

# DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE



Commune de Grasse

**Prolongement de la RD 6185 entre la RD 9 et la RD 2562**

**PIÈCE 7 – AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE**





PRÉFET DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



30 07 12

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

Service biodiversité eau et paysages (SBEP)  
Unité sites, paysages, impacts

Pôle évaluation environnementale des projets

Adresse de correspondance

Allée Louis Philibert  
CS 80065  
13182 Aix-en-Provence cedex 5

Nos réf. : SBEP-USPI -2012-283  
Vos réf. : DUP/enq.pub./expro./Conseil Général/RD618-  
Pénétrante/SaisineAE  
Affaire suivie par : Frédérique GERBEAUD MAULIN  
frederique.maulin@developpement-durable.gouv.fr  
Tél. 04 42 66 65 00- Fax : 04 42 66 66 01

Aix en Provence,

Préfecture des Alpes-Maritimes  
DRCL  
Bureau des affaires juridiques et de la légalité  
06286 NICE cedex 3



**Objet : Avis AE pour le dossier d'enquête publique relatif au projet de prolongement de la RD1685 entre la RD9 et la RD2562- Commune de Grasse.**

#### AVIS de l'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Projet : Prolongement de la RD6185 entre RD9 et la RD2562

Maître d'ouvrage : Conseil Général des Alpes Maritimes

Situé sur la commune de : Grasse (06)

Référence : Saisine de l'autorité environnementale en date du 5 juin 2012

Pièces jointes : dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet, comportant une étude d'impact - Mai 2012, une évaluation des incidences Natura 2000, les contributions du préfet de département sur le dossier précédent datant de septembre 2011

Date de réception de la demande d'avis AE par l'autorité environnementale / DREAL : 8 juin 2012, date de départ du délai de 2 mois pour remettre l'avis de l'autorité environnementale.

Date de l'accusé de réception de l'AE : 14 juin 2012.

Documents utilisés : avis des services de la DDTM06, l'ARS, la DRAC, le STAP

#### 1. Cadre juridique de l'avis autorité environnementale

Compte tenu de l'importance et des incidences potentielles 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-III et R122-7 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. L'avis ou l'information relative à l'absence d'observations émises par l'autorité environnementale dans le délai devra être portée à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir dans les conditions fixées par l'article R122-9 du code de l'environnement :

- le joindre au dossier d'enquête publique ou de le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article L122-1-1 et R122-9 du code de l'environnement ;
- rendre cet avis public par voie électronique sur son site Internet.

Selon l'article R122-6-I 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, le préfet de région s'appuie sur les services de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement. Par arrêté préfectoral, le directeur de la DREAL a délégué de signature du préfet de région pour instruire et signer tout acte relatif à l'exercice de l'autorité environnementale.

Conformément à l'article R122-7-II, l'avis est également publié sur le site de l'autorité environnementale.

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/acces-aux-avis-de-l-autorite-r1204.html>

L'avis ne préjuge en rien de la décision d'autorisation prise par l'autorité compétente.

## 2 - La présentation du projet

Pour rappel, le projet a pour objectifs :

- désengorger le secteur des 4 chemins, les quartiers Saint Antoine, Saint Jacques, Loubonnières et Villote ;
- capter le trafic d'échange traversant les quartiers urbains de Grasse ;
- améliorer le transit en libérant de la capacité sur le secteur des « 4 chemins » et ses voies attenantes ;
- améliorer la sécurité en délestant les voies transversales ;
- faciliter les échanges inter-quartiers et renforcer la desserte locale.

La RD6185 a fait l'objet de nombreux aménagements successifs depuis l'A8 jusqu'au carrefour provisoire formé avec la RD9. A l'origine, cette section appartenant au réseau routier national était prévue pour devenir une 2x2 voies. Elle avait fait l'objet d'une DUP prononcée en 1993, prorogée jusqu'en 2003. Depuis, seule la section Rouquier / RD9 a été réalisée avec un carrefour dénivelé provisoire sur le boulevard de Rouquier et un seul sens pour la tranchée couverte des Aspres.

Depuis, le parti d'aménagement a évolué pour devenir une voie nouvelle à caractère urbain (à 2x1 voies). Le projet initial ayant été profondément modifié, une nouvelle DUP s'imposait.

Le projet a fait l'objet d'une concertation au titre du code de l'urbanisme en décembre 2006. Le projet a reçu un avis favorable en 2007 de la part du conseil municipal de Grasse.

**Le projet est constitué :**

- d'un boulevard urbain dans le prolongement de la voie existante de la 6185 – voie nouvelle à deux fois 1 voie (sauf sur un tronçon dont la déclivité est à 7% nécessitant une voie supplémentaire en rampe sur la chaussée nord), entre le secteur de la RD9 et la RD2562,
- de trois points d'échanges :
  - le giratoire plan du chemin des Castors,
  - un demi échangeur dénivelé de l'avenue Frédéric Mistral,
  - le giratoire plan avec la RD2562,
- de deux rétablissements des chemins des bastides et des Loubonnières,
- de deux viaducs (ouvrages d'art non courants) pour franchir les vallons de Loubonnières et de Château Folie,

- de murs de soutènements dont la surface est estimée à 5500 m<sup>2</sup>,
- de la réalisation de pistes cyclables bidirectionnelles de 3 m de large (soit accolées, soit déconnectées de la plate-forme roulante) et un cheminement piétonnier spécifique dans la section où la piste cyclable est accolée au boulevard urbain,
- d'un système d'assainissement des eaux de plate-formes comprenant deux bassins de 300m<sup>2</sup> de surface au sol.

La vitesse sera de 70 km/h. L'ensemble de la section considérée comme boulevard urbain sera éclairé. Les trafics attendus pour la mise en service sont estimés à 24 000 véh/jour.

Quatre variantes sont proposées qui se distinguent par le nombre de points d'échange (entre 2 et 6), leurs caractéristiques (giratoires, carrefours dénivelés ou plan), ou leur localisation. Le tracé en plan de ce projet est contraint par les emprises foncières réservées depuis la précédente DUP (1993). La solution retenue intègre la problématique d'emprise sur des stations d'espèces végétales protégées. Le choix de la solution retenue a été guidé par les objectifs à atteindre, la concertation et la prise en compte des contraintes (emprises et présence d'espèces protégées).

**L'horizon de mise en service prévue au dossier est courant de l'année 2016.**

### **3. Les enjeux du territoire identifiés par l'autorité environnementale**

Le projet s'insère dans la zone péri-urbaine de la ville de Grasse, les enjeux sont liés essentiellement :

- au relief marqué par de fortes pentes en contrebas du centre historique de Grasse, le projet créant des mouvements de terres particulièrement importants et s'inscrivant dans un contexte géologique argilo-marneux. Un PPR mouvement de terrain a été approuvé en 2004,
- aux risques de ruissellements déjà très présents dans ce secteur urbanisé dont l'artificialisation des sols a conduit à une augmentation des risques d'inondation et d'écoulements de boues lors de fortes pluies (un PPR inondation est en cours d'instruction). Les vallons permettant la concentration des écoulements pluvieux (Saint Antoine, au niveau du chemin des Bastides, les Loubonnières et Château Folie) ont été petit à petit occupés par une urbanisation résidentielle plus ou moins maîtrisée ne permettant plus une infiltration suffisante des eaux dans les sols, et augmentant de ce fait les débits en surface. Ces risques seront particulièrement présents au moment de la phase chantier du projet. En phase d'exploitation, les vallons seront franchis par des viaducs maintenant ainsi des ouvertures suffisamment larges pour exonérer ce projet d'autorisation au titre de la loi sur l'eau,
- à la protection de la ressource en eau, notamment avec le franchissement du canal d'alimentation en eau potable de la Siagne, et le maintien de la qualité des eaux souterraines en milieu karstique,
- à la présence de zones encore boisées ou naturelles sur les terrasses résiduelles agricoles aujourd'hui en cours d'urbanisation ou urbanisées, sur lesquelles subsistent des espèces végétales remarquables menacées et protégées. C'est le cas sur les versants des vallons de Château Folie où l'on note la présence de la Scilla maritime, la Tulipe de Lortet, la Tulipe de l'Ecluse et l'Anémone couronnée,
- au risque incendie qui est présent principalement dans des secteurs plus boisés que la zone d'étude (un PPRI feux de forêt est opposable depuis 2005), cependant des départs de feux sont toujours à craindre en phase chantier et en phase d'exploitation à proximité d'infrastructures routières,
- à la présence d'une urbanisation résidentielle plus ou moins dense sur les versants. Ces quartiers sont éloignés des infrastructures bruyantes et bénéficient jusqu'à présent d'une zone « verte » ouverte de proximité correspondant à l'emprise réservée pour le projet. Ainsi, les nuisances de proximité en phase chantier et en phase d'exploitation (vibrations, bruits, pollutions) seront par conséquent particulièrement marquées et difficilement réductibles en raison du caractère complexe du relief et des emprises contraintes,

- à l'insertion paysagère de ce projet à caractère urbain dans l'un des plus beaux balcons de la Côte d'Azur et fortement exposée dans le grand paysage. Ce secteur est par conséquent visible de loin, mais aussi fortement occupé avec de nombreux riverains.

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

L'ancien article R122-3 du CE définit le contenu de l'étude d'impact pour les dossiers qui ont été déposés en préfecture avant le 1er juin 2012. Ce dossier a été transmis en préfecture le 29 juillet 2011 suivi d'un courrier du 19 septembre 2011 sollicitant l'instruction du projet préalablement à la délibération du Conseil Général approuvant ce projet. Par conséquent, il est considéré avoir été déposé avant la date du 1er juin 2012. Il répond donc au contenu de l'ancien article R.122-3 du code de l'environnement.

Cette étude comprend les six chapitres exigés par le code de l'environnement ainsi qu'un résumé non technique comme le prévoit le code de l'environnement avant le 1er juin 2012.

Le projet ne s'implante pas et ne concerne pas de site Natura 2000 à proximité bien qu'il soit dans l'environnement particulièrement sensible de la Siagne. Les deux sites les plus proches sont la ZSC des Gorges de la Siagne (FR9301574 DOCOB en animation) à 4 km et les SIC et ZPS des Préalpes de Grasse (FR9201570 DOCOB en animation et FR9312002 DOCOB en animation) à 7 km. Conformément à l'article L414-4 du code de l'environnement, le projet comporte une évaluation des incidences « simplifiée » sur les sites concernés. Le maître d'ouvrage a fourni le formulaire d'évaluation simplifié des incidences Natura 2000, qui conclut à ce que le projet ne génère pas d'effets.

##### **4.1- L'appréciation des impacts du programme**

Le programme associé à cette opération prend origine au niveau de l'autoroute A8 et prend fin au niveau du raccordement à la RD2562 (stade Jean Girard). Les travaux de mise en œuvre des sections de cet aménagement ont débuté dès les années 1990. La section à l'étude dans le cadre de ce dossier de DUP est relatif au dernier barreau devant clôturer le programme. Le contexte des enjeux est décrit de façon succincte mais claire, avec cependant quelques faiblesses sans conséquence sur les modalités de traitement du dossier relatives à la non prise en compte de l'industrie à parfum très présente sur la commune et influant sur les modalités de trafic et de transport, y compris sur les projets hors programme et développés par le Conseil Général des Alpes Maritimes.

L'analyse fait ressortir deux catégories de sections dans ce programme : une première catégorie pour laquelle les études sont anciennes et ne permettent pas d'avoir des détails d'effets sur l'environnement et une deuxième catégorie où l'information est disponible grâce aux études et analyses récentes. Le tableau de synthèse des effets fait bien ressortir ces deux catégories, ce qui permet de bien distinguer l'état de connaissance sur chacune des opérations de ce programme.

##### **4.2- Le résumé non technique**

Le résumé est clair et reprend l'ensemble du contenu du dossier. Il permet de prendre connaissance des éléments du programme de façon très succincte, ce qui est moins vrai pour la partie concernant l'opération soumise à l'enquête. En effet, cette partie est plus développée.

##### **4.3- La prise en compte des enjeux dans l'état initial**

Les enjeux du secteur d'étude visés dans le paragraphe 3 du présent avis sont globalement traités dans le chapitre ad hoc. Cependant, les quelques éléments suivants doivent être précisés dans la suite des études qui seront préalables au chantier :

- les risques d'inondations et mouvements de terrain sont identifiés comme étant des enjeux de moindre importance en synthèse en p171, or, la proximité des riverains dans ce contexte morphologique (fortes pentes) et géologique particulier (sols argilo-marneux) demandent la mise en œuvre d'une ingénierie de précautions au moment de la phase chantier, cette phase étant la plus difficile à stabiliser lors d'événements pluvieux, ces risques doivent donc être tout autant considérés et anticipés,
- des éléments du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux de 1995 sont encore présents dans ce dossier, alors même que ces éléments sont obsolètes (cartes en p95),

- si le sous bassin versant des eaux superficielles concerné est bien la Siagne et ses affluents (LP 15-13), la masse d'eau la plus proche du secteur d'étude est le ruisseau le Riou (FRDR10001), la Siagne de sa source au barrage de Montauroux est plus éloignée (FDDR96a). Néanmoins, cette précision n'entache pas le contenu du dossier d'étude d'impact, les objectifs d'atteinte du bon état étant similaires quelle que soit la masse d'eau considérée. Il s'agit dans ce secteur d'assurer la bonne qualité des eaux de la Siagne, celles-ci étant captées pour un usage d'alimentation en eau potable via le canal du même nom qui traverse le secteur d'étude à ciel ouvert,
- la masse d'eau souterraine concernée par le projet est constituée des massifs calcaires Audibergue, Saint Vallier, Saint Cézaire, Calem, Caussols, Cheiron, dont la qualité est aujourd'hui considérée comme en bon état et pour laquelle l'objectif visé par le SDAGE est de maintenir le bon état également pour 2015. Des informations existent bien sur la qualité des masses d'eau souterraine. Il est important de garder en synthèse que le contexte géologique karstique est un enjeu fort, à la fois pour la phase chantier et la phase d'exploitation de cette infrastructure, le programme de mesure du SDAGE identifiant cette masse d'eau comme faisant partie des ressources à préserver en vue de leur utilisation future pour l'alimentation en eau potable (FR-DO-136),
- en ce qui concerne les espèces végétales patrimoniales, 4 espèces sont particulièrement visées : la Scille maritime, l'Anémone couronnée, la Tulipe de l'Ecluse, la Tulipe de Lortet ; pour cette dernière, une expertise est en cours liée au fait que cette espèce a été jusqu'alors assimilée à Tulipa Agenensis (Tulipe œil de soleil, espèce explicitement protégée). Or, les récentes découvertes taxonomiques font apparaître que celle-ci est une espèce différente, de ce fait elle ne rentrerait plus (mais cela reste à confirmer) dans le cadre de la loi de protection de la nature, la Tulipe de Lortet n'étant pas explicitement identifiée dans la liste des espèces protégées. Quoi qu'il en soit, la patrimonialité de cette espèce est avérée ; par ailleurs l'arrêté de protection des espèces végétales de janvier 1982, dans son article premier, vise également la conservation des biotopes correspondant aux espèces qui sont protégées. Or, l'ensemble des anciennes terrasses agricoles sont des milieux très favorables à la présence de ces espèces de tulipes. L'arrêté préfectoral, du 18 novembre 2011, accordant une dérogation au Conseil Général pour porter atteinte à la Tulipe de l'Ecluse (en phase d'exploitation et en phase chantier), vise également la Tulipe de Lortet dans les mesures d'accompagnement. Cette espèce est rare et menacée comme toutes les espèces de tulipes sauvages. Sa présence dans le secteur d'étude est donc un enjeu fondamental qui doit être pris à sa juste mesure par le département qui a donc une responsabilité quant à son maintien et sa sauvegarde
- le chapitre concernant le bâti aurait mérité d'être illustré par une cartographie ou une photographie du contexte urbain de la zone d'étude, en distinguant les quartiers résidentiels de maisons individuelles des quartiers de collectifs. Cette illustration aurait permis d'identifier les éléments factuels à partir de laquelle l'évaluation des nuisances s'est effectuée,
- le contexte paysager fait ressortir une séquence naturelle et agricole, ce qui est loin d'être le cas, le couvert arboré camouflant une urbanisation très présente.

#### **4.4- La comparaison des variantes et la justification du choix des solutions proposées**

Les quatre variantes étudiées et présentées dans le dossier s'insèrent dans un contexte foncier prédéfini lors de la précédente DUP prononcée en 1993. Les acquisitions et les emplacements réservés étant déjà en place, les possibilités techniques d'insertion sont très limitées. La part d'adaptation possible se situe sur les points d'échanges et les modalités de rétablissement des voiries transversales



L'une des alternatives qu'il aurait été opportun de présenter est le non aménagement de cette section. Cette alternative aurait permis de démontrer, dans un scénario prospectif, la progression des effets sur l'environnement sans aménagement et, de les comparer aux effets des variantes proposées. Cette alternative, souvent appelée variante « 0 », mise en parallèle avec les éléments du Plan de Déplacement Urbain qui porte ses efforts sur les modes alternatifs à la voiture, aurait permis de mettre l'accent sur les besoins et les gains pour la collectivité, de justifier de façon argumentée ce choix routier, et donc de démontrer l'utilité publique de ce projet.

La comparaison de 4 variantes porte sur l'ensemble des thèmes environnementaux et se présente de façon synthétique et claire. Les effets relatifs aux risques de ruissellement et de mouvement de terrain sont toutefois minimisés au regard de la situation actuelle sur certains quartiers en période pluvieuse. Ce volet aurait mérité d'être plus développé. Par ailleurs, la mise en place de pistes cyclables est annoncée en synthèse de la comparaison comme étant un des critères d'évaluation, or dans les différents tableaux, ce facteur n'est pas analysé par variante.

#### **4.5- Analyse des effets du projet sur l'environnement**

##### Phases du projet

Les phases chantier et d'exploitation n'ont pas été distinguées dans le chapitre relatif aux effets du projet. Sans que cela remette en cause cette évaluation, cette distinction aurait permis de dégager une phase chantier, certes très pénalisante pour les riverains mais temporaire. En particulier, pour les thématiques risques naturels, protection de la ressource en eau, gêne aux riverains (bruits, vibrations, émissions de poussières, accessibilité).

**Globalement, l'ensemble des impacts a été analysé en reprenant les thèmes développés dans l'état initial.**

**Pour le volet mouvements de terres**, un chapitre décrit de façon détaillée les effets du projet par rapport aux mouvements de terres qui sont attendus. Ce chapitre fait référence à des déblais en les numérotant sans pour autant les situer dans l'espace sur une cartographie. Cependant, les références géographiques permettent de se repérer. Les méthodes et moyens d'extraction seront variables et pourront faire appel à du minage, notamment dans une section très sensible du point de vue des riverains proches. Cette analyse est correcte.

Si le taux de réemploi est bien identifié selon les modes d'extraction, le volume final excédentaire ou déficitaire par contre n'est pas identifié. Or, dans le cadre de la démonstration relative à la compatibilité du projet par rapport au schéma départemental des carrières et au schéma départemental des déchets du BTP, cette information est nécessaire. Cette démonstration ne se retrouve pas non plus dans le chapitre « mesures ».

**Pour le volet risques naturels**, l'absence de descriptions des effets en phase chantier ne permet pas de distinguer les risques inhérents au décapage des sols et à l'extraction des matériaux dans les secteurs de fortes pentes. Ces risques seront prononcés notamment en périodes automnale et hivernale et pourront générer des ruissellements et des coulées de boues sur les riverains situés en aval ou au débouché des vallons, exutoires naturels des écoulements. Ce volet devra être particulièrement évalué lors des études préalables au démarrage du chantier pour mettre en œuvre des mesures préventives efficaces.

Les risques identifiés dans le cadre de ce dossier sont relatifs aux prescriptions du PPR mouvements de terrain et d'inondation et font référence à la phase d'exploitation pour laquelle effectivement des mesures sont prises pour minimiser ces risques.

**Pour le volet protection de la ressource en eau**, le chapitre n'évalue pas les risques en phase chantier et d'exploitation. Il n'identifie pas les calculs des polluants qui seront émis dans les milieux. L'évaluation met en avant qu'avec ou sans projet, les quantités de polluants auraient été présentes à terme malgré tout. Cette affirmation est à relativiser car le projet crée un effet de concentration de polluants au point de rejet. C'est au regard de ces points de concentration qu'il est nécessaire d'évaluer le taux de polluants.

**Pour l'évaluation et la prise en compte de la biodiversité**, les résultats de l'évaluation des incidences Natura 2000 ne sont pas clairement énoncés. Au regard du formulaire simplifié proposé dans les annexes, le projet n'aura pas d'incidences sur les zones Natura 2000 les plus proches ou

situées en aval. Cette évaluation succincte semble correcte au regard des incidences décrites dans le dossier de l'étude d'impact.

En ce qui concerne, les effets sur les espèces patrimoniales, le projet est susceptible de porter atteinte à certaines espèces protégées. A ce titre une demande de dérogation a été spécifiquement demandée pour porter atteinte à la Tulipe de l'Ecluse. Un arrêté préfectoral d'autorisation du 18 novembre 2011 autorise donc le projet sous certaines conditions. Si les relevés réalisés par le cabinet d'expert ont permis d'établir une cartographie à l'année 2009, il faut néanmoins avoir conscience que certaines espèces peuvent ne pas s'exprimer d'une année sur l'autre en raison de facteurs climatiques ou végétatif spécifiques à chacune d'entre elles. Par conséquent, les biotopes identifiés dans le secteur d'étude étant favorables à la présence potentielle de ces bulbeuses menacées et parfois protégées, des investigations préalables à la phase chantier devront être menées pour réévaluer les effets du projet.

Pour ce qui concerne la faune, le hibou petit-duc, les lézards des murailles et vert et les chauves souris sont les espèces qui seraient concernées, notamment en phase chantier. Les risques sont la mortalité (notamment pour les lézards) et le dérangement. En phase d'exploitation, les risques persistent essentiellement pour les chauves-souris, dans ce secteur de vallons qui sont les couloirs de déplacement préférentiel pour ces espèces. Toutes les espèces de chauves-souris sont protégées. L'éclairage prévu sur cette section de boulevard urbain augmente les risques pour ces espèces. Dans le cadre des analyses préalables au chantier, une nouvelle évaluation des risques sur ces espèces devra être menée pour préciser l'évaluation partielle de l'étude d'impact.

**Pour la partie trafic et sécurité**, les projections mettent en évidence des trafics attendus à la mise en service de cette section de 24 000 véh/jour avec 8% de poids lourds. Cette évaluation met en évidence un délestage du trafic depuis les voiries principales existantes sur cette section neuve, avec comme principal effet une réduction de l'accidentologie sur ces voiries existantes. Cependant, cette section présente des caractéristiques particulières avec une pente allant jusqu'à 7%. Cette même section devient donc elle-même génératrice de risques que le dossier n'évalue pas sachant que le diagnostic fait apparaître des comportements en excès de vitesse dans ce secteur géographique.

**Pour ce qui concerne les nuisances acoustiques**, bien que cette évaluation ait été faite par un bureau expert qui a mis en évidence près de 118 habitations pour lesquelles des nuisances sonores seront supérieures aux seuils réglementaires, la synthèse ne restitue pas correctement les éléments d'analyse nécessaires à la compréhension de l'évaluation.

Ces évaluations ont été faites pour des trafics projetés 20 ans après la mise en service. Or, les projections de trafic 20 ans après la mise en service, véhicules légers et poids lourds, pourtant annoncées dans le dossier n'apparaissent pas dans le chapitre. Seules les cartes relatives aux calculs d'émissions en période diurne sont présentées, or ces mêmes évaluations ont été certainement faites également en période nocturne. C'est bien au regard de deux seuils réglementaires que l'identification des bâtiments d'habitation devant faire l'objet de mesures de protection doit être menée. Dans un secteur d'ambiance à l'origine modérée, comme c'est le cas pour le secteur traversé par le projet, les seuils sont les suivants : 60 dB(A) pour la période diurne (6h-22h) et 55 dB(A) pour la période nocturne (22h-6h).

Dans un secteur complexe comme celui traversé, le nombre d'habitations ne peut qu'être estimatif, sachant qu'à la mise en exploitation de l'infrastructure une nouvelle campagne de mesures de bruit sera mise en œuvre qui permettra la réception des travaux et la vérification de l'efficacité des mesures. Le chapitre relevant l'antériorité des bâtiments ne permet pas de savoir quelle position le Conseil Général adopte vis-à-vis de ces habitations pour lesquelles il n'a pas d'obligations réglementaires.

**Pour le volet pollution atmosphérique**, une étude de niveau II a été réalisée avec au droit de certains points particuliers (cliniques, écoles, maison de retraite), une élévation jusqu'au niveau I (plus exigeant). Ce volet pollution atmosphérique et sanitaire a été réalisé par un bureau spécialisé et respecte les règles de l'art. Cependant, les quelques résultats de modélisation présentés dans le dossier, ne relèvent que quelques polluants les plus significatifs de la pollution d'origine routière. Ce chapitre, comme celui relatif aux nuisances acoustiques, dont il est difficile de faire une synthèse, ne rend pas compte de l'ensemble des évaluations qui ont été menées.



Globalement, le dossier fait état d'une amélioration de la qualité de l'air en raison de l'amélioration technologique dont vont bénéficier les véhicules et les moteurs, d'une part, et du désengorgement des voiries, d'autre part. Les quelques éléments donnés font apparaître une amélioration en considérant le projet à l'horizon 2020, comparativement à ce même horizon sans le projet, sauf pour l'un des points sensibles (une maison de retraite). L'Évaluation Quantitative des Risques Sanitaires estime que le risque de développer un cancer imputable au projet et à son trafic est non significatif.

Pour le volet paysage, l'analyse des impacts reste succincte et ne met pas en avant les modifications importantes que ce secteur va connaître à la fois en terme de grand paysage et de proximité de riverains. Les conclusions de la page 224 semblent déconnectées de l'analyse qui est faite dans les pages précédentes. En effet, les ouvrages exceptionnels qui vont être implantés dans le paysage (2 viaducs, des murs de soutènement, des délais et remblais...) sont de nature à modifier fondamentalement les perceptions rapprochées et lointaines, ce qui est loin de transparaître dans la conclusion qui minimise ces effets permanents dans l'espace et n'est absolument pas illustré dans l'évaluation des effets.

#### L'estimation des coûts collectifs et avantages pour la collectivité

Le chapitre F relatif aux coûts collectifs et aux consommations énergétiques n'a pas su mettre en avant les avantages et gains de ce projet pour la collectivité comme une diminution de l'accidentologie, une amélioration globale de la pollution atmosphérique, le délestage du centre ville du trafic ...

#### Articulation du projet avec les plans et programmes concernés

Par rapport aux différents plans et programmes suivants, l'étude met en évidence pour une majorité d'entre eux leur prise en compte et leur compatibilité. Sans nuire à la possibilité du public de se prononcer valablement sur le dossier, le maître d'ouvrage pourra compléter cette analyse sur ce point durant les phases ultérieures, si nécessaire :

	Concerné oui/non	Compatibilité démontrée ou prise en compte
SDAGE RM (2009-2015)	oui	non
Schéma départemental des carrières des Alpes-Maritimes (2000)	oui	oui
Départemental d'élimination des déchets BTP (2011)	oui	oui
PRQA (2000)	oui	oui
PPA 06 (2007)	oui	oui
PPRIF (2009)	oui	oui
PPRI (prescrit en 2003)	oui	Oui pour la phase d'exploitation
PPR mouvement de terrain (2004)	oui	Oui pour la phase d'exploitation
PLU de Grasse (2008)	oui	oui
Plan de déplacement Urbain (2011)	oui	oui
DTA 06 (2003)	oui	oui

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

La partie « mesures de réduction et de compensation », au contraire de la partie « effets du projet », distingue la phase de chantier de la phase d'exploitation.

Ainsi, la mise en place d'un management environnemental de chantier est un postulat des plus importants dans ce projet. Il s'impose au regard des conditions difficiles d'exécution du projet en milieu très contraint. L'autorité environnementale est attentive à la mise en œuvre de ce management qui devra être le garant du respect des obligations du Conseil Général en matière :

- de préservation de la ressource en eau superficielle et souterraine,

- de prévention des risques, notamment ruissellements ou incendie, mesures qui aujourd'hui ne sont pas développées dans le dossier pour la phase chantier,
- de protection des espèces patrimoniales végétales,
- de gestion de la gêne occasionnée aux riverains (bruits, vibrations, poussières, éclairage, accessibilité) et gestion du contentieux,
- enfin, de respect des engagements techniques visant à supprimer, réduire voire compenser les effets du projet sur la partie biodiversité, bruit, paysage ...

Ce management doit être suivi et appliqué à la fois par la maîtrise d'ouvrage, le maître d'œuvre et les entreprises mandataires et sous-traitantes.

**Au titre de la sécurité**, l'étude met en avant le gain pour la collectivité par rapport à l'amélioration de la sécurité routière sur ce secteur, localement mortel en raison de la déclivité de certaines infrastructures et des vitesses réglementaires souvent non respectées. Or, la section neuve a des caractéristiques qui restent accidentogènes notamment avec une pente de près de 7% sur un linéaire important sans pour autant indiquer les mesures que le gestionnaire met en place pour garantir l'apaisement des vitesses.

**Dans le cadre des mesures pour la préservation de la ressource en eau**, le principe général du projet est de « gérer » toutes les eaux provenant des surfaces imperméabilisées. Cette formulation sous entend que les eaux seront ainsi maîtrisées dans le cadre de la rétention des eaux et traitées avant rejet dans les exutoires naturels.

Le dispositif de traitement des eaux de plate-forme se constitue d'un réseau de collecte séparé pour les eaux de ruissellement de la plate-forme et les eaux issues des versants, de 3 bassins dont 1 existant et 2 nouveaux réalisés dans le cadre de ce projet.

Le bassin existant (12634m<sup>3</sup>) récupérera à terme les eaux de la plate-forme existante jusqu'au Rouquier et les eaux de la section entre le raccordement à la RD9 et le chemin des Bastides. Il sera complété d'un système de cloison siphonide pour lui permettre de retenir une pollution accidentelle. Les éléments de rendement annoncés pour ce type de système sont optimales à condition que le bassin arbore des caractéristiques techniques favorables respectant les règles de l'art, lesquelles caractéristiques ne sont pas données dans le dossier.

Pour les deux bassins créés dans le cadre de ce projet (300 m<sup>2</sup> chacun), les capacités proposées (850m<sup>3</sup> et 680m<sup>3</sup>) ne sont pas justifiées au regard de l'impluvium récolté et des pluies de référence. Leur efficacité doit donc être démontrée d'autant qu'ils récoltent les eaux des deux viaducs mais aussi des eaux de section routière. Par ailleurs, deux équipements complémentaires doivent permettre à ce système d'être efficace dans le cadre d'une pollution accidentelle<sup>1</sup> :

- un ouvrage de dépollution, de type séparateur d'hydrocarbures et décanteur de matière en suspension ne permettant de ne traiter que les pollutions non miscibles dans l'eau et plus lourdes que l'eau. Ce traitement ne sera donc que partiel au regard de la multitude de polluants existants et potentiels d'origine routière ou industrielle,
- une vanne martelière et un obturateur automatique permettant d'isoler le système en cas de pollution accidentelle. La démonstration de l'efficacité de ce système doit être démontrée au regard du temps d'intervention pour actionner la vanne et pour autant que le système automatique soit entretenu correctement pour être efficace au moment de son activation (dont il n'est rien dit par rapport au système d'alerte nécessaire pour pouvoir activer l'obturateur). La faible surface des bassins réclame des temps d'intervention très rapides pour la fermeture de la vanne permettant de piéger une pollution éventuelle.

Cette section en forte pente est susceptible d'être accidentogène en l'absence de mesures d'apaisement de la vitesse. Les risques de pollution accidentelle ne sont pas négligeables. Par conséquent, l'efficacité des modalités de mise en œuvre pour permettre le traitement des eaux de plate-forme avant rejet dans les milieux récepteurs de même que la compatibilité avec les objectifs du SDAGE restent à démontrer.

<sup>1</sup> Le schéma de principe proposé en p241 ne correspond pas au système décrit dans la page précédente pour la zone 2.

Les mesures relatives au maintien des populations de tulipes patrimoniales dans le secteur d'étude et contenues dans l'arrêté préfectoral du 18 novembre 2011 relatif à la dérogation des espèces protégées sont bien respectées et transcrites dans le dossier de l'étude d'impact.

Des murs, écrans merlons et isolations de façades sont prévus pour permettre de réduire les nuisances acoustiques. Certaines de ces mesures seront également mobilisables dans le cadre de la réduction de la pollution atmosphérique de proximité. Le plan d'aménagement paysager n'étant pas disponible à une échelle lisible dans l'étude d'impact, l'articulation entre les différentes mesures (bruit, soutènement et paysagers) devra être assurée.

Le parti adopté pour les aménagements paysagers prévoit la reprise des terrasses agricoles dans le prolongement des emprises du projet et un habillage des murs de soutènement qui devra rester dans le respect de l'esprit de restanques tel que le dossier le formule. Ce dossier présente utilement les éléments d'insertion des murs de soutènement et des viaducs permettant aux riverains de se situer par rapport à ces aménagements structurants à venir. Cependant, ces perceptions sont rapprochées, or le projet crée un impact dans le grand paysage qui n'a pas été réellement évalué dans le volet « effets du projet » et dont l'insertion par des aménagements paysagers n'a pas été évaluée. Ainsi, il manque une visualisation des perceptions lointaines à partir des coteaux voisins sur cet aménagement qui sera structurant dans cet espace. Enfin, le stade Jean Girard, stade de style des années 1930, point d'appel visuel au raccordement de la section neuve sur la RD2562, mériterait d'être restauré à l'occasion de ce projet.

#### 4.7- Analyse des méthodes


Cette analyse détaille les éléments techniques nécessaires dans chacune des thématiques traitées du dossier.

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

Globalement le dossier est de bonne facture et relève l'ensemble des enjeux du territoire concerné dans l'état initial. Le programme est bien identifié et les impacts globaux suffisamment décrits. Néanmoins quelques faiblesses subsistent dans ce dossier ayant fait l'objet d'un premier examen lors de la concertation inter-administrative. Ces faiblesses visent essentiellement le système de collecte et de traitement des eaux projeté pour lequel le dossier ne donne pas suffisamment d'indications sur son efficacité réelle. A ce titre la compatibilité avec le SDAGE reste à démontrer.

Le chantier sera de loin la phase la plus perturbatrice dans ce contexte morphologique complexe dans un secteur péri-urbain dense et résidentiel. Les précautions de chantiers devront être particulièrement adaptées pour limiter les risques et les nuisances pour les riverains. Ce chantier réclame également une organisation pour la concertation au plus près des riverains au fur et à mesure de l'avancement du projet.

Enfin, pour ce qui concerne la prise en compte des chauves-souris, les études préalables au chantier devront permettre de préciser les risques encourus par ces espèces au moment de la mise en service de cette section bénéficiant d'un éclairage public qui peut constituer un piège mortel pour ces espèces protégées.

Le Directeur Régional Adjoint de "Environnement  
de l'Aménagement et du Logement"  
  
Jean-François BOYER