcreusement des bassins) : bassins de l'Armée, du Tennis et de l'Oliveraie.
- ▶ Le recalibrage et/ou l'homogénéisation des sections d'écoulement du cadereau d'Uzès.

Aménagement du cadereau d'Uzès et de ses affluents

Travaux prévus

Date : décembre 2012

1:35 000



Bassin de l'Armée
Réduction du pertuis de fond de bassin
Volume de stockage existant : 34590 m³

Dégravement Engance

Creusement du bassin du Tennis
soit + 18070 m³ pour une capacité
finale de 41670 m³

Création du bassin de Rouvière
volume : 67263 m³

Creusement du bassin de l'Oliveraie
soit + 143800 m³ pour une capacité
finale de 254000 m³

Sur l'ensemble du linéaire,
ensemble d'actions ponctuelles de
reprise de l'existant, de
confortement et mise en place de
mesures de réduction de la
vulnérabilité

Ouvrage de franchissement (CG30)

Reprise des ouvrages
existants en enterré

Entonnement déporté en aval

Ouvrage de franchissement (RFF)

Reprise des ouvrages
existants en enterré

Reprise des ouvrages
existants en enterré

Création du bassin
de la Tour de l'Evêque
volume : 60000 m³

Creusement du bassin de Magaille
soit +22000 m³ pour une capacité
finale de 82000 m³

Recalibrage du cadereau
(aérien)

- Cadereau, cours d'eau
-  Bassin de retention optimisé
-  Bassin de compensation optimisé
-  Bassin de retention futur
-  Bassin de compensation futur
-  Ouvrage enterré
-  Ouvrage aérien
-  Aménagement d'ouvrages existants
-  Ouvrage de franchissement à reprendre

LES RETENUES AMONT

Les travaux envisagés pour les retenues sont synthétisés dans le tableau ci-dessous.

Retenue	Volume en m ³			Diamètre du puits (mm)	
	Actuel	Futur	Différence	Actuel	Futur
Oliveraie	110 200	254 000	143 800	1 400	500
Armée	34 590	34 590	0	800	600
Tennis	23 600	41 670	18 070	1 000	500
Rouvières	Pas de bassin	67 263	-	-	300

RECALIBRAGE ET/OU HOMOGENEISATION DES SECTIONS D'ECOULEMENT DU CADREAU D'UZES

Les travaux envisagés sont décrits en détail dans le tableau présenté page suivante. De manière générale, ces travaux sont destinés à limiter la fréquence de submersion des voiries et chemins d'accès ou encore limiter les conséquences de leurs submersions. Les travaux les plus conséquents, concernent :

- ▶ La mise en place d'un cadre enterré de section 3 m X 2,5 m destiné à protéger l'accès au collège ;
- ▶ La création d'un ouvrage de franchissement de la route d'Uzès. En l'état actuel, cet ouvrage provoque des débordements sur la route d'Uzès qui inondent et isolent les quartiers situés entre la route et le cadereau.

Ces travaux d'homogénéisation des sections d'écoulement (remplacement de cadres) sont surlignés en vert dans le tableau joint page suivante.

2.1.2 Traversée de la Zone Urbaine Dense

Les travaux comprennent la reprise intégrale de tous les ouvrages enterrés afin de permettre le transit du débit de projet, soit un débit équivalent à la crue de 2005 Centrée.

CADEREAU D'UZES ET CADEREAU DES LIMITES

Cadereau d'Uzès

	Tronçon	Linéaire (m)	Débit de projet	Largeur (m)	Hauteur (m)	Pente (%)
Secteur Hoche Sernam	Entre l'entonnement rue Van Dyck et l'entrée sous les bassins	500	entre 29 et 36 m ³ /s	3,00	3,20	2,30
	Entre l'entrée sous les bassins et la confluence avec le cadereau des Limites	140	36 m ³ /s	3,00	3,20	0,98
	Entre la confluence avec le cadereau des Limites et le square de Lorraine	760	entre 73 et 74 m ³ /s	3,50	4,30	0,98
	Entre le square de Lorraine et la rue Grézan	60	74 m ³ /s	3,50	4,30	0,98
Secteur rue Bergson	Entre la rue Grézan et l'aval de la rue Sainte Perpétue	410	entre 74 et 81 m ³ /s	3,75	4,70	0,38
	Entre l'aval de la rue Sainte Perpétue et la rue Charles Gide	225	81 m ³ /s	3,75	4,30	0,38
	Entre la rue Charles Gide et la rue Salomon Reinach	255	81 m ³ /s	5,00	3,70	0,38

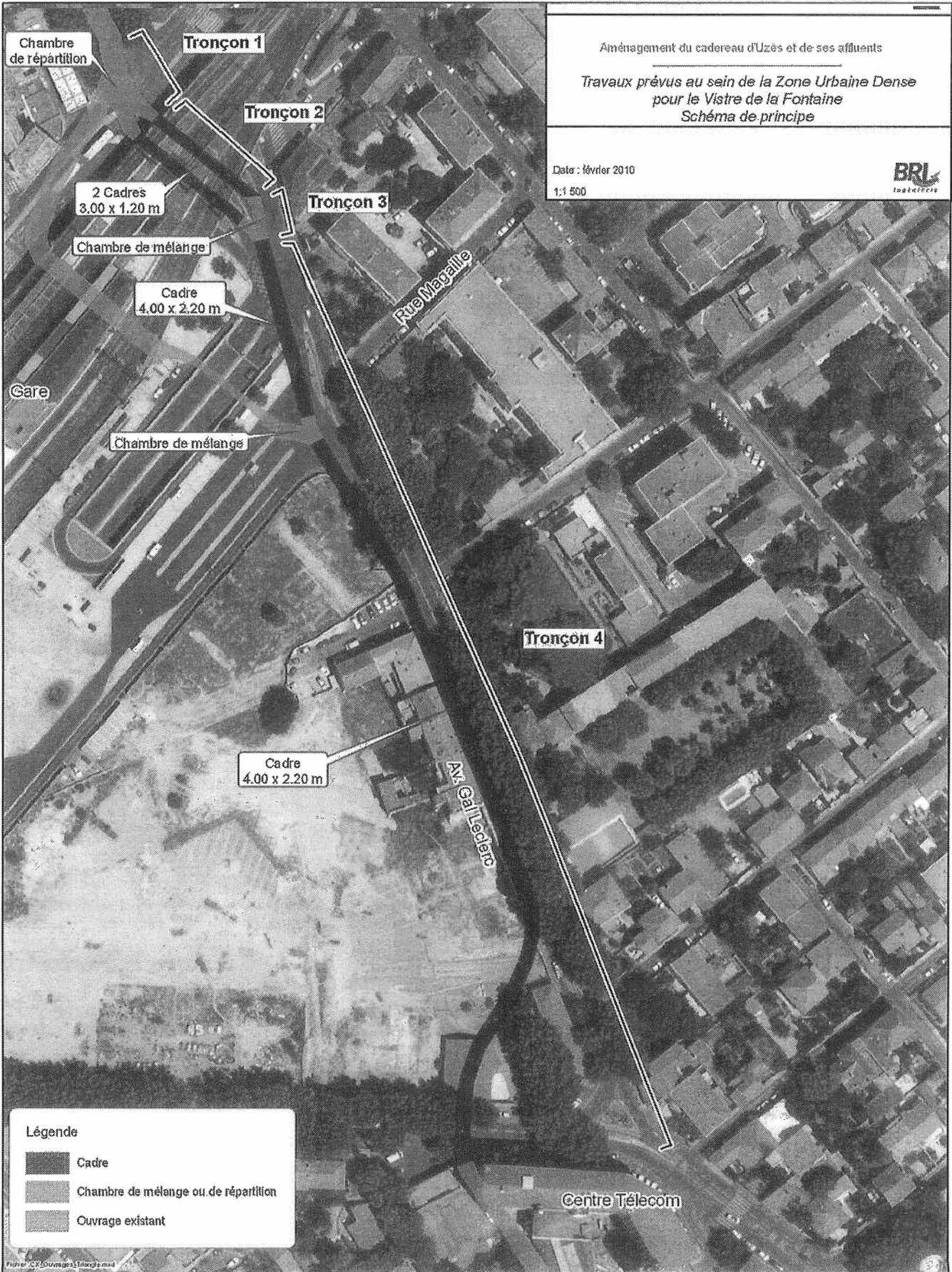
Cadereau des Limites

	Tronçon	Linéaire (m)	Débit de projet	Largeur (m)	Hauteur (m)	Pente (%)
Amon 1 Hoch	Entre la voie ferrée et la place Bonnafoux	635	entre 18 et 23 m ³ /s	1,75	3,30	1,67
Secteur Hoche Sernam	Entre la place Bonnafoux et l'entrée sous les bassins	150	36 m ³ /s	3,00	3,30	2,84
	Entre la place Bonnafoux et la confluence avec le cadereau d'Uzès	390	36 m ³ /s	3,00	3,30	1,38
Rue de Calva	Entre la rue des Clairs et la place Bonnafoux	365	13 m ³ /s	1,75	2,50	2,39

CADEREAU DU VISTRE DE LA FONTAINE

Le secteur à reprendre concerne le linéaire compris entre l'amont de la voie SNCF (boulevard Talabot) et le centre Télécom. Les travaux envisagés concernent 4 tronçons distincts :

- ▶ Tronçon 1 : Construction d'une chambre de répartition avant la traversée de l'ouvrage SNCF, afin de répartir le débit entre la branche existante conservée et la nouvelle branche à créer sous les arches du pont SNCF.
- ▶ Tronçon 2 : Traversée du pont SNCF sous deux arches, avec création de deux cadres de 3,00 m X 1,20 m).
- ▶ Tronçon 3 : Création d'un ouvrage de mélange en aval du pont SNCF pour la jonction des deux cadres et mise en place d'un cadre unique de 4 m X 2,2 m en aval.
- ▶ Tronçon 4 : Mise en place d'une chambre de mélange entre la branche existante conservée (cadre de 3,50 m X 1,75 m) et la branche à créer venant des arches SNCF. Prolongement du cadre 4,00 m X 2,20 m jusqu'au centre Télécom.



Amenagement du cadereau d'Uzès et de ses affluents

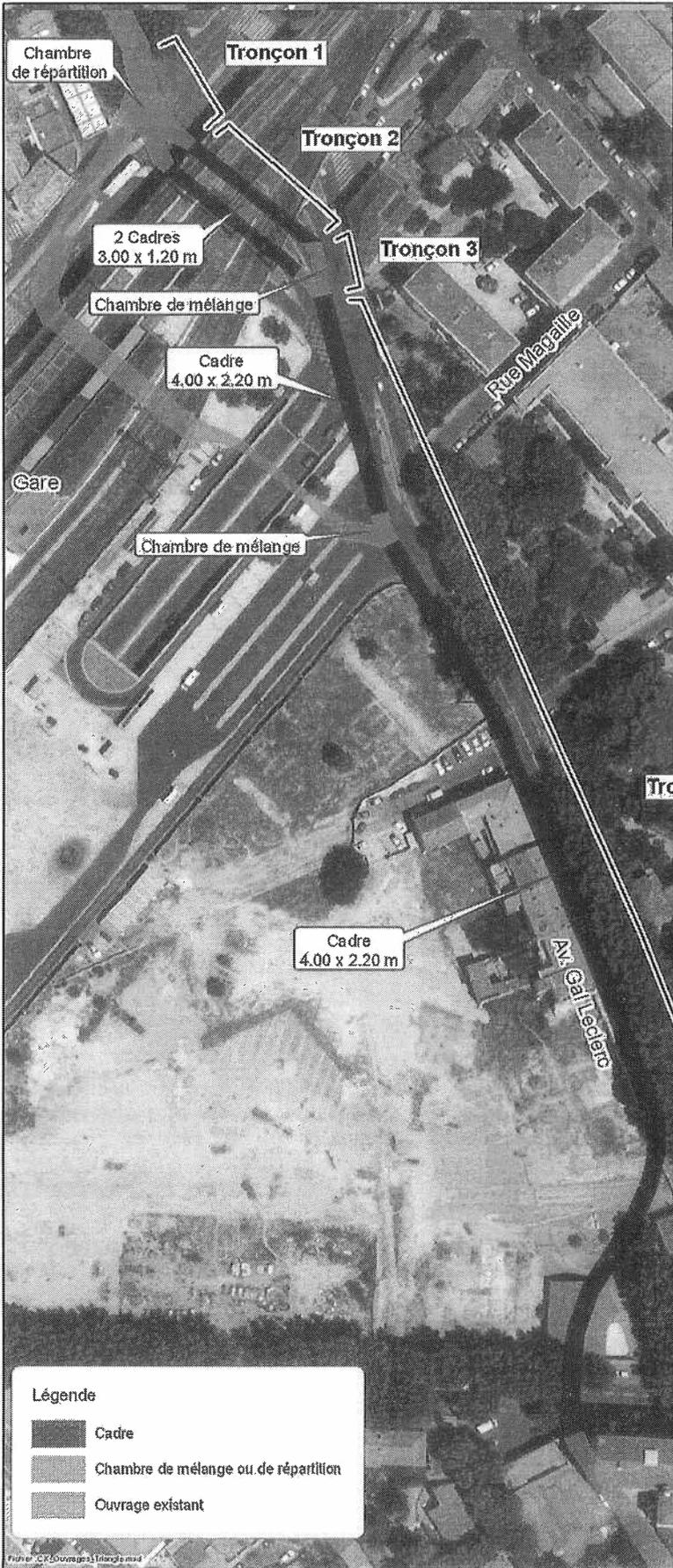
Travaux prévus au sein de la Zone Urbaine Dense pour le Vistre de la Fontaine

Schéma de principe

Date : février 2010

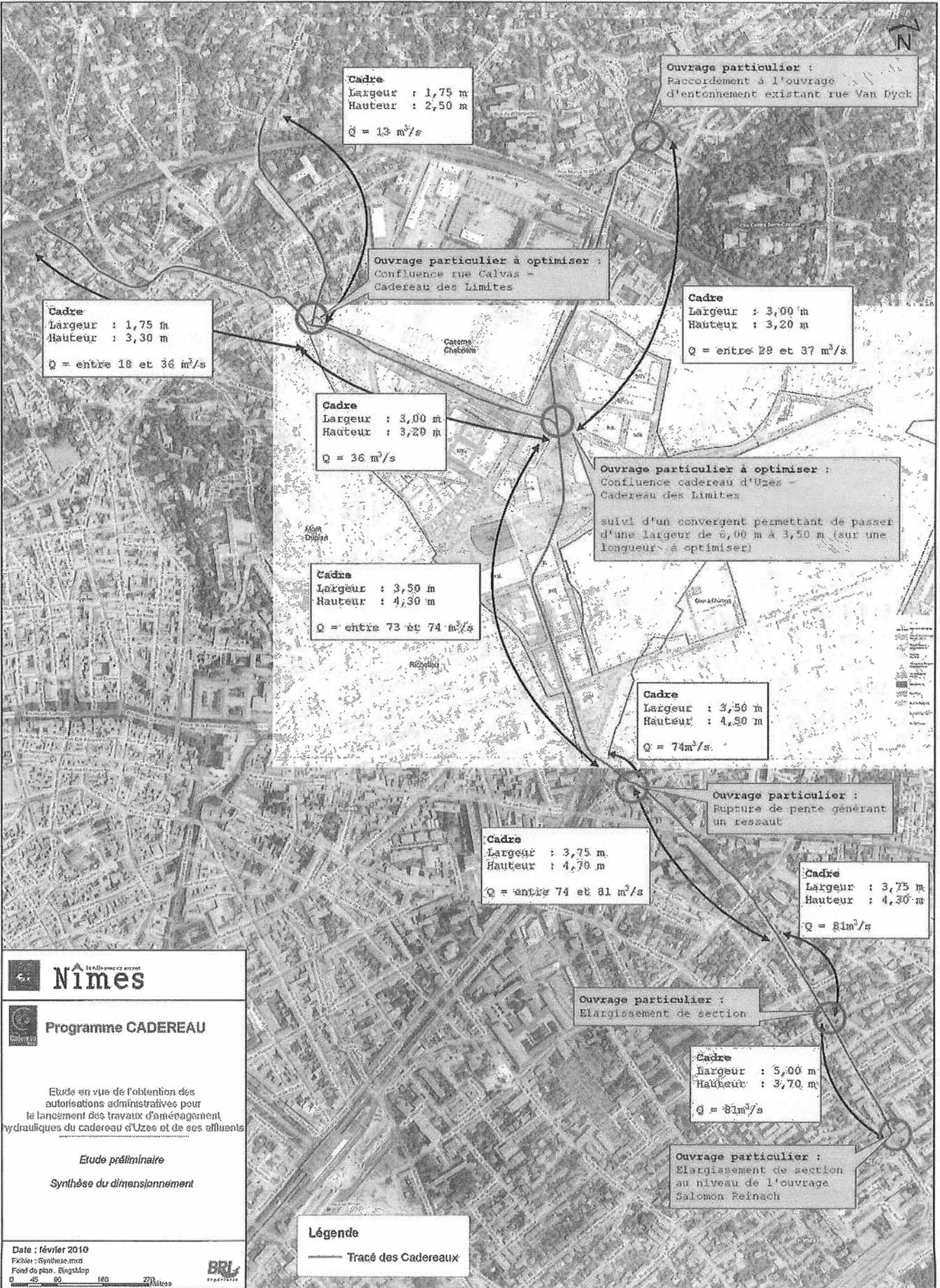
1:1 500

BRL
Ingénierie



Légende

- Cadre
- Chambre de mélange ou de répartition
- Ouvrage existant



Nîmes
 Programme CADEREAU

Etude en vue de l'obtention des autorisations administratives pour le lancement des travaux d'aménagement hydrauliques du cadereau d'Uzes et de ses affluents

Etude préliminaire
 Synthèse du dimensionnement

Date : février 2010
 Fichiers : Synthese.mxd
 Fond de plan : BingMap

BRL
 BUREAU DE RECHERCHES LAZARUS

2.1.3 Partie aval du boulevard Allende

REMODELAGE DES SECTIONS D'ÉCOULEMENT DU VISTRE DE LA FONTAINE

Les aménagements prévus sur le Vistre de la Fontaine représentent un linéaire de 2 855 m et consistent en un remodelage du lit majeur avec mise en place d'une risberme de largeur variable en rive gauche et en rive droite.

Ce remodelage permettra de porter les capacités d'écoulement du Vistre de la Fontaine au niveau d'une crue centennale PPCI.

Les hypothèses hydrauliques de dimensionnement (capacité) des différents tronçons sont synthétisées dans le tableau suivant :

Tronçons	Linéaire	Capacité
Du boulevard Allende au bassin de la Tour de l'Évêque	1155 m.	85 m ³ /s
Du bassin de la Tour de l'Évêque à la confluence avec le cadereau d'Uzès	600 m	57 m ³ /s
De la confluence avec le cadereau d'Uzès au Baoû	710 m	40 m ³ /s
Du Baoû au Vistre	390 m	20 m ³ /s

Afin d'assurer l'intégrité et la pérennité des ouvrages de franchissement (boulevard Allende, voie urbaine sud et A9), des enrochements seront mis en place sur un linéaire de 40 m en amont et en aval de chaque ouvrage.

Le profil du Vistre de la Fontaine à partir du boulevard Allende respectera la schéma de principe ci-après, en cohérence avec les travaux de réhabilitation écologique de la plaine du Vistre :

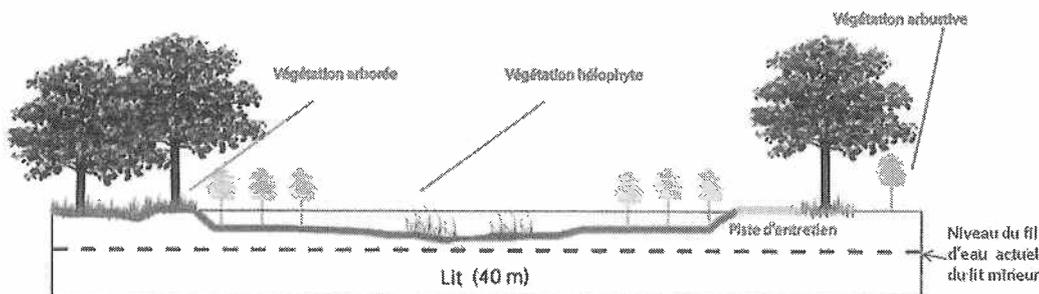


Schéma d'aménagement du projet de restauration et de renaturation du Vistre de la Fontaine

Par rapport au profil actuel, les modalités d'intervention sont basées sur les principes suivants :

- ▶ Profil du lit secondaire large et développé (40 m de large maximum) en risberme, dissymétrique suivant les cas afin de préserver les enjeux environnementaux les plus intéressants. Le lit mineur actuel sera préservé tel quel avec des modules d'épis transversaux et dissymétriques afin que le Vistre de la Fontaine retrouve une dynamique (principe d'érosion/recharge) ,
- ▶ Des corridors de hauts arbres pour assurer une continuité écologique dans le paysage et favoriser des zones d'ombrage ; pour cela, les boisements en place sont conservés autant que possible et servent de support au tracé de l'aménagement ;
- ▶ Des pistes d'entretien et des haies agro-environnementales permettant de faciliter l'entretien et jouer le rôle de zones tampon ;

- ▶ Végétalisation du Vistre de la Fontaine pour favoriser un couvert végétal rivulaire de qualité avec des espèces locales diversifiées et permettant d'éviter la colonisation des berges par la canne de Provence : ensemencement, bouturage et plantation d'espèces.

Cet aménagement, réalisé dans le cadre d'une demande dérogatoire pour destruction d'habitats d'espèces protégées sera détaillé dans le cadre d'un plan de gestion spécifique définissant également les mesures de gestion, suivi et entretien.

RECALIBRAGE DU CADEREAU D'UZÈS ENTRE LE BASSIN DE MAGAILLE ET LA CONFLUENCE AVEC LE CADEREAU DU VISTRE DE LA FONTAINE

Ces travaux permettent de faire la jonction entre la section recalibrée existante qui se termine en amont de la RD 6113 et la confluence avec le Vistre de la Fontaine. Ce linéaire de 121 m, comprend :

- ▶ La réalisation d'une protection par béton ou enrochements au niveau des points les plus sensibles, soit le passage de la route départementale et au droit de la confluence, sur un linéaire total de 61 m ;
- ▶ Un recalibrage du cadereau d'Uzès avec une section moyenne de 15 m X 7 m, sur un linéaire de 60 m.

LES BASSINS DE COMPENSATION

Bassin de compensation de Magaille

Les travaux envisagés consistent à modifier le bassin de Magaille existant. Il n'est prévu que des opérations liées à l'optimisation de ce bassin, aucune intervention sur le lit mineur du cadereau ne sera effectuée. Compte tenu de la topographie actuelle du fond du bassin de Magaille, il est proposé de surcreuser ce bassin dans sa partie haute en diminuant la pente du fond (sans toutefois descendre en dessous du point bas actuel). Dans ces conditions, le volume disponible est voisin de 82 000 m³ (contre 60 000 actuellement).

Principales caractéristiques du projet de bassin de Magaille

Volume	82 000 m ³
Emprise	5,4 ha
Débit de rejet pour la crue de projet	50 m ³ /s
Cote des digues de ceinture	31,80 m NGF
Cote de fond de la retenue	28,50 m NGF
Cote du déversoir d'alimentation	31,10 m NGF
Longueur du déversoir d'alimentation	120 m
Pertuis de vidange	Ø 1000 mm

Bassin de compensation de la Tour de l'Evêque

Ce bassin est prévu pour compenser un défaut de possibilité de stockage sur le cadereau d'Uzès. Il est doté d'un déversoir latéral et d'un pertuis de fuite qui fonctionnera en phase de vidange. Le volume du bassin est de 60 000 m³.

Principales caractéristiques du projet de bassin de la Tour de l'Evêque

Volume	60 000 m ³
Emprise	5,5 ha
Débit de rejet pour la crue de projet	43 m ³ /s
Cote des digues de ceinture	31,5 m NGF
Cote de fond de la retenue	29,30 m NGF

Cote du déversoir d'alimentation	30,90 m NGF
Longueur du déversoir d'alimentation	20 m
Pertuis de vidange	Ø 1000 mm

3. CHOIX DU PARTI RETENU

La définition du projet s'est faite en plusieurs étapes, dont les principales sont rappelées ci-dessous :

- ▶ Etablissement d'un diagnostic des réseaux hydrographiques et de l'état des ouvrages ;
- ▶ Définition de la crue de projet en fonction des possibilités d'amélioration du réseau ;
- ▶ Choix des scénarios d'aménagement et suivant les cas, des variantes.

Cette analyse axée dans un premier temps sur des considérations techniques et économiques, intègre par ailleurs les préoccupations environnementales, telles que les enjeux associés aux milieux naturels, les emprises nécessaires aux aménagements, les déviements de réseaux ou encore la gêne pour les populations pendant la phase travaux. Ces éléments par ailleurs incidents sur le montant des investissements, sont analysés pour les différents scénarios et variantes étudiés.

Les différentes configurations du réseau hydraulique de l'amont vers l'aval correspondent à des problématiques particulières et donc des réponses elles aussi différentes en termes d'aménagements. L'exposé reprend cette logique et présente successivement les raisons des choix d'aménagements pour :

- ▶ la partie amont des cadereaux d'Uzès et des Limites,
- ▶ la traversée en Zone Urbaine Dense (dénommée « ZUD ») des cadereaux des Limites, d'Uzès et du Vistre de la Fontaine ;
- ▶ les cadereaux du Vistre la Fontaine et d'Uzès en aval du boulevard Allende.

3.1 LE CHOIX DU DEBIT DE PROJET

Tous les scénarios retiennent l'hypothèse d'un débit de projet équivalent à la crue de type de 2005 centrée. En clair, cela veut dire que les aménagements proposés dans les scénarios présentés ci-dessous permettent de se protéger contre un événement équivalent au maximum pluviométrique à l'origine de la crue de 2005.

Les analyses réalisées auparavant montrent qu'il paraît en effet illusoire de se prémunir contre un événement catastrophique tel que celui observé en Octobre 1988. Considérant par ailleurs les fortes contraintes au passage de la zone urbaine dense, l'optimum technique économique et hydraulique rend compte de la faisabilité d'une protection pour un événement équivalent à la crue de 2005. Ce niveau de protection définit sur la zone de plus forte contrainte, a donc été retenu comme le débit de projet à l'échelle des bassins versants.

On notera cependant que les aménagements déjà réalisés sur le cadereau d'Uzès en aval du Boulevard Allende dans le cadre du PPCI, sont conçus pour assurer une protection équivalente à un événement de type centennal, (dénommé dans la suite du développement « crue PPCI »). Par souci de cohérence, ce débit de projet est donc retenu pour les aménagements prévus sur le Vistre de la Fontaine en aval du boulevard Allende, jusqu'au futur bassin de compensation de la Tour de l'Evêque. Le dimensionnement pour la crue PPCI étant supérieur à celui de la crue 2005, le niveau de protection par rapport à cette dernière est donc bien assuré.

3.2 DEFINITION DES SCENARIOS D'AMENAGEMENT

Au niveau technique, la définition du choix procède d'une démarche itérative, basée sur la recherche de l'optimum économique entre :

- ▶ Le coût lié à la mise en place des bassins de rétention amont ;
- ▶ Le coût du recalibrage des cadereaux amont ;
- ▶ L'augmentation de la capacité des collecteurs à la traversée de la ZUD.

En l'espèce, l'optimum économique est étroitement dépendant du nombre de bassins amont envisageables. Il résulte d'un équilibre qu'il convient de trouver entre la possibilité d'écrêter les eaux en amont (fonction du nombre et de la capacité des retenues) et de l'incidence sur la plus ou moins forte diminution des débits en aval. Cette dernière conditionne directement les aménagements à prévoir au passage de la Zone Urbaine Dense, qui correspond à la zone de plus fortes contraintes.

En fonction de l'intérêt technico-économique (coût/efficacité hydraulique) et foncier des sites de retenues identifiés, deux scénarios sont proposés. Les aménagements prévus et les incidences en termes de débits au niveau de points caractéristiques, sont présentés dans les tableaux ci-dessous.

		Scénario 1	Scénario 2
Optimisation des bassins existants		Oliverais, Armée et Tennis	Oliverais, Armée et Tennis
Création de bassin	BV des Limites	Chapelle	Aucun
	BV d'Uzès	Rouvières, Sophoras, Luna	Rouvières
Montant des investissements (K€ HT)		14 945	9 515

Incidences hydrauliques des scénarios sur le Cadereau des Limites et d'Uzès

Bassin versant du cadereau des Limites (données en m³/s)			Bassin versant du cadereau d'Uzès (données en m³/s)		
	Scénario 1	Scénario 2		Scénario 1	Scénario 2
Débit à l'entonnement aval SNCF	11	18			
Le long du Chemin des Limites et de la rue de Valmy	11 à 16	18 à 23			
Place Marceau Bonnaloux, en provenance du chemin de Calvas	+ 13	+ 13	Débit à l'entonnement Van Dyck	22,8	28,9
Le long de la rue Hoche	29 à 30	36 à 37	Apporis SNCF + Jean Bouin	7,4	7,4
Débit au point de raccordement avec le cadereau d'Uzès	30	37	Apporis du cadereau du Chemin des Limites	30	37
			Apporis G. Ferrier	1	1
			Apporis Beaucaire	2,7	2,7
			Apporis Saint Perpétue	3,5	3,5
			Débit à l'amont immédiat d'Allende	67,4	80,5

Avec la création de 4 bassins et l'optimisation par surcreusement de 3 bassins, le scénario 1 propose le dispositif d'aménagement le plus complet. Par rapport au scénario 2, il permet de diminuer les débits de 13 m³/s à l'amont du Boulevard Allende, soit de 20 % de moins que le scénario 2.

p:\bri\2018\0005_cadereau_uzès\projet\document\synthese_11_1_1\note_synthese_11_1_1.docx / voir en commentaire

Aménagement du cadereau d'Uzès et de ses affluents
Note de synthèse relative aux exigences de l'article L.11-1-1 du Code de l'Expropriation

Ce résultat intéressant du point de vue du gain hydraulique, est cependant à modérer si l'on considère :

- ▶ D'une part, l'efficacité hydraulique des bassins. Sur une échelle de 1 (efficacité la meilleure) à 3 (efficacité la moins intéressante), les opérations relatives à l'optimisation des bassins existants, apparaissent comme les plus intéressantes (classement de niveau 1) devant la création de la retenue de Rouvières (classement de niveau 2) puis la création des retenues de Sophoras, Lune et Chapelle (classement niveau 3).
- ▶ D'autre part, le ratio efficacité hydraulique à l'amont d'Allende comparé à celui des investissements. Ce ratio montre que pour obtenir un gain de 20 % sur l'hydraulique, il faut consentir à un investissement de + 57 % par rapport au scénario 2.

Cette analyse montre clairement que l'investissement à consentir pour la création de trois retenues supplémentaires n'est pas compensé par une réduction suffisante des capacités d'aménagements à prévoir en zone urbaine dense et donc des investissements à engager à ce niveau. Considérant ces éléments, le scénario 2 apparaît comme le plus cohérent d'un point de vue technico-économique.

D'un point de vue environnemental, le scénario 1 est celui qui présente les incidences les plus importantes. La création de 3 retenues supplémentaires conduit à cumuler certains effets, tels que :

- ▶ L'effet d'emprise des digues de retenue, avec la dégradation associée des milieux naturels ;
- ▶ Les modifications de milieux naturels liées aux opérations de terrassements, ou de façon moins pérenne, à la mise en eau des ouvrages en période de crues.
- ▶ Les risques éventuels associés à ces ouvrages.
- ▶ Les impacts sur les habitations

Ces risques et impacts ne sont pas totalement écartés dans le cadre du scénario 2, mais ils sont limités à la seule retenue de Rouvières.

3.3 AMENAGEMENT DES CADEREAUX AMONTS

3.3.1 Principes d'aménagement

Pour les deux scénarios et pour les cadereaux des Limites et d'Uzès en amont de la traversée de la ZUD (Zone Urbaine Dense), la logique d'aménagement s'articule autour de la recherche d'une cohérence amont-aval et de la conservation du réseau existant ; il n'y a donc pas de variante de tracés en partie amont. De façon plus détaillée, la démarche intègre les différents principes détaillés ci-dessous.

- ▶ Affirmer la vocation hydraulique du lit des cadereaux sous réserve d'un intérêt technico-économique avéré :
 - Par l'acquisition du foncier matérialisant l'emprise du lit,
 - Par l'abandon ou la dissociation de la fonction chemin / cadereau, route / cadereau permettant la desserte de propriétés privées,
 - Par des campagnes d'information, portant en particulier sur le risque lié au stationnement de véhicules en bordure du lit.
- ▶ Conserver les écoulements de crue dans le lit mineur des cadereaux sous réserve d'un intérêt technico-économique avéré :
 - En augmentant la capacité hydraulique des ouvrages de franchissement qui provoquent le transit des débordements sur la route d'Uzès et le chemin de Calvas ;

- En favorisant l'entonnement des affluents et les réseaux pluviaux dans le lit principal des cadereaux.
- ▶ Permettre l'accès pour l'entretien :
 - En concevant des ouvrages permettant un entretien ultérieur (largeur au plafond, hauteur libre des ouvrages enterrés...);
 - En instaurant des accès pérennes aux véhicules chargés de l'entretien ;
 - En instaurant des servitudes de passage favorisant l'accès des équipes chargées de l'entretien.
- ▶ Favoriser la création d'ouvrages à ciel ouvert, limiter les parties enterrées des cadereaux ;
- ▶ Diminuer la vulnérabilité des habitations exposées :
 - En proposant des mesures de protection en alternative à des aménagements lourds des lits mineurs des cadereaux ;
 - Par la mise en place de mesures adaptées à la parcelle, prenant en compte après aménagement, la vulnérabilité résiduelle par rapport à une configuration hydraulique type octobre 1988.
- ▶ Concevoir les aménagements de protection en intégrant le risque lié aux événements de période de retour supérieure à l'évènement retenu pour le dimensionnement du projet :
 - En intégrant dans le projet des aménagements destinés à diminuer les risques pour les crues exceptionnelles (aménagements de surface, ...).
- ▶ Diminuer la vulnérabilité des réseaux.
 - En les déplaçant sur des secteurs non directement exposés à l'attaque des eaux.

3.3.2 Analyse des impacts

3.3.2.1 Cadereaux d'Uzès, de la Combe Sourde et de la Lune

D'un scénario à l'autre les principales différences concernent le nombre de sites d'interventions. Avec l'entonnement d'un débit plus élevé pour le scénario 2, les ouvrages ou sections à reprendre sont aussi plus importants.

	Scénario 1	Scénario 2
Nombre de sites à traiter	16 sites	21 sites
Linéaire total traité (y compris cadereaux de Combe Sourde et de la Lune	2042 ml	2157 ml

A cela, il faut ajouter pour le scénario 2 :

- ▶ 3 dévoiements AEP et EU supplémentaires;
- ▶ 3 interdictions temporaires d'accès pour les riverains
- ▶ Un nombre de coupures à la circulation un peu plus élevé en phase travaux avec là encore, 3 sites supplémentaires.

En dehors de quelques exceptions sur les cadereaux de la Combe Sourde et de la Lune, le foncier appartient à la ville de Nîmes pour les deux scénarios. L'augmentation de capacité du scénario 2 n'a donc pas d'incidence sur des parcelles privées.

Quel que soit le scénario, ces différences sont peu sensibles et ne concernent au final que 115 ml linéaire de traitement supplémentaire en site urbain et en l'absence d'enjeux environnementaux particuliers.

3.3.2.2 Cadereau du Chemin des Limites

La partie amont comprend tout le linéaire du cadereau en amont du viaduc SNCF jusqu'à l'embranchement avec le chemin de Font Chapelle, soit l'actuel chemin des Limites. Plus en amont, le cadereau traverse de très nombreuses propriétés privées, dont l'entretien et l'aménagement restent à la charge des propriétaires.

Sur l'ensemble de ce linéaire, l'aménagement prévu consiste à mettre en œuvre une conduite enterrée.

3.4 AMENAGEMENT DES CADEREAUX EN ZONE URBAINE DENSE

Le passage en zone urbaine dense concerne à la fois le cadereau des Limites celui d'Uzès mais aussi le Vistre de la Fontaine. Dans le détail, les traversées en ZUD représentent :

- ▶ 1 650 ml pour le cadereau du Chemin des Limites entre la rue H. Bosco et la confluence avec le cadereau d'Uzès ;
- ▶ 2 355 ml entre l'entonnement situé rue Van Dyck et le raccordement sur le fossé de Haute Magaille.
- ▶ Environ 400 ml pour le Vistre de la Fontaine entre la voie SNCF et le centre Télécom.

3.4.1 Cadereau du Chemin des Limites

L'aménagement prévu consiste à mettre en œuvre une conduite enterrée de la voie SNCF à la confluence avec le cadereau d'Uzès. La conservation d'une circulation à double sens sur le Chemin des Limites justifie le choix de réaliser une conduite enterrée par rapport à la création d'un cadereau à ciel ouvert. Par ailleurs, cet aménagement s'inscrit en lieu et place de l'aménagement souterrain existant sur cette partie.

En fonction des tronçons, l'emprise nette des ouvrages varie entre 1,8 et 3,25 m pour le scénario 1 pour une largeur moyenne de 1,75 m pour le scénario 2. **Ces écarts sont donc en faveur du scénario 2.**

Pour les deux scénarios, la période de travaux s'avère la plus contraignante puisqu'elle nécessite une interruption temporaire de circulation et le cas échéant d'accès, voire, d'empiètement ponctuel chez des particuliers (cas du tronçon compris entre l'aval du Viaduc SNCF jusqu'à la rue de Valmy).

D'un point de vue strictement environnemental, les options de tracé entre le chemin de Calvas et la confluence avec le cadereau d'Uzès sont en faveur d'un passage sous les futurs bassins qui seront implantés au sud de la Rue Hoche, car ils permettent de préserver les rangées de platane de cette même rue. Cette disposition avantageuse du point de vue environnemental nécessite toutefois de réaliser des surcreusements très importants sous les bassins.

On notera par ailleurs que ces travaux contribuent pour les deux scénarios à la mise en séparatif de l'ensemble du bassin versant avec une reprise complète des réseaux.

Les incidences environnementales liées à ces deux scénarios sont à l'avantage du scénario 2 avec un tracé sous les bassins (sud de la rue Hoche)

3.4.2 Cadereau d'Uzès

Les solutions étudiées correspondent à des variantes techniques et variantes de tracé pour les deux scénarios étudiés.

Le passage en Zone Urbaine Dense représente un point particulièrement délicat du programme du fait de la présence d'un très fort cumul d'enjeux humains. Les plus importants concernent la présence d'espaces bâtis et la conservation des accès pour les riverains, la présence de nombreux réseaux, la préservation des axes de circulation aussi bien pendant la phase de travaux que d'exploitation.

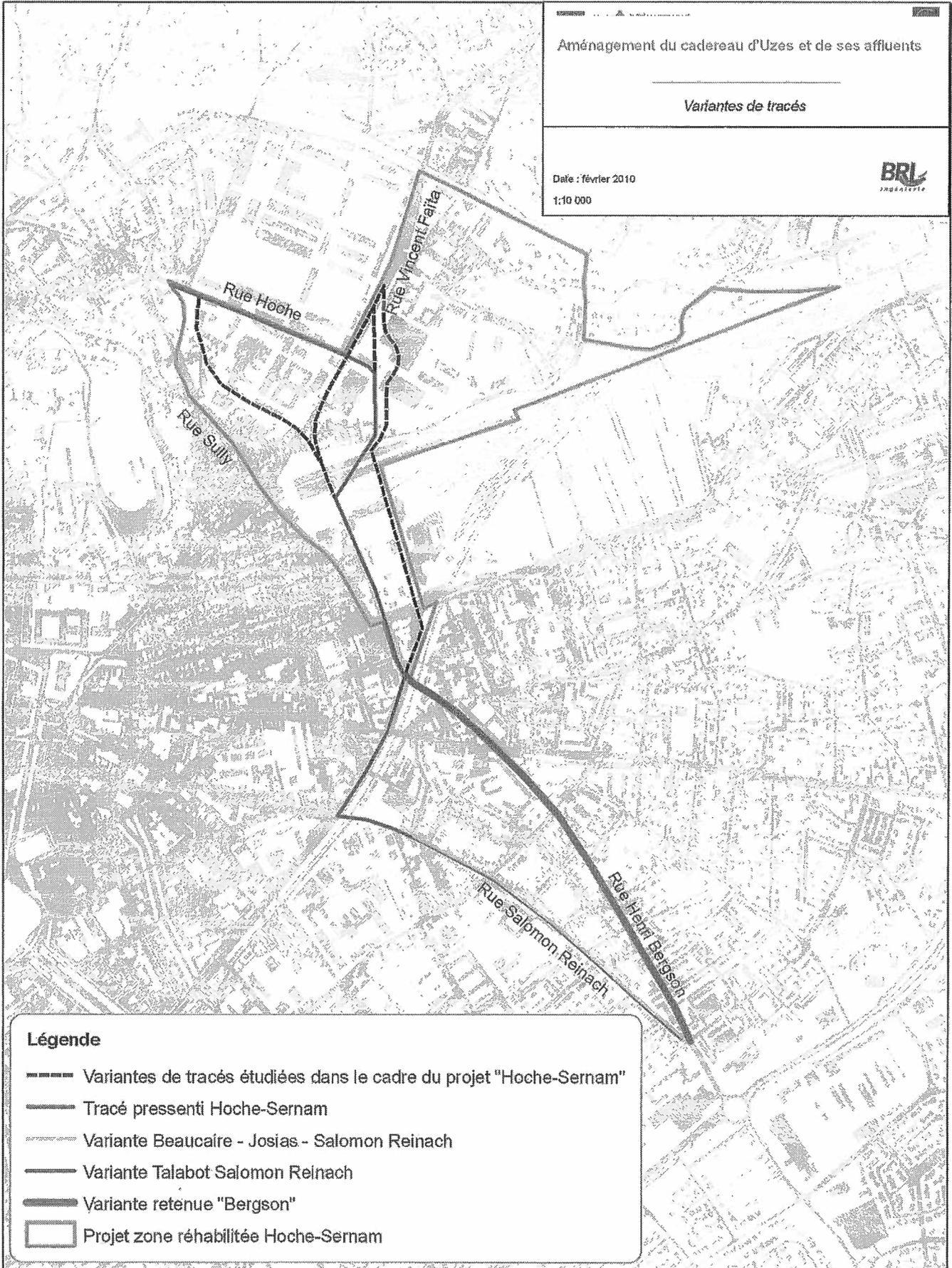
Ces enjeux qui s'inscrivent dans le cadre environnemental considéré au sens large du terme, sont nettement dominants par rapport à ceux liés principalement aux milieux et dont les intérêts en zone urbaine sont relativement faibles.

L'exposé concerne dans un premier temps les raisons qui ont conduit à choisir telle ou telle autre variante de technique ou de tracé. Dans un second temps, une comparaison des incidences pour les deux scénarios étudiés est présentée.

Aménagement du cadereau d'Uzes et de ses affluents

Variante de tracés

Date : février 2010
1:10 000



3.4.2.1 Choix des variantes

LES VARIANTES TECHNIQUES

Sur l'ensemble du linéaire, le cadereau actuel est en souterrain, les variantes étudiées ont permis d'évaluer la faisabilité technique d'un passage en aérien et d'une solution en enterré. Ces variantes sont résumées ci-dessous.

On notera que le passage de Hoche-Sernam fait l'objet d'un traitement particulier dans le cas de l'opération d'aménagement urbain. La restructuration urbaine complète prévue à ce niveau, a donc été l'occasion d'envisager différentes modalités techniques relatives à l'intégration du cadereau.

- ▶ Variantes en passage aérien :
 - le long de la rue Bergson ;
 - d'un tracé aérien avec fossés et bassins dans le cas particulier de la traversée de Hoche Sernam.
- ▶ Variantes en passage souterrain et plus précisément :
 - D'un passage en tunnelier sur une grande partie de la traversée de la ZUD, soit de l'entonnement Van Dyck jusqu'au boulevard Talabot.
 - D'un passage en tunnelier sous la rue Bergson (entre le carrefour G. Ferrier et le raccordement du cadre en cours de réalisation le long de Salomon Reinach.)
 - D'une variante mixte de type « réseau enterré et bassins » dans le cas particulier de la traversée de Hoche Sernam.

Les études ont conduit à écarter une grande majorité de ces variantes pour des raisons liées à l'environnement humain (suppression d'accès aux riverains, acquisitions foncières importantes...), pour des raisons purement techniques, non fonctionnelles au niveau hydrauliques ; mais aussi pour des raisons économiques. Les raisons principales sont résumées dans le tableau ci-dessous pour les différentes variantes étudiées.

Raisons pour lesquelles certaines variantes techniques ont été écartées

Variante	Raisons déterminantes
Passage en aérien le long de la rue Bergson	▶ Suppression des accès aux riverains que l'on ne peut reporter ou créer ailleurs.
Passage en aérien pour la traversée de Hoche- Sernam	▶ Pentes trop faibles ; ▶ Emprises foncières importantes, notamment dans le cas d'un ouvrage trapézoïdal avec talus enherbés ; ▶ Mauvaise intégration paysagère dans le cas de la seule solution envisageable (« U » béton)
Passage en tunnelier de l'entonnement Van Dick jusqu'au boulevard Talabot.	Surcout important par rapport à des travaux en tranchée classique, compte tenu notamment de la réhabilitation de la zone Hoche-Sernam facilitant les travaux de terrassements.
Passage en tunnelier sous la rue Bergson	▶ Emprises nécessaires trop importantes pour poser un ouvrage de 4 m de diamètre intérieur avec un besoin d'une hauteur de couverture de plus de 6 m. ▶ Pente trop importante pour le tunnelier
Variante mixte réseau enterré et bassins pour la traversée de Hoche- Sernam	▶ Emprises foncières importantes, notamment dans le cas d'un ouvrage trapézoïdal avec talus enherbés ; ▶ Mauvaise intégration paysagère dans le cas de la seule solution envisageable (« U » béton)

LES VARIANTES DE TRACE

Afin de s'affranchir des contraintes liées au passage dans la rue Bergson, plusieurs variantes de tracé par réseaux enterrés, ont été étudiées. Une variante particulière par réseau enterré, concerne le passage de la zone Hoche-Sernam.

- ▶ Variante « Talabot – Salomon Reinach »
 - Conservation du cadereau existant sous la rue Bergson ;
 - Création d'un passage sous le boulevard Talabot et sous la rue Salomon Reinach jusqu'au raccordement du cadre en cours de réalisation.
- ▶ Variante « Beaucaire – Josias – Salomon Reinach »
 - la conservation du cadereau existant sous la rue Bergson ;
 - création d'un passage sous les rues de Beaucaire, puis en descendant par le sud sous la rue de Josias avant de rejoindre la rue Salomon Reinach.
- ▶ Variante de tracé au niveau de la traversée de la zone Hoche-Sernam :
 - Tracés plus directs en enterré entre le chemin des Limites et G. Ferrier ;
 - Tracé en enterré « sous les bassins », considéré comme le tracé pressenti.

Les conclusions des études conduisent à écarter toutes les variantes qui permettent d'éviter la rue Bergson pour les raisons suivantes :

- ▶ Ces variantes sont à l'origine de contraintes notamment de réseau (passage du réseau 63 000 volts sous Salomon Reinach) ou techniques (emprise en hauteur trop importante car imposée pour la conservation du fil d'eau) plus fortes que celles rencontrées pour la solution de reprise complète du réseau enterré de la rue Bergson ;
- ▶ Les changements de direction sont incompatibles avec les rayons de courbure des ouvrages à créer.

Les variantes de tracés plus « directes » sont intéressantes d'un point de vue économique (tracés moins longs), hydraulique et même environnementale, dans la mesure où la profondeur d'ancrage est comprise entre moyenne entre 5 et 7 m.

Pour des raisons de disponibilités foncières, le tracé pressenti passe sous les bassins et nécessite de poser le cadre à -10 m au maximum par rapport au terrain naturel.

ELEMENTS DE SYNTHESE

Pour les raisons développées auparavant, la variante la plus intéressante concerne la reprise du réseau enterré existant en tranchée classique et sur la base du tracé existant pour les $\frac{3}{4}$ de la traversée en ZUD. Au niveau de la zone réhabilitée Hoche-Sernam, le tracé « sous les bassins » est préféré.

La variante retenue privilégie donc une reprise du réseau existant enterré qui permet de conserver le fonctionnement actuel des voiries par les usagers et surtout de préserver tous les accès pour les riverains et commerces.

En outre, la solution en tranchée classique s'avère moins onéreuse qu'un passage en tunnelier et au final moins consommatrice d'espace (moindres emprises).

Outre le fait de s'insérer dans une certaine continuité, le passage en réseau enterré au niveau de la zone Hoche-Sernam s'inscrit en cohérence avec les travaux de réhabilitation prévus et permet d'éviter des contraintes d'insertion environnementale, paysagère et foncière, importantes. Cette réhabilitation permet en outre d'adopter un tracé hydrauliquement plus cohérent, plus court et donc moins onéreux.

Pour le reste du tracé, la reprise en lieu et place du réseau existant représente la solution elle aussi la plus cohérente au niveau du fonctionnement hydraulique et de la faisabilité même des ouvrages.

3.4.2.2 Comparaison des scénarios en Zone Urbaine Dense

Les seules différences entre les deux scénarios concernent les sections d'ouvrages donc les emprises souterraines. On ne note pas de différence significative en ce qui concerne les principales incidences environnementales. Une synthèse de ces informations est présentée dans le tableau ci-dessous.

Tronçons / ouvrage	Scénario 1	Scénario 2
Entonnement de Van Dyck	Section d'ouvrage de 6,9 m ²	Section d'ouvrage de 8,25 m ²
	Principales incidences	
	Condamnation d'un parking d'une dizaine de place. En contrepartie : <ul style="list-style-type: none"> ▶ Protection de la résidence, le Van Dyck ; ▶ Préservation des accès aux riverains 	
Entonnement – jusqu'à Caserne	Section d'ouvrage de 6,15 m ² (ouvrage de diamètre 2,8 m)	Section d'ouvrage de 8,25 m ² (ouvrage cadre de 3 m x 2,75 m)
	Principales incidences	
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Arrêt de la circulation lors de la réalisation des travaux en tranchée ▶ Présence de réseaux (en particulier AEP) 	
Traversée de la zone Hoche-Sernam en réseau enterré	Section globale : 13,75 m ²	Section globale : entre 15 et 15,75 m ²
	Principales incidences	
	▶ Inscription de l'opération dans le cadre de l'opération de réhabilitation.	
Tronçon : Rue Pierre Sémard – Talabot :	Section : 5 X 2,75 m (cadre enterré)	5 X 3,25 m (cadre enterré)
	Principales incidences	
	▶ Inscription de l'opération dans le cadre de l'opération de réhabilitation.	
Tronçon : Pierre Sémard – rue Salomon Reinach	Principales incidences Présence de réseaux souterrains secs et humide (AEP, EU, France Télécom, EDF) à conserver ou à réhabiliter : totalité des réseaux à dévoyer sur l'ensemble du linéaire. Emprises localement insuffisantes en domaine public (soit de bâti à bâti). Empiètement sur le domaine privé : 600 m de clôtures et murets, démolition d'un cabanon, démolition de 2 garages privés, évolution des engins de chantier sur les parkings des résidences riveraines. Incidences pendant la durée du chantier : Faible rendement à l'avancée des travaux ; mise en place de blindages appropriés ; Déviation nécessaire de la circulation ; Préservation des accès aux habitations hors véhicules ; Préservation de la seule activité recensée (garage automobile).	

Montants des ouvrages en ZUD	24 800 (K€ HT)	28 500 (K€ HT)
------------------------------	----------------	----------------

L'augmentation d'emprise du scénario 2 n'induit pas d'incidence supplémentaire, mais un surcoût de + 3 700 K€ HT par rapport au scénario 1. Ce surcoût est compensé par l'économie (de 5 430 K€ HT) liée à la construction d'un seul bassin de retenu au lieu des trois envisagés dans le cadre du scénario 1. **Ce constat tend donc à privilégier le scénario 2.**

3.4.3 Vistre de la Fontaine

La section en Zone Urbaine Dense comprend la mise en œuvre d'un aménagement souterrain complémentaire sous les arches de l'ouvrage SNCF, la pose d'un ouvrage souterrain unique le long du boulevard Leclerc jusqu'au centre Télécom.

L'amélioration de la capacité d'évacuation repose sur les deux principes suivants :

- ▶ Un débit de dimensionnement imposé par l'ouvrage existant sous le centre Télécom (en aval du boulevard Natoire) qu'il n'est pas possible de réhabiliter ou de reprendre compte tenu de sa position. Cette situation conduit donc à retenir un débit de dimensionnement équivalent au débit capable de cet ouvrage, soit 33 m³/s. Ce débit est inférieur de 20,6 m³/s à l'événement de septembre 2005 centré retenu comme débit de projet sur les autres cadereaux. Des débordements seront donc constatés pour un tel événement.
- ▶ Un réseau hydraulique complémentaire à celui existant afin d'atteindre le débit de dimensionnement.

Le choix et l'ajustement des tracés souterrains sont essentiellement guidés par la présence de réseaux. Les choix retenus en ce qui concerne le cas spécifique de la traversée de l'ouvrage SNCF, sont précisés ci-dessous.

Choix des arches à traverser sous l'ouvrage SNCF :

1ère arche en partant de l'ouest	2nde arche en partant de l'ouest	3ème arche en partant de l'ouest	4ème arche en partant de l'ouest
Présence d'un réseau RTE 225 000 volts Présence d'une buse de diamètre 200 mm pour le réseau France Télécom	Présence d'un câble PTT de diamètre 150 mm	Pas de réseau	Présence d'un réseau AEP de diamètre 200 mm Présence d'un réseau GDF

Compte tenu des réseaux existants, le passage se fera sous la seconde et la troisième arche.



Amenagement du cadereau d'Uzes et de ses affluents

Travaux prévus au sein de la Zone Urbaine Dense pour le Vistre de la Fontaine

Schéma de principe

Date : février 2010

1:1 500



Légende

- Cadre
- Chambre de mélange ou de répartition
- Ouvrage existant

Plan n° 107 - Ouvrage n° 1113101001

3.5 AMENAGEMENT DES CADEREAUX EN AVAL DU BOULEVARD ALLENDE

3.5.1 Débits de dimensionnement retenus

Ces débits sont conditionnés par un antécédent historique et le respect d'un arrêté préfectoral qui fixe les débits de rejets maximums au Vistre.

- ▶ L'antécédent historique. Les aménagements réalisés dans le cadre du PPCI sont calés sur une pluie centennale. Le débit de dimensionnement correspondant à la pluie centennale PPCI concerne les aménagements réalisés sur le cadereau d'Uzès en aval du boulevard Allende jusqu'au bassin de compensation de Magaille. Par souci d'homogénéisation ce débit de projet est celui qui est retenu pour les aménagements prévus entre le boulevard Allende et le futur bassin de la Tour de l'Evêque sur le cadereau du Vistre de la Fontaine.
- ▶ D'après l'arrêté préfectoral, les débits maximums de rejet au Vistre sont de 78 m³/s pour le cadereau d'Uzès et de 57 m³/s pour le Vistre de la Fontaine. Les débits rejetés en aval des bassins de compensation ne peuvent donc pas excéder ces valeurs.

3.5.2 Définition des principes d'aménagements

En aval du boulevard Allende, la Zone Urbaine Dense laisse progressivement la place à la plaine du Vistre. Les aménagements prévus concernent :

- ▶ La reprise des cadereaux aériens existants d'Uzès et du Vistre de la Fontaine, ainsi que leur adaptation aux débits de projets ;
- ▶ La création du bassin de la Tour de l'Evêque et le surcreusement du bassin de Magaille, afin de respecter les débits de rejet au Vistre.

3.5.2.1 Aménagements des cadereaux jusqu'à la confluence Uzès / Vistre de la Fontaine

- ▶ Le Vistre de la Fontaine. Les travaux comprennent :
 - Un remodelage pour entonner un débit de projet correspondant à la pluie centennale PPCI entre le boulevard Allende et la confluence avec le cadereau d'Uzès,
 - Un remodelage entre le rejet du bassin de compensation de la Tour de l'Evêque (bassin à créer) et la confluence avec le cadereau d'Uzès pour entonner le débit de rejet « arrêté préfectoral » de ce bassin, soit 57 m³/s,
- ▶ Le cadereau d'Uzès. Il a déjà fait l'objet d'un aménagement entre le boulevard Allende et la RD 6113, pour entonner un débit de projet correspondant à la pluie centennale PPCI. Seule la partie comprise entre le RD 6113 et la confluence avec le Vistre de la Fontaine est confortée dans le cadre de ce projet pour entonner le débit de rejet « arrêté préfectoral » en aval du bassin de compensation de Magaille, soit 78 m³/s (bassin existant mais à surcreuser).

Les travaux concernent donc préférentiellement le Vistre de la Fontaine et la partie terminale du cadereau d'Uzès entre le RD 6113 et le Vistre de la Fontaine.

Les aménagements prévus sur le Vistre de la Fontaine représentent un linéaire de 2855 m et consistent en un remodelage du lit majeur avec mise en place d'une risberme de largeur variable en rive gauche et en rive droite. Ces aménagements paysagers et écologiques répondent aux objectifs de débit et concourent à l'atteinte des objectifs de bon état des eaux et des milieux aquatiques ainsi qu'à la réalisation de projets de trame verte et bleue.

Ce remodelage permettra de porter les capacités d'écoulement du Vistre de la Fontaine au niveau d'une crue centennale PPCI et de limiter le creusement à 0,80 m en dessous du terrain naturel du fait de la présence de la nappe. -

Les hypothèses hydrauliques de dimensionnement (capacité) des différents tronçons sont synthétisées dans le tableau suivant :

Tronçon	linéaire	capacité
du boulevard Allende au bassin de la Tour de l'Évêque	1155 m	85 m ³ /s
du bassin de la Tour de l'Évêque à la confluence avec le cadereau d'Uzès	600 m	57 m ³ /s
de la confluence avec le cadereau d'Uzès au Baoû	710 m	40 m ³ /s
du Baoû au Vistre	390 m	20 m ³ /s

Afin d'assurer l'intégrité et la pérennité des ouvrages de franchissement (boulevard Allende, voie urbaine sud et A9), des enrochements seront mis en place sur un linéaire de 40 m en amont et en aval de chaque ouvrage.

Le détail des profils est présenté en annexe.

3.5.2.2 Les bassins de compensation

Les bassins de Magaille et de l'Évêque sont conçus pour écrêter les volumes d'eau issus de l'amont et restituer en aval des débits inférieurs ou, au minimum équivalents, à ceux imposés par l'arrêté préfectoral (pour rappel, 78 m³/s pour le cadereau d'Uzès et 53 m³/s pour le Vistre de la Fontaine). Ils permettent donc de compenser les débits supplémentaires susceptibles d'arriver de l'amont des bassins versants du fait des aménagements envisagés.

Ces bassins sont initialement prévus pour compenser un événement de type centennal (crue « PPCI »). Il s'avère cependant intéressant de tirer parti de ces ouvrages dès la crue 2005 centrée. Le projet consiste donc à optimiser le dimensionnement des bassins pour ces deux événements.

- ▶ Cette configuration conduit à envisager un surcreusement du bassin de Magaille pour réaliser un écrêtement dès l'événement 2005 centré et pour la crue centennale, tout en respectant le débit de rejet au Vistre.
- ▶ En ce qui concerne le bassin de la Tour de l'Évêque, il est dimensionné :
 - pour compenser les débits supplémentaires en provenance de l'amont dès la crue type 2005 centrée et pour un événement de type centennal (fonctions analogues au bassin de Magaille) ;
 - mais aussi, pour fournir une capacité de stockage supplémentaire qui permet d'envisager un rejet plus important du cadereau d'Uzès.

Pour ces deux fonctions, le débit de rejet au Vistre est respecté.

Synthèse des éléments de dimensionnement pour ces deux bassins

Bassin	Débit de rejet arrêté préfectoral	Débit de rejet programme Cadereau (m ³)	Volume PPCI (m ³)	Volume nécessaire programme Cadereau (m ³)
Magaille	78	50	60 000	82 000
Evêque	57	43	60 000	60 000

On notera que le dimensionnement des bassins permet de rester largement en deçà des objectifs de rejet au Vistre et donc de diminuer d'autant les débordements en aval.

En ce qui concerne la réalisation des travaux sur Magaille, les interventions de surcreusement ne concernent que le bassin même. La hauteur de creusement est toutefois limitée à cause de la présence de la nappe.

En ce qui concerne le bassin de la Tour de l'Evêque, le bassin est placé à une distance de 60 mètres de l'autoroute A9 pour respecter le projet d'élargissement de cette infrastructure. Cette implantation impose cependant d'endiguer le cadereau amont jusqu'à l'autoroute sur 300 mètres pour assurer un bon fonctionnement du déversoir. Comme pour le bassin de Magaille, la hauteur de creusement est limitée à 0,8 m du fait de la présence de la nappe.

3.5.2.3 Aménagement du cadereau en aval de la confluence Uzès / Vistre de la Fontaine

La partie commune (soit de la confluence des deux cadereaux au Vistre) est dimensionnée pour contenir la crue annuelle, soit 40 m³/s. Ce choix se justifie par :

- ▶ La définition d'une section plus importante que celle actuelle mais proche de celle d'un cours d'eau naturel qui peut généralement contenir la crue de période de retour 1,5 à 2 ans ;
- ▶ La définition d'un profil compatible avec les exigences d'atteinte de bon état du cours d'eau et le projet de coulée verte porté par la Ville de Nîmes ;
- ▶ Une réduction substantielle de l'inondation avec des débits de rejets inférieurs à ceux imposés par l'arrêté préfectoral de 36 % pour le cadereau d'Uzès et de 24 % pour le Vistre de la Fontaine.
- ▶ Des enjeux modérés vis-à-vis de la protection par rapport aux inondations.

4. UTILITE PUBLIQUE DE L'OPERATION

4.1 OBJECTIF VISE : L'INTERET GENERAL

Le programme cadereau s'inscrit dans la continuité des actions entreprises dans le cadre du PPCI et permet de compléter et finaliser le dispositif de protection à l'échelle du bassin versant du Cadereau d'Uzès et ses affluents.

Au final, la réalisation de ce programme permettra d'assurer une protection sur l'ensemble du linéaire pour un événement équivalent au maximum pluviométrique à l'origine de la crue de septembre 2005. Cet objectif est le principal fondement de l'intérêt général de cette opération.

4.2 INTERET POUR LA PARTIE AMONT DE LA ZONE URBAINE DENSE

Sur la partie amont du cadereau d'Uzès, les objectifs consistent à diminuer l'intensité des écoulements avant leur arrivée en Zone Urbaine Dense et à protéger localement certains secteurs à enjeux (zone bâties et accès au collège).

Pour atteindre ces objectifs, les aménagements prévus sur les bassins de rétention représentent un élément primordial du dispositif de protection de l'ensemble du bassin versant. L'écrêtement des eaux assuré par ces retenues permet de limiter les écoulements en aval et donc la capacité hydraulique des ouvrages, en particulier au passage de la Zone Urbaine Dense.

Par ailleurs, les aménagements prévus sur les cadereaux sont conçus pour préserver les accès aux habitations et assurer une protection au niveau des zones à plus forts enjeux. En dehors d'une sécurisation des accès, des lieux habités et de la voirie, ils permettent de conserver le schéma de circulation actuel.

4.3 INTERET POUR LA ZONE URBAINE DENSE

Les aménagements sont conçus pour faire transiter sans débordement une crue équivalente au maximum pluviométrique enregistré lors de l'événement de septembre 2005. Ce niveau de protection permet à la fois :

- ▶ D'assurer la sécurité des habitants dans la zone urbanisée ;
- ▶ De garantir la salubrité publique du fait de la mise en œuvre d'ouvrages souterrains ;
- ▶ De diminuer le risque inondation en centre-ville.

Entre la réalisation des aménagements prévus sur le cadereau d'Alès puis celui d'Uzès, c'est tout le centre-ville qui sera protégé pour une crue de type septembre 2005.

Notons enfin que le projet n'aggrave pas la situation hydraulique en aval de Nîmes du fait de la mise en œuvre de bassins de compensation. Les zones urbanisées des communes situées en aval ne seront donc pas impactées par le projet.

4.4 INTERET POUR LA PARTIE EN AVAL DU BOULEVARD ALLENDE

Il est déjà partiel grâce aux travaux réalisés dans le cadre du PPCI sur le cadereau d'Uzès (aménagement du secteur de Magaille). Le projet apporte un niveau de sécurisation supplémentaire lié :

- ▶ A la prise en compte d'un débit de dimensionnement supérieur à celui de la crue de septembre 2005 centrée,
- ▶ A un dimensionnement « large » des bassins de compensation qui permettent de restituer un débit inférieur au débit de rejet fixé par arrêté préfectoral. Pour mémoire, 43 m³/s pour le bassin de la Tour de l'Evêque au lieu de 57 m³/s pour le débit fixé par arrêté préfectoral et 50 m³/s au lieu de 78 m³/s fixé par arrêté préfectoral pour le bassin de Magaille.
- ▶ A la création du bassin de la Tour de l'Evêque conçu pour compenser un défaut de possibilité de stockage sur le cadereau d'Uzès confluent avec le cadereau du Vistre de la Fontaine.

Quantitativement, le Vistre ne subira donc aucun impact.

En ce qui concerne les milieux naturels, le Vistre de la Fontaine regroupe les enjeux les plus importants par rapport aux cadereaux affluents d'Uzès. Le projet intègre les orientations d'aménagement définies par le Syndicat Mixte du Bassin Versant du Vistre (SMBVV) et notamment propose une mise en valeur à la fois écologique et paysagère des tronçons concernés par les travaux.

4.5 EFFETS POSITIFS SUR L'ENVIRONNEMENT HUMAIN ET LA SECURITE PUBLIQUE

Les incidences liées au débordement des eaux des cadereaux sur le milieu humain, le contexte social et la sécurité publique peuvent être décrits selon plusieurs catégories :

- ▶ Pertes en vies humaines, effets sur la santé (impacts psychologiques, stress, maladie).
- ▶ Dégâts matériels provoqués sur les différents biens privés et publics. Ces dégâts qualifiés de directs sont dus à l'action physique de la submersion (liée à la poussée ou encore la pression de l'eau) mais aussi biologique (notamment pourrissement).
- ▶ Impacts liés aux difficultés de fonctionnement, d'échanges de communications, qualifiés d'impacts indirects. Ces impacts essentiellement localisés dans la zone submergée, correspondent aux perturbations induites telles que les arrêts d'activités et de services, les coupures de voies de communication, les ruptures de réseaux électriques... Ces impacts sont principalement conditionnés par l'étendue des dommages directs et par la durée de submersion. Ils peuvent éventuellement faire l'objet de « compensations » par transfert dans le temps et dans l'espace (modification de circuits commerciaux, déviations de routes...). Les moyens mis en œuvre pour les secours et les mesures immédiates de protections entrent également dans cette catégorie de dommages indirects.

Les dommages liés aux inondations sont les dommages monétarisables correspondant aux dégâts mobiliers et immobiliers dans l'ensemble des habitations et les activités de la ville de Nîmes.

Les dommages sur les réseaux secs et humides, ainsi que sur le réseau routier sont quant à eux difficilement quantifiables et chiffrables. De même, il est difficile d'estimer de façon pertinente les coûts indirects liés aux pertes ou au ralentissement des activités.

Compte tenu des aménagements envisagés sur les cadereaux d'Uzès, des Limites et du Vistre de la Fontaine, les conséquences prévisibles permettent d'envisager les bénéfices suivants :

- ▶ Une amélioration des écoulements d'eaux pluviales sur le bassin versant d'Uzès et la diminution du risque inondation du territoire ;
- ▶ Une amélioration des conditions générales de sécurité et de confort des habitants du bassin versant, notamment ceux localisés dans les zones les plus sensibles aux inondations ;
- ▶ Une réduction des dommages sur les habitations, les équipements et les infrastructures ;
- ▶ Une diminution des coûts des dommages subis lors des inondations.

Les tableaux ci-dessous rendent compte des gains attendus :

- ▶ par rapport au nombre de bâtiments et d'activités protégés du fait de la mise en œuvre du projet ;
- ▶ sur le plan financier, du fait des dommages évités.

Gains en termes de débits entre l'état actuel et la situation projet (en m3/s)

Crue de référence	Etat actuel		Etat projet	
	1988	2005	1988	2005
Nombre de bâtiments inondés	7080	3390	6340	150
Nombre d'activités inondées	2070	1440	1930	2

Dommages évités moyens annuels du fait de la mise en œuvre du projet (en millions d'euros)

Coût moyen annuel des inondations	Uzès amont		Uzès Zone Urbaine Dense		Uzès aval	
	Etat actuel	Etat projet	Etat actuel	Etat projet	Etat actuel	Etat projet
	0,13 M€	0,04 M€	13,82 M€	3,77 M€	4,87 M€	2,61 M€
Dommages évités moyens annuels	0,093 M€		10,05 M€		2,26 M€	
Total des dommages évités moyens annuels	12,4 M€					

Sur la base de ces éléments, l'intérêt général de l'opération est centré sur la sécurité publique et de façon plus générale, sur la sécurité des personnes et des biens.

PRÉFET DU GARD

Préfecture

NIMES, le 27 MAI 2015

Direction de la Réglementation
et des Libertés Publiques

Bureau des Elections,
de l'Administration Générale
et du Tourisme
Réf : DRLP/BEAGT/IC/N°259
Affaire suivie par : M. CADOUX
☎ 04 66 36 41 66
Mél : jean.cadoux@gard.gouv.fr

ARRETE N° 2015-259
portant autorisation de survol à basse altitude
d'agglomérations ou de rassemblements de
personnes ou d'animaux

*Le BEAGT est ouvert au public
tous les matins de 9h00 à 11h30
Permanence téléphonique « associations »
les mardi et jeudi de 14h00 à 16h00 au 04 66 36 40 19*

Le Préfet du Gard,
Chevalier de la Légion d'Honneur

Dérogation aux règles habituelles de survol

Vu le Code de l'Aviation Civile,

Vu les arrêtés interministériels du 10 octobre 1957 pour les avions et du 17 novembre 1958 modifié pour les hélicoptères, relatifs au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux,

Vu la circulaire du Ministre de l'Intérieur NOR/INT/D/01/00096/C du 19 mars 2001, relative aux dérogations de survol à basse altitude des agglomérations et des rassemblements de personnes,

Vu l'instruction du 04 octobre 2006 du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, relative aux conditions techniques de délivrance des dérogations aux hauteurs minimales de vol,

Vu l'arrêté préfectoral n° 81/4620 du 30 mars 1981 fixant les conditions dans lesquelles sont accordées les dérogations aux règles de survol, modifié par l'arrêté préfectoral n° 84/6751CL/ABL du 8 juin 1984,

Vu l'avis technique n° 213/DRACSE/DC-CA du 13 janvier 1981 du Directeur Régional de l'Aviation Civile Sud-Est à Aix en Provence (13),

Vu la requête présentée par la Société Cévennes Hélicoptère sise Les Mouzignies 30460 Sainte-Croix de Caderle,

Vu l'avis favorable du Contrôleur Général, Directeur Zonal de la DZPAF SUD, reçu le 21 mai 2015,

Vu l'avis favorable du Directeur Régional de l'Aviation Civile à Montpellier, reçu le 12 mai 2015,

Sur proposition du Secrétaire Général de la Préfecture du Gard,

ARRETE :

Article 1er : La Société Cévennes Hélicoptère sise Les Mouzignols 30460 Sainte-Croix de Caderle, est autorisée à effectuer, pour la période d'un an à compter de la date du présent arrêté, des vols en dérogation aux règles de survol des agglomérations prévues par l'arrêté ministériel du 10 octobre 1957 susvisé, et sous les réserves suivantes :

- L'objet de ces vols est la pratique d'activités de prises de vues aériennes, de surveillance et d'observations aériennes.
- Secteur autorisé : Département du Gard

Contrôleur Général, Directeur Zonal de la Police aux Frontières

- Les hauteurs de survol et les trajectoires suivies devront être adaptées, afin qu'en toutes circonstances, y compris en cas d'avarie ou d'atterrissage d'urgence, il ne puisse en résulter de dommage pour les personnes et les biens à la surface ;
- Respect de l'arrêté ministériel du 24 juillet 1991 relatifs aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale et du décret n° 2005-865 du 27 juillet 2005, modifiant le code de l'aviation civile, relatif aux enregistrements d'images ou de données,
- Les documents du pilote et des aéronefs seront conformes à la réglementation en vigueur et en cours de validité (licences, validations, etc...) ;
- Le pilote avisera systématiquement la brigade de Police Aéronautique de Montpellier avant chaque vol ou groupe de vols au 04-67-20-06-96 ou par télécopie au 04-67-27-15-95.

Direction Général de l'Aviation Civile

- Les fiches techniques n° 3 et 5 jointes devront être en tout point respectées en fonction de l'activité particulière pratiquée.
- Pour ses opérations, l'opérateur doit définir des hauteurs et des distances minimales supérieures ou égales à celles définies dans les fiches.
- Le vol en dérogation aux hauteurs de survol n'est autorisé qu'au-dessus de la zone d'opération (terrains de cultures et d'épandage, ligne de tension à surveiller...) et exclusivement pour l'exécution de ces opérations. Les vols de reconnaissance préalable sont compris dans cette autorisation.
- Les vols en dérogation aux hauteurs de survol doivent respecter le statut des espaces aériens traversés.
- Les pilotes et opérateurs doivent vérifier que les zones dans lesquelles s'effectue le vol en dérogation aux hauteurs de survol ne sont pas soumises à des contraintes de hauteur minimale autres que celles fixées dans les arrêtés du 10/10/1957, du 17/11/1958, du 20/01/1948 ou dans le paragraphe 4.6 a) de l'arrêté du 03/03/2006.
- Les pilotes et opérateurs doivent respecter la réglementation en vigueur et les réglementations particulières à l'activité qu'ils pratiquent (épandage, photographie, publicité...).
- La présence à bord de toute personne n'ayant pas une fonction en relation avec le but du vol est notamment interdite lors des vols effectués dans le cadre d'une activité particulière. Les personnes qui

sont admises à bord des appareils doivent avoir des fonctions en relation avec le travail aérien effectué et ceci doit être clairement défini dans le manuel d'activité particulière.

Ces réductions de hauteur ne sont pas valables pour :

- le survol des plages et de la bande littorale maritime de 300m mesuré à partir de la limite des eaux (lorsqu'il y a lieu de considérer ces emplacements comme des rassemblements de personnes) ;
- le survol d'hôpitaux, de centres de repos ou de tout autre établissement ou exploitation portant une marque distinctive d'interdiction de survol à basse altitude ;
- le survol d'établissements pénitenciers.

Lorsque le demandeur ne peut pas respecter certaines des conditions prévues ci-dessus, il doit au coup par coup solliciter une dérogation spécifique qui donne lieu à un avis technique spécial et temporaire (les hélicoptères et les avions multimoteurs seront favorisés et notamment toute demande de dérogation à très basse hauteur ne sera accordée que pour les hélicoptères multimoteurs) ;

Conditions complémentaires pour le survol des agglomérations par les hélicoptères multimoteurs :

Une dérogation jusqu'à 500ft ASFC peut être accordée si les performances qui figurent dans le manuel de vol de l'hélicoptère lui permettent d'acquiescer, dans les conditions prévues de température et de pression, sa vitesse de sécurité au décollage (VSD/Vtoss) puis de maintenir une pente ascensionnelle en évitant tous les obstacles, malgré la panne du groupe moto-propulseur le plus défavorable.

Si ces performances ne figurent pas au manuel de vol, l'hélicoptère devra avoir une masse permettant de maintenir le vol en stationnaire hors de l'effet de sol (HES/OGE) avec un seul moteur en fonctionnement (N-1/OEI) lorsqu'un vol au-dessus de personnes ou à une vitesse inférieure à la VSD/Vtoss doit être envisagé.

Article 2 :

Le Secrétaire Général de la Préfecture du Gard,
La Société Cévennes Hélicoptère,
le Délégué Régional de l'Aviation Civile à Montpellier,
le Contrôleur Général, Directeur Zonal de la DZPAF SUD,
le Commandant du Groupement de Gendarmerie du Gard,
le Directeur Départemental de la Sécurité Publique du Gard,
sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté.

Le Préfet,

Pour le Préfet,
le secrétaire général
Denis OLAGNON

Caractéristiques de l'activité

- Exemple : photographies de maisons particulières, de châteaux, de courses cyclistes ou nautiques, tournage de film, etc.

Manuel d'Activités Particulières (M.A.P.)

- Un M.A.P. doit avoir été déposé au district aéronautique compétent ou une attestation/autorisation de travail aérien avec un aéronef étranger délivrée. Il doit mentionner, pour l'activité particulière concernée, la formation et le maintien de compétence de l'équipage.

Aéronefs autorisés

- Hélicoptères
- Avions

Equipage

- Equipage minimum de conduite conforme au manuel de vol
- Déclaration de Niveau de Compétence (D.N.C.)

Conduite du vol

- Avions : Vitesse supérieure ou égale à la vitesse minimale d'évolution de la configuration et trajectoire permettant :
 - pour les avions multimoteurs, de garantir la poursuite du vol puis de maintenir une pente ascensionnelle en évitant tous les obstacles, malgré la panne du groupe motopropulseur le plus défavorable ;
 - pour les avions monomoteurs, un atterrissage forcé sur les aires de recueil proposées sans mise en danger des personnes ou des biens à la surface.
- Hélicoptères : trajectoire adaptée permettant:
 - pour les hélicoptères multimoteurs, de garantir la poursuite du vol puis de maintenir une pente ascensionnelle en évitant tous les obstacles, malgré la panne du groupe motopropulseur le plus défavorable ;
 - pour les avions monomoteurs, un atterrissage forcé sur les aires de recueil proposées sans mise en danger des personnes ou des biens à la surface.

Actions spécifiques

- L'information des riverains ainsi que l'évacuation de tout ou partie de la zone concernée pourront, dans certains cas particuliers et exceptionnels de très basse altitude, être décidées par le préfet du département.
- Les conditions d'exploitation dans la configuration spéciale dues à ce type d'activité doivent être inscrites dans le manuel de vol.

Hauteurs minimales

- **150m** pour tout avion et hélicoptère pour le survol d'usines isolées ou de toutes autres installations à caractère industriel ainsi que pour les vols suivant une direction parallèle à une autoroute et à proximité de celle-ci.
- **300m** pour tout avion et hélicoptère pour le survol de toute agglomération dont la largeur moyenne ne dépasse pas 1200m ainsi que pour le survol de tout rassemblement inférieur à 10 000 personnes.
- **400m** pour tout avion et hélicoptère pour le survol de toute agglomération dont la largeur moyenne est comprise entre 1200m et 3600m ainsi que pour le survol de tout rassemblement compris entre 10000 et 100 000 personnes environ.

• **500m** pour tout avion et hélicoptère pour le survol d'agglomérations dont la largeur moyenne est supérieure à 3600 m et le survol de tout rassemblement supérieur à 100 000 personnes.

Ces réductions de hauteur ne sont pas valables pour :

- le survol des plages et de la bande littorale maritime de 300 m mesurée à partir de la limite des eaux (lorsqu'il y a lieu de considérer ces emplacements comme des rassemblements de personnes) ;
- le survol d'hôpitaux, de centres de repos ou de tout autre établissement ou exploitation portant une marque distinctive d'interdiction de survol à basse altitude ;
- le survol d'établissements pénitentiaires.

Lorsque le demandeur ne peut pas respecter certaines des conditions prévues ci-dessus, il doit au coup par coup solliciter une dérogation spécifique qui donne lieu à un avis technique spécial et temporaire (les

hélicoptères et avions multimoteurs seront favorisés et notamment toute demande de dérogation à très basse hauteur ne sera accordée que pour les hélicoptères multimoteurs).

Conditions complémentaires pour le survol des agglomérations par les hélicoptères multimoteurs :

- Une dérogation jusqu'à 500ft ASFC peut être accordée si les performances qui figurent dans le manuel de vol de l'hélicoptère lui permettent d'acquiescer, dans les conditions prévues de température et de pression, sa vitesse de sécurité au décollage (VSD/Vtoss) puis de maintenir une pente ascensionnelle en évitant tous les obstacles, malgré la panne du groupe motopropulseur le plus défavorable ;. Si ces performances ne figurent pas au manuel de vol, l'hélicoptère devra avoir une masse permettant de maintenir le vol en stationnaire hors de l'effet de sol (HES/OGE) avec un seul moteur un fonctionnement ([N-1]/OEI) lorsqu'un vol au-dessus de personnes ou à une vitesse inférieure à la VSD/Vtoss doit être envisagé.

Caractéristiques de l'activité

- Exemples : Surveillance de réseaux, de lignes électriques, suivi d'une route, d'une ligne de chemin de fer, d'un cours d'eau, d'un pipeline etc.

Manuel d'Activités Particulières (M.A.P.)

- Un M.A.P. doit avoir été déposé au district aéronautique compétent ou une attestation/autorisation de travail aérien avec un aéronef étranger délivrée. Il doit mentionner, pour l'activité particulière concernée, la formation et le maintien de compétence de l'équipage.

Aéronefs autorisés :

- Hélicoptères multimoteurs et monomoteurs
- Avions

Équipage

- Equipage minimum de conduite conforme au manuel de vol
- Déclaration de Niveau de Compétence (D.N.C.)

Préparation du vol

- Prise en compte effective de l'environnement de la zone de travail avec reconnaissance préalable des aires de recueil.

Conduite du vol

- *Avions* : Vitesse supérieure ou égale à la vitesse minimale d'évolution de la configuration.
- *Hélicoptères multimoteurs* : vitesse minimale supérieure ou égale à la vitesse de sécurité au décollage (VSD) sauf si les performances de l'hélicoptère lui permettent d'acquiescer, dans les conditions du vol, cette vitesse de sécurité et de maintenir ses performances ascensionnelles après avoir évité tous les obstacles, malgré la panne du groupe moto-propulseur le plus défavorable.
- *Hélicoptères monomoteurs*: Lors de la mise en place, prévoir un cheminement adapté à la position des aires de recueil proposées, où un atterrissage forcé sans mise en danger des personnes et des biens à la surface est toujours possible.

Actions spécifiques

- L'information des riverains ainsi que l'évacuation de tout ou partie de la zone concernée pourront, dans certains cas exceptionnels de très basse altitude, être décidées par le préfet du département.

Hauteur minimale

- **150m** pour tout avion et hélicoptère pour le survol d'usines isolées ou de toutes autres installations à caractère industriel ainsi que pour les vols suivant une direction parallèle à une autoroute et à proximité de celle-ci.
- **300m** pour tout avion et hélicoptère pour le survol de toute agglomération dont la largeur moyenne ne dépasse pas 1200m ainsi que pour le survol de tout rassemblement inférieur à 10 000 personnes.
- **400m** pour tout avion et hélicoptère pour le survol de toute agglomération dont la largeur moyenne est comprise entre 1200m et 3600m ainsi que pour le survol de tout rassemblement compris entre 10 000 et 100 000 personnes environ.
- **500m** pour tout avion et hélicoptère pour le survol d'agglomérations dont la largeur moyenne est supérieure à 3600 m et le survol de tout rassemblement supérieur à 100 000 personnes.

Ces réductions de hauteur ne sont pas valables pour :

- le survol des plages et de la bande littorale maritime de 300 m mesurée à partir de la limite des eaux (lorsqu'il y a lieu de considérer ces emplacements comme des rassemblements de personnes) ;
- le survol d'hôpitaux, de centres de repos ou de tout autre établissement ou exploitation portant une marque distinctive d'interdiction de survol à basse altitude ;
- le survol d'établissements pénitentiaires.

Lorsque le demandeur ne peut pas respecter certaines des conditions prévues ci-dessus, il doit au coup par coup solliciter une dérogation spécifique qui donne lieu à un avis technique spécial et temporaire (les hélicoptères et avions multimoteurs seront favorisés et notamment toute demande de dérogation à très basse hauteur ne sera accordée que pour les hélicoptères multimoteurs).



Préfecture

Direction de la Réglementation
et des Libertés Publiques

Bureau des Elections,
de l'Administration Générale
et du Tourisme

Réf : DRLP/BEAGT/JC/N° 265

Affaire suivie par : M. CADOUX

☎ 04 66 36 41 66

Mél : jean.cadoux@gard.gouv.fr

*Le BEAGT est ouvert au public
tous les matins de 9h00 à 11h30
Permanence téléphonique « associations »
les mardi et jeudi de 14h00 à 16h00 au 04 66 36 40 19*

NIMES, le 27 MAI 2015

ARRETE N° 2015-265

portant autorisation de survol d'aéronefs télépilotes au profit de la société AERO DRONE PRESTATIONS sise à Largentière (07)

Le Préfet du Gard,
Chevalier de la Légion d'Honneur,

VU le Code des Transports,

VU le Code de l'Aviation Civile,

VU l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent,

VU l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord,

VU la demande d'autorisation d'évolution d'aéronefs télépilotes en zone peuplée présentée le 18 mai 2015 par la société AERO DRONE PRESTATIONS sise place du Portalet 07110 Largentière,

VU l'avis favorable du Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est en date du 22 mai 2015,

VU l'avis favorable du Commandant de la Zone Aérienne de Défense Sud en date du 18 mai 2015,

CONSIDERANT qu'une autorisation est nécessaire pour que la société AERO DRONE PRESTATIONS puisse faire évoluer des aéronefs télépilotes en zone peuplée pour des prises de vue aériennes,

SUR proposition du Secrétaire Général de la Préfecture du Gard,

ARRETE :

ARTICLE 1:

La société AERO DRONE PRESTATIONS sise place du Portalet 07110 Largentière, est autorisée à utiliser des aéronefs télépilotes dans le but d'effectuer des opérations de prise de vues aériennes se déroulant en agglomération ou à proximité d'un rassemblement de personnes ou d'animaux, en vue directe du télépilote et à une distance maximale de 100 mètres de ce dernier (scénario opérationnel S3 conformément au §1.3 de l'annexe II de l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi sur les capacités requises des personnes qui les utilisent).

Cette autorisation est donnée pour une durée de **douze mois à compter de la date du présent arrêté**, sous réserve du respect par la société des conditions techniques et administrative suivantes :

- L'opérateur bénéficie d'une attestation de dépôt de son Manuel d'Activités Particulières pour des opérations effectuées de jour en scénario opérationnel S3, conformément au §1.3 de l'annexe II de l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi et sur les capacités requises des personnes qui les utilisent, et l'exploitation de ses aéronefs télépilotes est conforme à l'ensemble des conditions techniques et opérationnelles de l'arrêté susvisé ;
- L'opérateur respecte l'ensemble des procédures applicables et les dispositions techniques et opérationnelles de l'édition de son Manuel d'Activités Particulières correspondant à l'attestation de dépôt la plus récente ;
- Les télépilotes et les aéronefs télépilotes sont ceux inscrits dans le manuel précité ;
- L'opérateur a contracté une assurance couvrant les risques liés aux opérations ;
- L'opérateur utilise les cartes aéronautiques et l'information aéronautique (AIP, SUP AIP et NOTAM) en vigueur pour préparer ses opérations et prendre connaissance des règles particulières d'utilisation de l'espace aérien, des restrictions temporaires ou permanentes, ou de toute autre information pouvant avoir une incidence sur la sécurité du vol qu'il compte effectuer. En particulier, des restrictions ou interdictions particulières visant les opérateurs approuvés pour les opérations de type S3 peuvent être publiées ;
- L'opérateur respecte l'ensemble des exigences techniques et opérationnelles applicables de l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi et sur les capacités requises des personnes qui les utilisent ;
- L'opérateur respecte l'ensemble des exigences de l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord et notamment son article 4 ; en particulier, l'attention de l'opérateur est attirée sur sa responsabilité vis-à-vis de la cohabitation de son aéronef télépilote avec le reste de la circulation aérienne.

ARTICLE 2 : Une demande de NOTAM « danger à la navigation » doit être établie préalablement à la période de mise en vol auprès des services de l'aviation civile compétents.

ARTICLE 3 : L'activité entraînant l'usage aérien d'appareils photographiques, cinématographiques, de télédétection et d'enregistrement de données de toute nature, les articles D.133-10 à D.133-14 du Code de l'Aviation Civile Français doivent être respectés.

ARTICLE 4 : Cette autorisation peut à tout moment être suspendue en cas d'infraction constatée et ce jusqu'à règlement du litige et ne saurait en aucun cas être invoquée pour restreindre la responsabilité du télépilote en cas de litige.

ARTICLE 5 : Cette autorisation est révocable à tout moment, en cas de nécessité ou de risques imprévus pour la sécurité des personnes ou d'inobservations des règles de sécurité.

ARTICLE 6 : Le Secrétaire Général de la Préfecture du Gard, le Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est, le Commandant de la Zone Aérienne de Défense Sud d'Aix en Provence sont chargés chacun en ce qui les concerne de l'exécution du présent arrêté dont copie sera adressée au bénéficiaire.

Le Préfet,

Pour le Préfet,
le secrétaire général

Denis OLAGNON



Préfecture

Direction de la Réglementation
et des Libertés Publiques

Bureau des Elections,
de l'Administration Générale
et du Tourisme

Réf. : DRLP/BEAGT/JC/N° 266
Affaire suivie par : M. CADOUX

☎ 04 66 36 41 66

Mél : jean.cadoux@gard.gouv.fr

*Le BEAGT est ouvert au public
tous les matins de 9h00 à 11h30
Permanence téléphonique « associations »
les mardi et jeudi de 14h00 à 16h00 au 04 66 36 40 19*

NIMES, le 27 MAI 2015

ARRETE N° 2015-266
portant autorisation de survol d'aéronefs télépilotés au
profit de la société DRONE PICTURES sise à
Marseille (13)

Le Préfet du Gard,
Chevalier de la Légion d'Honneur,

VU le Code des Transports,

VU le Code de l'Aviation Civile,

VU l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent,

VU l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord,

VU la demande d'autorisation d'évolution d'aéronefs télépilotés en zone peuplée présentée le 18 mai 2015 par la société DRONE PICTURES sise 5 boulevard Camille Flammarion 13001 Marseille,

VU l'avis favorable du Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est en date du 22 mai 2015,

VU l'avis favorable du Commandant de la Zone Aérienne de Défense Sud en date du 18 mai 2015,

CONSIDERANT qu'une autorisation est nécessaire pour que la société DRONE PICTURES puisse faire évoluer des aéronefs télépilotés en zone peuplée pour des prises de vue aériennes,

SUR proposition du Secrétaire Général de la Préfecture du Gard,

ARRETE :

ARTICLE 1:

La société DRONE PICTURES sise 5 boulevard Camille Flammarion 13001 Marseille, est autorisée à utiliser des aéronefs télépilotés dans le but d'effectuer des opérations de prise de vues aériennes se déroulant en agglomération ou à proximité d'un rassemblement de personnes ou d'animaux, en vue directe du télépilote et à une distance maximale de 100 mètres de ce dernier (scénario opérationnel S3 conformément au §1.3 de l'annexe II de l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi sur les capacités requises des personnes qui les utilisent).

Cette autorisation est donnée pour une durée de **douze mois à compter de la date du présent arrêté**, sous réserve du respect par la société des conditions techniques et administrative suivantes :

- L'opérateur bénéficie d'une attestation de dépôt de son Manuel d'Activités Particulières pour des opérations effectuées de jour en scénario opérationnel S3, conformément au §1.3 de l'annexe II de l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi et sur les capacités requises des personnes qui les utilisent, et l'exploitation de ses aéronefs télépilotés est conforme à l'ensemble des conditions techniques et opérationnelles de l'arrêté susvisé ;
- L'opérateur respecte l'ensemble des procédures applicables et les dispositions techniques et opérationnelles de l'édition de son Manuel d'Activités Particulières correspondant à l'attestation de dépôt la plus récente ;
- Les télépilotes et les aéronefs télépilotés sont ceux inscrits dans le manuel précité ;
- L'opérateur a contracté une assurance couvrant les risques liés aux opérations ;
- L'opérateur utilise les cartes aéronautiques et l'information aéronautique (AIP, SUP AIP et NOTAM) en vigueur pour préparer ses opérations et prendre connaissance des règles particulières d'utilisation de l'espace aérien, des restrictions temporaires ou permanentes, ou de toute autre information pouvant avoir une incidence sur la sécurité du vol qu'il compte effectuer. En particulier, des restrictions ou interdictions particulières visant les opérateurs approuvés pour les opérations de type S3 peuvent être publiées ;
- L'opérateur respecte l'ensemble des exigences techniques et opérationnelles applicables de l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi et sur les capacités requises des personnes qui les utilisent ;
- L'opérateur respecte l'ensemble des exigences de l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord et notamment son article 4 ; en particulier, l'attention de l'opérateur est attirée sur sa responsabilité vis-à-vis de la cohabitation de son aéronef télépilote avec le reste de la circulation aérienne.

ARTICLE 2 : Une demande de NOTAM « danger à la navigation » doit être établie préalablement à la période de mise en vol auprès des services de l'aviation civile compétents.

ARTICLE 3 : L'activité entraînant l'usage aérien d'appareils photographiques, cinématographiques, de télédétection et d'enregistrement de données de toute nature, les articles D.133-10 à D.133-14 du Code de l'Aviation Civile Français doivent être respectés.

ARTICLE 4 : Cette autorisation peut à tout moment être suspendue en cas d'infraction constatée et ce jusqu'à règlement du litige et ne saurait en aucun cas être invoquée pour restreindre la responsabilité du télépilote en cas de litige.

ARTICLE 5 : Cette autorisation est révocable à tout moment, en cas de nécessité ou de risques imprévus pour la sécurité des personnes ou d'inobservations des règles de sécurité.

ARTICLE 6 : Le Secrétaire Général de la Préfecture du Gard, le Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est, le Commandant de la Zone Aérienne de Défense Sud d'Aix en Provence sont chargés chacun en ce qui les concerne de l'exécution du présent arrêté dont copie sera adressée au bénéficiaire.

Le Préfet,

Pour le Préfet,
le secrétaire général

Denis OLAGNON

Préfecture

Direction de la Réglementation
et des Libertés Publiques

Bureau des Elections,
de l'Administration Générale
et du Tourisme
Réf. : DRLP/BEAGT/JC/N° 268
Affaire suivie par : M. CADOUX
☎ 04 66 36 41 66
Mél : jean.cadoux@gard.gouv.fr

NIMES, le 29 MAI 2015

*Le BEAGT est ouvert au public
tous les matins de 9h00 à 11h30
Permanence téléphonique « associations »
les mardi et jeudi de 14h00 à 16h00 au 04 66 36 40 19*

ARRETE N° 2015-268
portant autorisation de survol d'aéronefs télépilotes au
profit de la société PRDML REFLET DU MONDE
sise à Mérignac (33)

Le Préfet du Gard,
Chevalier de la Légion d'Honneur,

VU le Code des Transports,

VU le Code de l'Aviation Civile,

VU l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent,

VU l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord,

VU la demande d'autorisation d'évolution d'aéronefs télépilotes en zone peuplée présentée le 21 mai 2015 par la société PRDML REFLET DU MONDE sise 25 rue Marcel Issartier 33700 Mérignac,

VU l'avis favorable du Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est en date du 21 mai 2015,

VU l'avis favorable du Commandant de la Zone Aérienne de Défense Sud en date du 21 mai 2015,

CONSIDERANT qu'une autorisation est nécessaire pour que la société PRDML REFLET DU MONDE puisse faire évoluer des aéronefs télépilotes en zone peuplée pour des prises de vue aériennes,

SUR proposition du Secrétaire Général de la Préfecture du Gard,

ARRETE :

ARTICLE 1:

La société PRDML REFLET DU MONDE sise 25 rue Marcel Issartier 33700 Mérignac, est autorisée à utiliser des aéronefs télépilotes dans le but d'effectuer des opérations de prise de vues aériennes se déroulant en agglomération ou à proximité d'un rassemblement de personnes ou d'animaux, en vue directe du télépilote et à une distance maximale de 100 mètres de ce dernier (scénario opérationnel S3 conformément au §1.3 de l'annexe II de l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi sur les capacités requises des personnes qui les utilisent).

Cette autorisation est donnée pour une durée de **douze mois à compter de la date du présent arrêté**, sous réserve du respect par la société des conditions techniques et administratives suivantes :

- L'opérateur bénéficie d'une attestation de dépôt de son Manuel d'Activités Particulières pour des opérations effectuées de jour en scénario opérationnel S3, conformément au §1.3 de l'annexe II de l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi et sur les capacités requises des personnes qui les utilisent, et l'exploitation de ses aéronefs télépilotes est conforme à l'ensemble des conditions techniques et opérationnelles de l'arrêté susvisé ;
- L'opérateur respecte l'ensemble des procédures applicables et les dispositions techniques et opérationnelles de l'édition de son Manuel d'Activités Particulières correspondant à l'attestation de dépôt la plus récente ;
- Les télépilotes et les aéronefs télépilotes sont ceux inscrits dans le manuel précité ;
- L'opérateur a contracté une assurance couvrant les risques liés aux opérations ;
- L'opérateur utilise les cartes aéronautiques et l'information aéronautique (AIP, SUP AIP et NOTAM) en vigueur pour préparer ses opérations et prendre connaissance des règles particulières d'utilisation de l'espace aérien, des restrictions temporaires ou permanentes, ou de toute autre information pouvant avoir une incidence sur la sécurité du vol qu'il compte effectuer. En particulier, des restrictions ou interdictions particulières visant les opérateurs approuvés pour les opérations de type S3 peuvent être publiées ;
- L'opérateur respecte l'ensemble des exigences techniques et opérationnelles applicables de l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi et sur les capacités requises des personnes qui les utilisent ;
- L'opérateur respecte l'ensemble des exigences de l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord et notamment son article 4 ; en particulier, l'attention de l'opérateur est attirée sur sa responsabilité vis-à-vis de la cohabitation de son aéronef télépilote avec le reste de la circulation aérienne.

ARTICLE 2 : Une demande de NOTAM « danger à la navigation » doit être établie préalablement à la période de mise en vol auprès des services de l'aviation civile compétents.

ARTICLE 3 : L'activité entraînant l'usage aérien d'appareils photographiques, cinématographiques, de télédétection et d'enregistrement de données de toute nature, les articles D.133-10 à D.133-14 du Code de l'Aviation Civile Français doivent être respectés.

ARTICLE 4 : Cette autorisation peut à tout moment être suspendue en cas d'infraction constatée et ce jusqu'à règlement du litige et ne saurait en aucun cas être invoquée pour restreindre la responsabilité du télépilote en cas de litige.

ARTICLE 5 : Cette autorisation est révocable à tout moment, en cas de nécessité ou de risques imprévus pour la sécurité des personnes ou d'inobservations des règles de sécurité.

ARTICLE 6 : Le Secrétaire Général de la Préfecture du Gard, le Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est, le Commandant de la Zone Aérienne de Défense Sud d'Aix en Provence sont chargés chacun en ce qui les concerne de l'exécution du présent arrêté dont copie sera adressée au bénéficiaire.

Le Préfet,

Pour le Préfet,
le secrétaire général

Denis OLAGNON

Préfecture

Direction de la Réglementation
et des Libertés Publiques

Bureau des Elections,
de l'Administration Générale
et du Tourisme

Réf. : DRLP/BEAGT/JC/N° 269

Affaire suivie par : M. CADOUX

☎ 04 66 36 41 66

Mél : jean.cadoux@gard.gouv.fr

NIMES, le 29 MAI 2015

*Le BEAGT est ouvert au public
tous les matins de 9h00 à 11h30
Permanence téléphonique « associations »
les mardi et jeudi de 14h00 à 16h00 au 04 66 36 40 19*

ARRETE N° 2015-269
portant autorisation de survol d'aéronefs télépilotés au
profit de Monsieur Franck DAVI domicilié à
Cessenon sur Orb (34)

Le Préfet du Gard,
Chevalier de la Légion d'Honneur,

VU le Code des Transports,

VU le Code de l'Aviation Civile,

VU l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent,

VU l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord,

VU la demande d'autorisation d'évolution d'aéronefs télépilotés en zone peuplée présentée le 21 mai 2015 par Monsieur Franck DAVI domicilié 39 avenue de Béziers 34460 Cessenon sur Orb,

VU l'avis favorable du Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est en date du 21 mai 2015,

VU l'avis favorable du Commandant de la Zone Aérienne de Défense Sud en date du 21 mai 2015,

CONSIDERANT qu'une autorisation est nécessaire pour que Monsieur Franck DAVI puisse faire évoluer des aéronefs télépilotés en zone peuplée pour des prises de vue aériennes,

SUR proposition du Secrétaire Général de la Préfecture du Gard,

ARRETE :

ARTICLE 1:

Monsieur Franck DAVI domicilié 39 avenue de Béziers 34460 Cessenon sur Orb, est autorisé à utiliser des aéronefs télépilotes dans le but d'effectuer des opérations de prise de vues aériennes se déroulant en agglomération ou à proximité d'un rassemblement de personnes ou d'animaux, en vue directe du télépilote et à une distance maximale de 100 mètres de ce dernier (scénario opérationnel S3 conformément au §1.3 de l'annexe II de l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi sur les capacités requises des personnes qui les utilisent).

Cette autorisation est donnée pour une durée de **douze mois à compter de la date du présent arrêté**, sous réserve du respect par la société des conditions techniques et administrative suivantes :

- L'opérateur bénéficie d'une attestation de dépôt de son Manuel d'Activités Particulières pour des opérations effectuées de jour en scénario opérationnel S3, conformément au §1.3 de l'annexe II de l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi et sur les capacités requises des personnes qui les utilisent, et l'exploitation de ses aéronefs télépilotes est conforme à l'ensemble des conditions techniques et opérationnelles de l'arrêté susvisé ;
- L'opérateur respecte l'ensemble des procédures applicables et les dispositions techniques et opérationnelles de l'édition de son Manuel d'Activités Particulières correspondant à l'attestation de dépôt la plus récente ;
- Les télépilotes et les aéronefs télépilotes sont ceux inscrits dans le manuel précité ;
- L'opérateur a contracté une assurance couvrant les risques liés aux opérations ;
- L'opérateur utilise les cartes aéronautiques et l'information aéronautique (AIP, SUP AIP et NOTAM) en vigueur pour préparer ses opérations et prendre connaissance des règles particulières d'utilisation de l'espace aérien, des restrictions temporaires ou permanentes, ou de toute autre information pouvant avoir une incidence sur la sécurité du vol qu'il compte effectuer. En particulier, des restrictions ou interdictions particulières visant les opérateurs approuvés pour les opérations de type S3 peuvent être publiées ;
- L'opérateur respecte l'ensemble des exigences techniques et opérationnelles applicables de l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi et sur les capacités requises des personnes qui les utilisent ;
- L'opérateur respecte l'ensemble des exigences de l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord et notamment son article 4 ; en particulier, l'attention de l'opérateur est attirée sur sa responsabilité vis-à-vis de la cohabitation de son aéronef télépilote avec le reste de la circulation aérienne.

ARTICLE 2 : Une demande de NOTAM « danger à la navigation » doit être établie préalablement à la période de mise en vol auprès des services de l'aviation civile compétents.

ARTICLE 3 : L'activité entraînant l'usage aérien d'appareils photographiques, cinématographiques, de télédétection et d'enregistrement de données de toute nature, les articles D.133-10 à D.133-14 du Code de l'Aviation Civile Français doivent être respectés.

ARTICLE 4 : Cette autorisation peut à tout moment être suspendue en cas d'infraction constatée et ce jusqu'à règlement du litige et ne saurait en aucun cas être invoquée pour restreindre la responsabilité du télépilote en cas de litige.

ARTICLE 5 : Cette autorisation est révocable à tout moment, en cas de nécessité ou de risques imprévus pour la sécurité des personnes ou d'inobservations des règles de sécurité.

ARTICLE 6 : Le Secrétaire Général de la Préfecture du Gard, le Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est, le Commandant de la Zone Aérienne de Défense Sud d'Aix en Provence sont chargés chacun en ce qui les concerne de l'exécution du présent arrêté dont copie sera adressée au bénéficiaire.

Le Préfet,

Pour le Préfet,
le secrétaire général

Denis OLAGNON

PRÉFET DU GARD

Préfecture

NIMES, le 27 MAI 2015

Direction de la Réglementation
et des Libertés Publiques

Bureau des Elections,
de l'Administration Générale
et du Tourisme
Réf. : DRLP/BEAGT/JC/N°271
Affaire suivie par : M. CADOUX
☎ 04 66 36 41 66
Mél : jean.cadoux@gard.gouv.fr

ARRETE N°2015-271
portant autorisation de survol à basse altitude
d'agglomérations ou de rassemblements de
personnes ou d'animaux

*Le BEAGT est ouvert au public
tous les matins de 9h00 à 11h30
Permanence téléphonique « associations »
les mardi et jeudi de 14h00 à 16h00 au 04 66 36 40 19*

Le Préfet du Gard,
Chevalier de la Légion d'Honneur

Dérogation aux règles habituelles de survol

Vu le Code de l'Aviation Civile,

Vu les arrêtés interministériels du 10 octobre 1957 pour les avions et du 17 novembre 1958 modifié pour les hélicoptères, relatifs au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux,

Vu la circulaire du Ministre de l'Intérieur NOR/INT/D/01/00096/C du 19 mars 2001, relative aux dérogations de survol à basse altitude des agglomérations et des rassemblements de personnes,

Vu l'instruction du 04 octobre 2006 du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, relative aux conditions techniques de délivrance des dérogations aux hauteurs minimales de vol,

Vu l'arrêté préfectoral n° 81/4620 du 30 mars 1981 fixant les conditions dans lesquelles sont accordées les dérogations aux règles de survol, modifié par l'arrêté préfectoral n° 84/6751CL/ABL du 8 juin 1984,

Vu l'avis technique n° 213/DRACSE/DC-CA du 13 janvier 1981 du Directeur Régional de l'Aviation Civile Sud-Est à Aix en Provence (13),

Vu la requête présentée par la Société L'Europe vue du ciel sise aéroport de Chambley – 54470 Hagéville,

Vu l'avis favorable du Contrôleur Général, Directeur Zonal de la DZPAF SUD, reçu le 21 mai 2015,

Vu l'avis favorable du Directeur Régional de l'Aviation Civile à Montpellier, reçu le 22 mai 2015,

Sur proposition du Secrétaire Général de la Préfecture du Gard,

ARRETE :

Article 1er : La Société L'Europe vue du ciel sise aéroport de Chambley – 54470 Hagéville, est autorisée à effectuer, **pour la période d'un an à compter de la date du présent arrêté**, des vols en dérogation aux règles de survol des agglomérations prévues par l'arrêté ministériel du 10 octobre 1957 susvisé, et sous les réserves suivantes :

- L'objet de ces vols est la pratique d'activités de prises de vues aériennes, surveillance et observations aériennes.
- Secteur autorisé : Département du Gard

Contrôleur Général, Directeur Zonal de la Police aux Frontières

- Les hauteurs de survol et les trajectoires suivies devront être adaptées, afin qu'en toutes circonstances, y compris en cas d'avarie ou d'atterrissage d'urgence, il ne puisse en résulter de dommages pour les personnes et les biens à la surface ;
- Respect de l'arrêté ministériel du 24 juillet 1991 relatifs aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale et du décret n° 2005-865 du 27 juillet 2005, modifiant le code de l'aviation civile, relatif aux enregistrements d'images ou de données,
- Les documents du pilote et des aéronefs seront conformes à la réglementation en vigueur et en cours de validité (licences, validations, etc...);
- Le pilote avisera systématiquement la brigade de Police Aéronautique de Montpellier avant chaque vol ou groupe de vols au 04-67-20-06-96 ou par télécopie au 04-67-27-15-95,

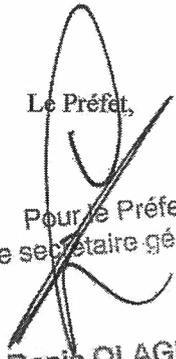
Direction Général de l'Aviation Civile

- Les fiches techniques n° 3 et 5 jointes devront être en tout point respectées en fonction de l'activité particulière pratiquée.
- Pour ses opérations, l'opérateur doit définir des hauteurs et des distances minimales supérieures ou égales à celles définies dans les fiches.
- Le vol en dérogation aux hauteurs de survol n'est autorisé qu'au-dessus de la zone d'opération (terrains de cultures et d'épandage, ligne de tension à surveiller...) et exclusivement pour l'exécution de ces opérations. Les vols de reconnaissance préalable sont compris dans cette autorisation.
- Les vols en dérogation aux hauteurs de survol doivent respecter le statut des espaces aériens traversés.
- Les pilotes et opérateurs doivent vérifier que les zones dans lesquelles s'effectue le vol en dérogation aux hauteurs de survol ne sont pas soumises à des contraintes de hauteur minimale autres que celles fixées dans les arrêtés du 10/10/1957, du 17/11/1958, du 20/01/1948 ou dans le paragraphe 4.6 a) de l'arrêté du 03/03/2006.
- Les pilotes et opérateurs doivent respecter la réglementation en vigueur et les réglementations particulières à l'activité qu'ils pratiquent (épandage, photographie, publicité...).

• La présence à bord de toute personne n'ayant pas une fonction en relation avec le but du vol est notamment interdite lors des vols effectués dans le cadre d'une activité particulière. Les personnes qui sont admises à bord des appareils doivent avoir des fonctions en relation avec le travail aérien effectué et ceci doit être clairement défini dans le manuel d'activité particulière.

Article 2 :

Le Secrétaire Général de la Préfecture du Gard,
La Société L'Europe vue du ciel,
le Délégué Régional de l'Aviation Civile à Montpellier,
le Contrôleur Général, Directeur Zonal de la DZPAF SUD,
le Commandant du Groupement de Gendarmerie du Gard,
le Directeur Départemental de la Sécurité Publique du Gard,
sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté.

Le Préfet,
Pour le Préfet,
le secrétaire général

Denis OLAGNON

Caractéristiques de l'activité

- Exemple : photographies de maisons particulières, de châteaux, de courses cyclistes ou nautiques, tournage de film, etc.

Manuel d'Activités Particulières (M.A.P.)

- Un M.A.P. doit avoir été déposé au district aéronautique compétent ou une attestation/autorisation de travail aérien avec un aéronef étranger délivrée. Il doit mentionner, pour l'activité particulière concernée, la formation et le maintien de compétence de l'équipage.

Aéronefs autorisés

- Hélicoptères
- Avions

Equipage

- Equipage minimum de conduite conforme au manuel de vol
- Déclaration de Niveau de Compétence (D.N.C.)

Conduite du vol

- Avions : Vitesse supérieure ou égale à la vitesse minimale d'évolution de la configuration et trajectoire permettant :
 - pour les avions multimoteurs, de garantir la poursuite du vol puis de maintenir une pente ascensionnelle en évitant tous les obstacles, malgré la panne du groupe motopropulseur le plus défavorable ;
 - pour les avions monomoteurs, un atterrissage forcé sur les aires de recueil proposées sans mise en danger des personnes ou des biens à la surface.
- Hélicoptères : trajectoire adaptée permettant:
 - pour les hélicoptères multimoteurs, de garantir la poursuite du vol puis de maintenir une pente ascensionnelle en évitant tous les obstacles, malgré la panne du groupe motopropulseur le plus défavorable ;
 - pour les avions monomoteurs, un atterrissage forcé sur les aires de recueil proposées sans mise en danger des personnes ou des biens à la surface.

Actions spécifiques

- L'information des riverains ainsi que l'évacuation de tout ou partie de la zone concernée pourront, dans certains cas particuliers et exceptionnels de très basse altitude, être décidées par le préfet du département.
- Les conditions d'exploitation dans la configuration spéciale dues à ce type d'activité doivent être inscrites dans le manuel de vol.

Hauteurs minimales

- **150m** pour tout avion et hélicoptère pour le survol d'usines isolées ou de toutes autres installations à caractère industriel ainsi que pour les vols suivant une direction parallèle à une autoroute et à proximité de celle-ci.
- **300m** pour tout avion et hélicoptère pour le survol de toute agglomération dont la largeur moyenne ne dépasse pas 1200m ainsi que pour le survol de tout rassemblement inférieur à 10 000 personnes.
- **400m** pour tout avion et hélicoptère pour le survol de toute agglomération dont la largeur moyenne est comprise entre 1200m et 3600m ainsi que pour le survol de tout rassemblement compris entre 10000 et 100 000 personnes environ.

• **500m** pour tout avion et hélicoptère pour le survol d'agglomérations dont la largeur moyenne est supérieure à 3600 m et le survol de tout rassemblement supérieur à 100 000 personnes.

Ces réductions de hauteur ne sont pas valables pour :

- le survol des plages et de la bande littorale maritime de 300 m mesurée à partir de la limite des eaux (lorsqu'il y a lieu de considérer ces emplacements comme des rassemblements de personnes) ;
- le survol d'hôpitaux, de centres de repos ou de tout autre établissement ou exploitation portant une marque distinctive d'interdiction de survol à basse altitude ;
- le survol d'établissements pénitentiaires.

Lorsque le demandeur ne peut pas respecter certaines des conditions prévues ci-dessus, il doit au coup par coup solliciter une dérogation spécifique qui donne lieu à un avis technique spécial et temporaire (les

hélicoptères et avions multimoteurs seront favorisés et notamment toute demande de dérogation à très basse hauteur ne sera accordée que pour les hélicoptères multimoteurs).

Conditions complémentaires pour le survol des agglomérations par les hélicoptères multimoteurs :

- Une dérogation jusqu'à 500ft ASFC peut être accordée si les performances qui figurent dans le manuel de vol de l'hélicoptère lui permettent d'acquiescer, dans les conditions prévues de température et de pression, sa vitesse de sécurité au décollage (VSD/Vtoss) puis de maintenir une pente ascensionnelle en évitant tous les obstacles, malgré la panne du groupe motopropulseur le plus défavorable ;. Si ces performances ne figurent pas au manuel de vol, l'hélicoptère devra avoir une masse permettant de maintenir le vol en stationnaire hors de l'effet de sol (HES/OGE) avec un seul moteur un fonctionnement ([N-1]/OEI) lorsqu'un vol au-dessus de personnes ou à une vitesse inférieure à la VSD/Vtoss doit être envisagé.

Caractéristiques de l'activité

- Exemples : Surveillance de réseaux, de lignes électriques, suivi d'une route, d'une ligne de chemin de fer, d'un cours d'eau, d'un pipeline etc.

Manuel d'Activités Particulières (M.A.P.)

- Un M.A.P. doit avoir été déposé au district aéronautique compétent ou une attestation/autorisation de travail aérien avec un aéronef étranger délivrée. Il doit mentionner, pour l'activité particulière concernée, la formation et le maintien de compétence de l'équipage.

Aéronefs autorisés :

- Hélicoptères multimoteurs et monomoteurs
- Avions

Équipage

- Equipage minimum de conduite conforme au manuel de vol
- Déclaration de Niveau de Compétence (D.N.C.)

Préparation du vol

- Prise en compte effective de l'environnement de la zone de travail avec reconnaissance préalable des aires de recueil.

Conduite du vol

- *Avions* : Vitesse supérieure ou égale à la vitesse minimale d'évolution de la configuration.
- *Hélicoptères multimoteurs* : vitesse minimale supérieure ou égale à la vitesse de sécurité au décollage (VSD) sauf si les performances de l'hélicoptère lui permettent d'acquiescer, dans les conditions du vol, cette vitesse de sécurité et de maintenir ses performances ascensionnelles après avoir évité tous les obstacles, malgré la panne du groupe moto-propulseur le plus défavorable.
- *Hélicoptères monomoteurs* : Lors de la mise en place, prévoir un cheminement adapté à la position des aires de recueil proposées, où un atterrissage forcé sans mise en danger des personnes et des biens à la surface est toujours possible.

Actions spécifiques

- L'information des riverains ainsi que l'évacuation de tout ou partie de la zone concernée pourront, dans certains cas exceptionnels de très basse altitude, être décidées par le préfet du département.

Hauteur minimale

- **150m** pour tout avion et hélicoptère pour le survol d'usines isolées ou de toutes autres installations à caractère industriel ainsi que pour les vols suivant une direction parallèle à une autoroute et à proximité de celle-ci.
- **300m** pour tout avion et hélicoptère pour le survol de toute agglomération dont la largeur moyenne ne dépasse pas 1200m ainsi que pour le survol de tout rassemblement inférieur à 10 000 personnes.
- **400m** pour tout avion et hélicoptère pour le survol de toute agglomération dont la largeur moyenne est comprise entre 1200m et 3600m ainsi que pour le survol de tout rassemblement compris entre 10 000 et 100 000 personnes environ.
- **500m** pour tout avion et hélicoptère pour le survol d'agglomérations dont la largeur moyenne est supérieure à 3600 m et le survol de tout rassemblement supérieur à 100 000 personnes.

Ces réductions de hauteur ne sont pas valables pour :

- le survol des plages et de la bande littorale maritime de 300 m mesurée à partir de la limite des eaux (lorsqu'il y a lieu de considérer ces emplacements comme des rassemblements de personnes) ;
- le survol d'hôpitaux, de centres de repos ou de tout autre établissement ou exploitation portant une marque distinctive d'interdiction de survol à basse altitude ;
- le survol d'établissements pénitentiaires.

Lorsque le demandeur ne peut pas respecter certaines des conditions prévues ci-dessus, il doit au coup par coup solliciter une dérogation spécifique qui donne lieu à un avis technique spécial et temporaire (les hélicoptères et avions multimoteurs seront favorisés et notamment toute demande de dérogation à très basse hauteur ne sera accordée que pour les hélicoptères multimoteurs).



Préfecture

Direction de la Réglementation
et des Libertés Publiques

Bureau des Elections,
de l'Administration Générale
et du Tourisme
Réf. : DRLP/BEAGT/JC/N° 284
Affaire suivie par : M. CADOUX
☎ 04 66 36 41 66
Mél : jean.cadoux@gard.gouv.fr

*Le BEAGT est ouvert au public
tous les matins de 9h00 à 11h30
Permanence téléphonique « associations »
les mardi et jeudi de 14h00 à 16h00 au 04 66 36 40 19*

NIMES, le 29 mai 2015

ARRETE N° 2015-284
portant autorisation de survol d'aéronefs télépilotes au
profit de la société SKYLINE sise à Fontainebleau
(77)

Le Préfet du Gard,
Chevalier de la Légion d'Honneur,

VU le Code des Transports,

VU le Code de l'Aviation Civile,

VU l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent,

VU l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord,

VU la demande d'autorisation d'évolution d'aéronefs télépilotes en zone peuplée présentée le 25 mai 2015 par la société SKYLINE JMF INVESTIGATIONS sise 4 rue des Pins 77300 Fontainebleau,

VU l'avis favorable du Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est en date du 26 mai 2015,

VU l'avis favorable du Commandant de la Zone Aérienne de Défense Sud en date du 26 mai 2015,

CONSIDERANT qu'une autorisation est nécessaire pour que la société SKYLINE JMF INVESTIGATIONS puisse faire évoluer des aéronefs télépilotes en zone peuplée pour des prises de vue aériennes,

SUR proposition du Secrétaire Général de la Préfecture du Gard,

ARRETE :

ARTICLE 1:

La société SKYLINE JMF INVESTIGATIONS sise 4 rue des Pins 77300 Fontainebleau, est autorisée à utiliser des aéronefs télépilotes dans le but d'effectuer des opérations de prise de vues aériennes se déroulant en agglomération ou à proximité d'un rassemblement de personnes ou d'animaux, en vue directe du télépilote et à une distance maximale de 100 mètres de ce dernier (scénario opérationnel S3 conformément au §1.3 de l'annexe II de l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi sur les capacités requises des personnes qui les utilisent).

Cette autorisation est donnée pour une durée de **douze mois à compter de la date du présent arrêté**, sous réserve du respect par la société des conditions techniques et administratives suivantes :

- L'opérateur bénéficie d'une attestation de dépôt de son Manuel d'Activités Particulières pour des opérations effectuées de jour en scénario opérationnel S3, conformément au §1.3 de l'annexe II de l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi et sur les capacités requises des personnes qui les utilisent, et l'exploitation de ses aéronefs télépilotes est conforme à l'ensemble des conditions techniques et opérationnelles de l'arrêté susvisé ;
- L'opérateur respecte l'ensemble des procédures applicables et les dispositions techniques et opérationnelles de l'édition de son Manuel d'Activités Particulières correspondant à l'attestation de dépôt la plus récente ;
- Les télépilotes et les aéronefs télépilotes sont ceux inscrits dans le manuel précité ;
- L'opérateur a contracté une assurance couvrant les risques liés aux opérations ;
- L'opérateur utilise les cartes aéronautiques et l'information aéronautique (AIP, SUP AIP et NOTAM) en vigueur pour préparer ses opérations et prendre connaissance des règles particulières d'utilisation de l'espace aérien, des restrictions temporaires ou permanentes, ou de toute autre information pouvant avoir une incidence sur la sécurité du vol qu'il compte effectuer. En particulier, des restrictions ou interdictions particulières visant les opérateurs approuvés pour les opérations de type S3 peuvent être publiées ;
- L'opérateur respecte l'ensemble des exigences techniques et opérationnelles applicables de l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi et sur les capacités requises des personnes qui les utilisent ;
- L'opérateur respecte l'ensemble des exigences de l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord et notamment son article 4 ; en particulier, l'attention de l'opérateur est attirée sur sa responsabilité vis-à-vis de la cohabitation de son aéronef télépilote avec le reste de la circulation aérienne.

ARTICLE 2 : Une demande de NOTAM « danger à la navigation » doit être établie préalablement à la période de mise en vol auprès des services de l'aviation civile compétents.

ARTICLE 3 : L'activité entraînant l'usage aérien d'appareils photographiques, cinématographiques, de télédétection et d'enregistrement de données de toute nature, les articles D.133-10 à D.133-14 du Code de l'Aviation Civile Français doivent être respectés.

ARTICLE 4 : Cette autorisation peut à tout moment être suspendue en cas d'infraction constatée et ce jusqu'à règlement du litige et ne saurait en aucun cas être invoquée pour restreindre la responsabilité du télépilote en cas de litige.

ARTICLE 5 : Cette autorisation est révocable à tout moment, en cas de nécessité ou de risques imprévus pour la sécurité des personnes ou d'inobservations des règles de sécurité.

ARTICLE 6 : Le Secrétaire Général de la Préfecture du Gard, le Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est, le Commandant de la Zone Aérienne de Défense Sud d'Aix en Provence sont chargés chacun en ce qui les concerne de l'exécution du présent arrêté dont copie sera adressée au bénéficiaire.

Le Préfet,

Pour le Préfet,
le secrétaire général

Denis OLAGNON



Liberté • Egalité • Fraternité
REPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU GARD

**Direction départementale
de la cohésion sociale**

Nîmes, le 24 JUIN 2015

ARRETE n° 2015.06.0007
portant composition de la commission départementale de réforme
des agents du Conseil Départemental du Gard,

Le Préfet du Gard,
Chevalier de la Légion d'honneur,

- Vu la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale,
- Vu le décret n°87-602 du 30/07/1987 modifié pris pour l'application de la loi n°84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale et relatif à l'organisation des comités médicaux et des commissions de réforme, aux conditions d'aptitude physique pour l'admission aux emplois publics et au régime de congés de maladie des fonctionnaires territoriaux,
- Vu le décret n° 2003-1306 du 26 décembre 2003 relatif au régime de retraite des fonctionnaires affiliés à la caisse nationale de retraites des agents des collectivités locales,
- Vu le décret n° 2008-1191 du 17 novembre 2008 relatif aux commissions de réforme et au comité médical supérieur dans la fonction publique de l'Etat, dans la fonction publique territoriale et dans la fonction publique hospitalière,
- Vu l'arrêté ministériel du 04 août 2004 relatif aux commissions de réforme des agents de la fonction publique territoriale et de la fonction publique hospitalière,
- Vu l'arrêté préfectoral n° 2014 280-0012 du 07/10/2014 portant modification de la commission départementale de réforme des agents des collectivités locales,
- Vu l'arrêté préfectoral n° 2015 070-0006 du 11/03/2015 portant composition de la commission départementale de réforme pour les agents du conseil général du Gard,
- Vu le courrier du 22/05/2015 du président du conseil départemental du Gard portant désignation des nouveaux représentants de l'administration suite au renouvellement de l'Assemblée Départementale,

Sur proposition de la Directrice Départementale de la Cohésion Sociale du Gard,

ARRETE

Article 1^{er} : La commission départementale de réforme est placée sous la présidence du préfet ou de son représentant, qui dirige les délibérations mais ne participe pas aux votes.

Article 2 : La présente commission est composée comme suit :

Praticiens de médecine générale membres du comité médical départemental

Titulaires : Monsieur le Docteur Thierry LABORDE
Les Jardins – 19, rue du Luxembourg BP 39 – 30140 ANDUZE

Monsieur le Docteur Vincent PRANGERE
61, rue des Tilleuls – 30900 NIMES

Suppléants : Monsieur le Docteur Henri MAUBON
21, rue Colbert – 30000 NIMES

Monsieur le Docteur Philippe PUJOLAS
13 b, rue des Anciens Combattants
30470 AIMARGUES

Conseillers départementaux représentants l'administration

Titulaires
M. DELORD Martin
Mme CHAULET Cathy

Suppléants
M. PECOUT Philippe
Mme MEUNIER Hélène
Mme NURY Nathaly
Mme NICOLLE Sylvie

Représentants du personnel de la catégorie A

Titulaires
Mme NIES-BLACHERE Caroline

M. FOUSSARD Francis

Suppléants
M. GAZAIX Jean-Pierre
M. GIAIMO Marc
Mme ROBIN-LEVY Catherine
M. CARBONELL Richard

Représentants du personnel de la catégorie B

Titulaires
M. LOPEZ Claude

Mme CARRAT Raphaèle

Suppléants
M. SUAOU Serge
Mme BONNET Mireille
Mme SALOMON Emilie
M. MAZOYER Michel

Représentants du personnel de la catégorie C

Titulaires
M. JEANJEAN Christophe

M. VELAY Richard

Suppléants
Mme MAROY Christel
M. HERRY Frédéric
M. JOFFART Christian
M. FADAT Michel

Article 3 :

Le mandat des représentants de l'administration et celui des représentants du personnel prennent fin lorsque ceux-ci cessent d'appartenir aux commissions et conseils au titre desquels ils sont désignés. Ce mandat est prolongé jusqu'à ce qu'il soit procédé à une nouvelle désignation des membres de la commission de réforme. En cas de perte de qualité pour siéger du titulaire, le premier suppléant devient automatiquement titulaire.

Article 4 :

Le Secrétaire Général de la Préfecture du Gard, la Directrice Départementale de la Cohésion Sociale du Gard sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Le Préfet,



Didier MARTIN