

ANNEXE 6

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

RD 6107

DEVIATION DE VALLAURIS – GOLFE JUAN
COMMUNES D'ANTIBES ET DE VALLAURIS



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
Provence-Alpes-Côte d'Azur

Service biodiversité eau et paysages
Unité sites paysages et impacts
Adresse de correspondance :
CS 80065 le Tholonet
13182 Aix-en-Provence cedex 5

Référence : SBEP-FGM-2010-349
Vos réf. : votre saisie du 10 août 2010 -
DGAST/DIT/SDMOID/SO2/ENJUTIN/2010-29753

Affaire suivie par : Frédérique GERBEAUD MAULIN
frederique.maulin@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 04 42 66 65 91 – Fax : 04 42 66 66 01

Objet : Aménagement de la RD6107 – Déviation de Vallauris Golfe Juan

Aix-en-Provence, le - 5 OCT. 2010

Monsieur le Directeur Général Adjoint pour les
services techniques
Conseil Général des Alpes Maritimes
BP n°3007
06201 Nice cedex 3

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Projet : Aménagement de la RD6107 – Déviation de Vallauris Golfe Juan

Maître d'ouvrage : Conseil Général des Alpes Maritimes

Situé sur les communes de : Vallauris Golfe Juan et Antibes

Référence :

- Saisine de l'autorité environnementale en date du 10 août 2010

- Pièces examinées :

- dossier d'enquête publique Bouchardeau comportant une étude d'impact ainsi que le formulaire simplifié DREAL valant évaluation des incidences Natura 2000 dans le cadre des « petits projets »,

- contributions des services départementaux transmis par la Préfecture des Alpes Maritimes en date du 20 Août 2010 : délégation de l'Agence Régionale de Santé, direction départementale des territoires et de la mer, chef du service départemental de l'architecture et du patrimoine,

- procès-verbal de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites (séance du 19 mai 2010), transmis par la Préfecture des Alpes Maritimes.

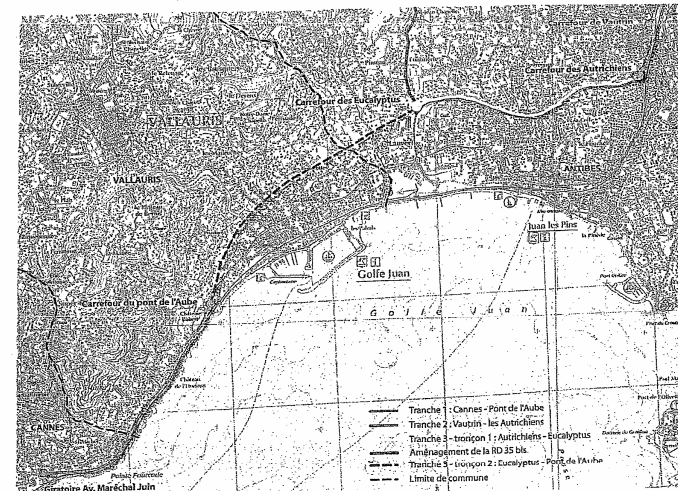
Date de réception du dossier par l'autorité environnementale / DREAL : 12 août 2010, date de départ du délai de 2 mois pour remettre l'avis de l'autorité environnementale

Ressources, territoires et habitants
Énergie et climat
Développement durable
Prévention des risques : infrastructures, transports et trage

Présent
pour
l'avenir

Siège :
DREAL PACA
16, rue Antoine Zattara
13332 MARSEILLE cedex 3

Présent
pour
l'avenir
www.developpement-durable.gouv.fr



Une quatrième étape est également prévue qui correspond à la réalisation des voies réservées pour un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur la section mise à l'enquête.

1. 1. Présentation du projet

La déviation de Vallauris (2,7 km) s'inscrit dans un programme plus général d'aménagement de la RD6007 (anciennement RN7) entre Cannes et Antibes. Ce programme avait été défini dans le SDAU Cannes-Grasse-Antibes de 1977. Dans ce schéma :

- l'A8 assurait les grandes liaisons vers l'extérieur du département ainsi que les liaisons de centre à centre,
- le prolongement de la RD6107 permettait l'évitement des centres, les liaisons intercommunales de courte distance et drainait vers l'A8 les trafics intercommunales des destinations plus lointaines,
- et la RD6007 existante n'assurait plus alors que les liaisons inter-quartiers et la distribution locale.

Ce programme global d'aménagement a été découpé en plusieurs opérations :

- un premier tronçon entre Cannes et le Carrefour du Pont de l'Aube,
- un deuxième tronçon entre Antibes et le Carrefour des Autrichiens,
- et un troisième tronçon entre le carrefour des Autrichiens et le carrefour du Pont de l'Aube qui se subdivise en deux phases : le carrefour des Autrichiens et le carrefour des Eucalyptus (déjà réalisé), le carrefour des Eucalyptus ainsi que le carrefour du Pont de l'Aube (objet du présent dossier).

La déclaration d'utilité publique de ce programme a été prononcée en 1975 et prorogée jusqu'en 1985. Les emprises nécessaires à la réalisation du projet ont été inscrites dans les documents d'urbanisme des communes concernées : Antibes et Vallauris.

Les tronçons 1, 2 et la première partie du troisième tronçon ont été réalisés. Tous les terrains de la section mise à l'enquête aujourd'hui ont été acquis et sont restés en friches jusqu'à présent. Ce programme fait de nouveau l'objet d'une enquête publique afin de prendre en compte les évolutions réglementaires, sociétales et environnementales. Le projet a considérablement évolué depuis son inscription dans les documents d'urbanisme, notamment du fait que l'environnement du projet est devenu très urbain et que la demande en transport a évolué. D'un point de vue socio-économique, ce projet contribuera à assurer une meilleure desserte du secteur notamment au regard de la zone d'activités du secteur Lauvert et délétera les voies de bord de mer ainsi que les centralités communales d'Antibes et Vallauris.

A l'origine, le maître d'ouvrage était l'Etat, depuis le 1er janvier 2006, avec le transfert des compétences routières, c'est le département des Alpes Maritimes qui porte le projet. Ce dernier s'est inscrit dans la continuité des démarches initiées par l'Etat. Tout en suivant les orientations du projet qui a fait l'objet de la DUP, et en poursuivant les discussions avec les collectivités, le CG06 a proposé une évolution de projet qu'il a soumis à une concertation publique au titre de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme en 2007. Suite à cette concertation des modifications ont encore été faites sur le projet initial.

Ainsi dans la bande acquise à l'origine pour une 2x2 voies (type voie express), le projet d'aujourd'hui affiche un caractère urbain et se compose de la manière suivante :

- la réalisation d'un boulevard urbain à 2x1 voies, d'une largeur de 7 m de chaussée, entre le carrefour du Pont de l'Aube et le giratoire des Eucalyptus,
- la réalisation de 2 giratoires : sur les carrefours du Pont de l'Aube et celui avec la RD135,
- la réalisation de 4 carrefours à feux : chemins des Clos, des Courcettes, de Notre Dame et des Eucalyptus,
- la réalisation des aménagements annexes : voies piétonnes, piste cyclable, aménagements paysagers et hydrauliques, dispositifs anti-bruit, arrêts de bus.

En préalable à ce dossier d'étude d'impact et la saisie de l'autorité environnementale, les services de la DREAL ont été consultés afin de produire un premier avis dans le cadre d'un cadrage préalable.

2. 2. Cadre juridique de l'avis autorité environnementale

Compte tenu de l'importance et des incidences du projet sur l'environnement, celui-ci est soumis à étude d'impact et à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L122-1 et R122-1-1 du code de l'environnement.

L'avis porte sur la qualité du dossier, en particulier de l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir à qui incombe, conformément à l'article R122-13-1 :

- de le joindre au dossier d'enquête publique ou toute procédure équivalente de consultation du public ou de mise à disposition du public ;
- de rendre cet avis (ou l'information sur l'existence d'un avis tacite) public par voie électronique sur son site Internet.

Selon l'article R122-1-1 du code de l'environnement, l'autorité administrative compétente en matière d'environnement pour le projet est le préfet de région ; pour préparer son avis, il s'appuie sur les services de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement. Par arrêté préfectoral 2009-273 en date du 04 septembre 2009, le directeur de la DREAL a délégué de signature du préfet de région pour signer l'avis de l'autorité environnementale.

3. 3. Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le projet s'insère dans une bande réservée depuis de nombreuses années, dont l'environnement, au départ agricole et naturel s'est urbanisé au fur et à mesure :

- au nord, les quartiers sont résidentiels en alternance avec des espaces verts (reliques de pinèdes) et quelques parcelles agricoles relictuelles. La densité y est faible à moyenne,
- au sud, l'habitat y est plus dense, composé d'immeubles récents isolés ou en petits groupes, alternant avec des friches immobilières,
- à l'est du projet la zone d'activité du Lauvert occupe une partie de l'espace.

Les riverains se sont appropriés cet espace, laissé libre de circulation dans l'attente de réalisation du projet, jouant ainsi le rôle d'espace vert. Les principaux enjeux sont donc ceux liés aux effets de proximité du projet sur les riverains et les effets sur la santé : les perceptions visuelles, les nuisances acoustiques et la pollution atmosphérique.

Le projet est situé dans la bande des 2000 m du littoral. Il se situe en dehors de tous sites naturels présentant un intérêt patrimonial (espaces remarquables, coupures d'urbanisation), mais se localise en amont du site Natura 2000 en mer de la Baie Cap d'Antibes – Iles de Lérins. L'enjeu est donc que le projet n'altère pas la qualité des eaux de ruissellement qui auront comme exutoire final la baie. Deux contrats de milieu sont en cours sur la baie : le contrat de la « baie d'Antibes à Cap d'Ail » et le contrat des « golfes de Lérins » à Vallauris.

Au niveau patrimonial, le périmètre de protection de 500 m de la colonne commémorative du débarquement de Napoléon Ier à Golfe Juan est concerné ainsi que quelques bâtiments identifiés comme ayant un intérêt par le PLU de Vallauris. L'insertion paysagère de projet est donc un enjeu à la fois de préservation de la qualité de vie des riverains ayant des perceptions aujourd'hui sur une bande « naturelle » et servant d'espace de convivialité de fait et, de ne pas dénaturer les perceptions depuis les bâtiments patrimoniaux existants.

Le secteur est concerné par un site inscrit « Bande côtière de Nice à Théoule » (10/10/1974).

Par ailleurs, le projet intercepte 11 vallons servant d'exutoire aux écoulements des eaux superficielles lors des épisodes orageux parfois violents et générateurs de crues. Ces vallons sont busés sur une longueur variable jusqu'à leur embouchure dans la baie. Les risques d'inondation sont un enjeu non négligeables pour la commune d'Antibes, de nombreux réseaux sont aujourd'hui saturés. Ils sont liés au ruissellement des eaux pluviales en milieu urbain dans des petits bassins versants. Le projet doit prendre en considération ce risque ainsi que les réglementations qui sont en cours (PPRI d'Antibes et de Vallauris et le schéma d'assainissement des eaux pluviales d'Antibes)

4. 4. Qualité du dossier de demande d'autorisation

L'article R122-3 définit le contenu de l'étude d'impact.

L'étude d'impact comprend les six chapitres exigés par le code de l'environnement ainsi qu'un résumé non technique et une analyse sommaire des effets du programme couvrant l'ensemble des thèmes requis.

Le projet concerne le site Natura 2000 Baie Cap d'Antibes – Iles de Lérins (FR9301573) situé à proximité et en aval. Conformément à l'article L414-4 du code de l'environnement, le projet comporte une évaluation des incidences sur le site concerné le plus proche. Le CG06 a joint le formulaire d'évaluation simplifié des incidences Natura 2000 proposé sur le site de la DREAL PACA en téléchargement. Il présente l'évaluation des incidences du projet et est joint au dossier d'étude d'impact. Le projet n'a pas d'effet significatif sur le site Baie Cap d'Antibes – Iles de Lérins.

Évaluation des effets du programme

Un chapitre est consacré à la présentation du programme global d'aménagement de l'ancienne déviation de Vallauris dans sa complétude, l'opération présentée étant l'avant dernier maillon de ce programme. Les effets du programme ont été sommairement analysés et couvrent les thèmes principaux dans ce secteur : le milieu physique, le milieu naturel et le milieu humain. Les opérations précédentes étant relativement anciennes, les réglementations et méthodologies ayant particulièrement évolué en matière d'exigences et de contenu, cette partie reste relativement modeste. Le présent dossier présente l'essentiel des effets du programme.

Etat initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire par le porteur de projet

Par rapport aux enjeux présentés dans la partie 3, le dossier a correctement analysé l'état initial et ses évolutions sur la zone d'étude et de manière proportionnelle. Une étude spécifique a été menée en particulier sur l'insertion paysagère du projet en milieu urbain ainsi que sur les nuisances liées au bruit et à la pollution atmosphérique. L'insertion paysagère a été notamment réalisée en tenant compte de la loi « Littoral », de la proximité de monuments historiques ou patrimoniaux et des riverains. L'analyse est proportionnelle aux enjeux de la zone d'étude.

Pour la pollution atmosphérique, l'évaluation du niveau d'étude a été faite conformément aux textes réglementaires sur le sujet. Ponctuellement, ce niveau a été renforcé et précisé au droit des bâtiments sensibles (crèches, centre sportif, stade) comme demandé par l'Evaluation des Risques Sanitaires (ERS).

Le site inscrit (loi 1930) de la bande côtière de Nice à Théoule, n'a pas été signalé dans l'état initial. La commission départementale de la nature, des paysages et des sites a été saisie en mai 2010.

Analyse des variantes

Six variantes ont été examinées de façon détaillée et satisfaisante (4 variantes techniques initiales + 2 variantes issues de la concertation). Ce chapitre met bien en évidence les critères et thématiques environnementales qui ont permis de comparer ces variantes, en particulier la thématique « pollution atmosphérique », pour laquelle deux types de tableau de synthèse ont été proposés (visuel et littéraire).

Analyse des effets du projet sur l'environnement

L'étude prend en compte tous les aspects du projet :

- les phases de chantier (terrassements, accès au chantier, gestion des déchets, protection de la ressource en eau...),
- la période d'exploitation.

Cependant, la « déconstruction » de deux bâtiments sur l'emprise du projet n'a pas été évaluée dans le cadre de ce dossier. Les déchets générés lors de cette déconstruction auraient pu être traités dans le cadre de la phase chantier. Dans la suite de l'instruction, ce volet devra être complété.

Par rapport aux enjeux présentés, le dossier présente une bonne analyse des impacts du projet sur les différents composantes environnementales. Il prend bien en compte les incidences directes, indirectes, permanentes ou temporaires du projet sur l'environnement.

Le projet se situant dans la bande des 2000 m de la loi « littoral », la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites devait être saisie. Elle l'a été sur la base d'un dossier complémentaire et spécifique. Celle-ci a rendu un avis favorable en mai 2010, considérant que le projet à terme comprendra un Transport Collectif en Site Propre, pour lequel des aménagements seront nécessaires et qui pourront faire l'objet de travaux complémentaires. Le contenu de ce dossier alimente la partie analyse de l'insertion paysagère du dossier de l'étude d'impact. Les illustrations montrent de façon très claire l'insertion du projet dans ce milieu urbanisé. Les photomontages sont de bonne qualité.

Articulation du projet avec les plans et programmes concernés

Par rapport aux différents plans et programmes suivants :

| | Concerné oui/non | Prise en compte |
|---|------------------|-----------------|
| Schéma des carrières 2001 | X | |
| SDAGE Rhône Méditerranée -2009 | X | X |
| Contrat de milieu « baie d'Antibes à Cap d'Ail » et « golfs de Lérins » | X | X |
| Plan de déplacement Urbain de Sophia Antipolis | X | X |
| PLU de Vallauris | X | X |
| ScoT de la CASA | X | X |
| DTA des Alpes Maritimes | X | X |
| PPA | X | X |
| PRQA | X | X |
| PEDMA (Plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés) - 2004 | X | |
| PPRI d'Antibes et PPRI de Vallauris | X | X |
| PPRI d'Antibes | X | X |
| Loi Littoral | X | X |

L'étude met en évidence et de manière satisfaisante leur prise en compte et leur compatibilité, hormis pour le plan d'élimination des déchets et le schéma départemental des carrières. Sans que ceci nuise à la possibilité du public de se prononcer valablement sur le dossier, le demandeur devra toutefois approfondir ce point durant la phase d'instruction.

Qualité de la conclusion

L'étude conclut à la présence d'impact du projet sur l'environnement. Elle propose des mesures d'évitement et de réduction qui permettent une insertion optimale du projet dans cet environnement à caractère urbain.

Le projet est concerné par le site Natura 2000 Baie Cap d'Antibes – Iles de Lérins (FR9301573) situé à proximité et en aval. Le dossier présente une analyse très synthétique des impacts sur ce site dans le corps le chapitre « milieu naturel » de l'étude des impacts. Le dossier d'incidences Natura 2000 est joint au dossier et complète largement cette synthèse (bien que le dossier d'étude d'impact précise qu'aucune évaluation ne sera réalisée au titre du décret du 9 avril 2010).

Qualité de la conclusion sur le site Natura 2000

L'étude conclut, de manière justifiée, à une absence d'effet significatif grâce aux mesures spécifiques sur le traitement des eaux de plates-formes. Ces dernières seront récupérées et traitées avant rejet, permettant ainsi de ne pas aggraver les risques de pollutions liés à la circulation automobile sur le site d'étude en phase chantier et en période d'exploitation.

Justification du projet

Les justifications ont bien pris en compte les objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national à savoir : meilleures technologies disponibles, réduction du risque à la source, changement climatique, biodiversité, paysages, ressources (énergie, eau, matériaux), santé publique....

Il est également compatible avec l'ensemble des documents de planification tout en ayant su évoluer en fonction de la demande sociétale en matière de déplacement. L'opération originale était la réalisation d'une 2x2 voies, le projet concerté puis retenu est une voirie à caractère

urbain, qui comprendra une dernière phase de réalisation d'un TCSP. Pour cette dernière, une étude sera nécessaire en temps voulu, des aménagements et travaux complémentaires devant être réalisés afin d'insérer le transport en commun.

Le Conseil Général a également pris en compte de façon innovante les aspects relatifs aux thèmes du développement durable et du HQE. Le dossier aborde les différentes cibles ou les objectifs qui sont liés à ces deux axes en interrogeant le projet. Ce dernier est évalué comme rentrant dans les deux démarches de façon satisfaisante.

Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser les impacts du projet

Au vu des impacts réels ou potentiels présentés, l'étude présente de manière satisfaisante les mesures pour supprimer et réduire les incidences du projet. Ces mesures sont cohérentes avec l'analyse de l'environnement et les effets potentiels du projet.

Les modalités de préservation de la ressource en eau et des eaux superficielles ont été décrites, cependant les illustrations cartographiques ne permettent pas de connaître les sections de plates-formes traitées. La légende est illisible car trop petite.

Les mesures appliquées pour réduire les nuisances acoustiques ont été définies selon les méthodes validées (murets, écrans, traitement de façade) et elles intègrent la phase définitive du projet, y compris le TCSP. Aucune mesure complémentaire ne sera donc mise en oeuvre au moment de la réalisation des travaux spécifiques au TCSP. Le dossier ne prévoit pas d'éventuelles mesures acoustiques a posteriori afin de vérifier l'efficacité des ouvrages construits.

Résumé non technique de l'étude d'impact

Le résumé non technique aborde tous les éléments du dossier. Il est lisible et clair.

Analyse des méthodes

L'étude d'impact présente une analyse correcte des méthodes utilisées pour analyser les effets du projet sur l'environnement.

5. 5. Conclusion de l'avis de l'autorité environnementale

Avis sur le caractère complet de l'étude d'impact, la qualité et le caractère approprié des informations qu'elle contient

D'une manière générale, l'étude d'impact est claire. Elle est globalement complète et comporte toutes les rubriques exigées par le code de l'environnement. Les enjeux locaux sont correctement décrits et analysés. Ils sont importants pour ce qui concerne les risques d'inondation, la proximité de zones résidentielles et la qualité des paysages. L'étude d'impact est proportionnée aux enjeux et aux incidences du projet.

Avis sur la manière dont le projet prend en compte l'environnement

Le projet a correctement identifié les enjeux environnementaux et les a pris en compte à leur juste niveau. La conception du projet et les mesures prises pour supprimer, réduire les impacts sur les risques d'inondations, les nuisances acoustiques, la pollution atmosphérique et les effets sur la santé, ainsi que les perceptions visuelles et le respect de l'environnement culturel sont appropriées au contexte. Toutefois, l'insertion à terme d'un Transport en Commun en Site Propre présenté dans ce dossier demandera qu'une évaluation des impacts soit de nouveau réalisée, des travaux complémentaires étant nécessaires qui pourront remettre en cause ponctuellement les caractéristiques du projet actuel.

Il est à noter que l'étude d'impact ne prévoit pas de dispositif de suivi.

Le Directeur Régional de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement


Laurent ROY