



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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

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

Aix en Provence, le 15 octobre 2012

*Service biodiversité, eau et paysages
Unité sites, paysages, impacts
Pôle évaluation environnementale des projets*

Adresse postale
CS 80065 le Tholonet
13182 Aix en Provence cedex

Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes
Direction des relations avec les collectivités
locales
Bureau des affaires juridiques et de la légalité
06286 NICE CEDEX 3

Nos réf. : SBEP-SBa-2012-533
Vos réf. : votre courrier du 07/08/12 - YAG
Affaire suivie par : Sylvie BASSUEL
sylvie.bassuel@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 04 42 66 65 89 – **Fax** : 04 42 66 66 01

Objet : Avis AE communes d'Antibes, Biot (06) projet de bus tram

Avis de l'autorité environnementale pour les projets

Projet : **Bus-tram Antibes / Sophia-Antipolis**

Maître d'ouvrage : **Communauté d'agglomération Sophia Antipolis**

Situé sur la commune de : **Antibes, Biot (06)**

Référence : Saisine de l'autorité environnementale en date du **07 août 2012**

Pièces jointes : Dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique du projet et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme comportant une étude d'impact valant évaluation des incidences Natura 2000, accompagné de l'avis du préfet au titre de ses compétences dans le domaine de l'environnement

Date de réception du dossier par l'autorité environnementale / DREAL : **16 août 2012**, date de départ du délai de 2 mois pour remettre l'avis de l'autorité environnementale

Date de l'accusé de réception : **20 août 2012**

Consultation de l'Agence régionale de santé : **20 août 2012**

1. Cadre juridique de l'avis autorité environnementale

NB : Les articles du code de l'environnement cités ci-après sont ceux en vigueur à la date de dépôt du dossier.

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 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-I :

- 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, 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 signer l'avis de l'autorité environnementale.

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

2. Présentation du projet

L'usage préférentiel de la voiture particulière sur le territoire de la Communauté d'agglomération Sophia-Antipolis se traduit par la saturation d'axes routiers. Pour remédier à cette situation, la collectivité affiche l'objectif de réorganiser et structurer les déplacements à l'échelle de l'agglomération, de rendre plus lisible et plus performante l'offre de transports en commun et d'offrir des itinéraires cyclables sécurisés.

Le projet de création d'un axe de transport en commun en site propre (TCSP) dit « bus-tram d'Antibes – Sophia-Antipolis » s'inscrit dans la déclinaison opérationnelle de cette politique et en constitue l'armature majeure. Il permettra de relier le pôle d'échanges multimodal en cours de réalisation autour de la gare ferroviaire d'Antibes et le parc d'activités de Sophia. De manière concomitante, les conditions de sécurité seront améliorées, tant sur le réseau départemental que sur l'autoroute.

Le bus-tram est un programme d'aménagement comprenant :

- la réalisation d'une voie dédiée sur la totalité du parcours, d'une longueur de 9,5 km ; elle comporte un tronçon commun de 5,5 km entre le pôle d'échanges d'Antibes (gare ferroviaire) et le quartier des Trois Moulins puis deux branches pour relier Sophia-Antipolis, l'une vers le nord (quartier Saint-Philippe à Biot et campus STIC), l'autre vers l'ouest (future Zone d'aménagement concerté des Clausonnes) ;
- l'aménagement de 17 stations accessibles aux personnes à mobilité réduite ;
- la création de 6,5 km d'itinéraire cyclable ;
- des possibilités d'interconnexions avec le futur réseau de bus ;
- la création de 2 parcs relais et la mutualisation de parcs de stationnement publics ;
- le réaménagement et l'agrandissement du dépôt de bus des Trois Moulins ;
- l'acquisition d'un nouveau matériel roulant de grande capacité (véhicule articulé).

Ce programme est accompagné par le réaménagement d'infrastructures routières existantes, la modification du système d'échanges avec l'autoroute A8 et la mise à double sens de la route des Trois Moulins.

Procédures

Le projet est soumis à :

- étude d'impact (montant de travaux > 1,9 millions d'euros) ;
- enquête publique au titre de l'article L123-1 du code de l'environnement (en tant qu'ouvrage susceptible d'affecter l'environnement) au titre des articles 11-14-1 et suivants du code de l'expropriation (pour autoriser l'acquisition par voie d'expropriation des terrains nécessaires à l'aménagement) et au titre des articles L123-6 et R123-23 et suivants du code de l'urbanisme (pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme) ;

Le projet est également soumis à diverses autres procédures parmi lesquelles la demande d'autorisation au titre des articles R214-1 à R214-6 du code de l'environnement (législation sur l'eau), la demande d'autorisation de défrichement, l'archéologie préventive. On peut y ajouter, au vu des conclusions du dossier à ce stade, une demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées et/ou de leur habitat. Des dossiers spécifiques seront déposés à cet effet, postérieurement à la déclaration d'utilité publique du projet.

Pré-cadrage de l'étude d'impact

Le projet a fait l'objet d'un cadrage de la part de l'autorité compétente pour autoriser le projet avec l'appui de l'autorité environnementale.

3. Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le projet s'inscrit en partie en milieu urbain et intercepte le vallon de la Valmasque, espace naturel sensible du département. Les principaux enjeux environnementaux relèvent de l'eau et des milieux aquatiques, de la biodiversité et des paysages. Il est notamment attendu du projet :

- un évitement des impacts sur les milieux aquatiques et humides, la préservation de leurs fonctionnalités, la maîtrise des rejets dans les exutoires naturels, en phase chantier comme en phase exploitation, conformément aux dispositions du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Rhône Méditerranée ;
- la prise en compte au meilleur niveau des enjeux de conservation des milieux et des espèces et de maintien des continuités écologiques pour la faune, dans le respect de la démarche éviter > réduire > compenser. Le dossier doit évaluer les effets induits du projet sur des milieux situés aujourd'hui à l'écart de la fréquentation ;
- la préservation des ambiances naturelles et de la qualité de paysages à forte valeur patrimoniale et d'usage ; ces espaces naturels, situés aux portes de zones densément habitées, sont fréquentés par le public. Le projet est en outre localisé en site inscrit et susceptible d'intercepter le champ visuel de monuments historiques (aqueducs).

Le projet doit également démontrer sa performance quant à sa capacité à structurer une offre de transport efficiente à l'échelle de l'agglomération. Cet enjeu de développement durable est à l'origine même de la motivation du projet. Il sous-tend également la prise en compte d'enjeux environnementaux et/ou sanitaires liés à la qualité de l'air, à la maîtrise des gaz à effet de serre, à des économies d'énergie (ressources non renouvelables), à la gestion économe de l'espace et au bruit.

4. Analyse du dossier et de la démarche d'intégration des préoccupations d'environnement dans le projet

Contenu général

Au vu de la date de dépôt du dossier, le contenu de l'étude d'impact relève de l'article R122-3 du code de l'environnement en vigueur jusqu'au 31 mai 2012.

L'étude d'impact comprend les divers aspects de la démarche d'évaluation environnementale exigés par le code de l'environnement. L'étude fait l'objet d'un résumé non technique. Elle couvre l'ensemble des thèmes requis. L'autorité environnementale constate que son contenu a intégré les dispositions issues de la loi 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, notamment une analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus.

Conformément à l'article L414-4 du code de l'environnement, le projet comprend une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés. Le rapport présentant l'évaluation des incidences est inclus dans l'étude d'impact.

Résumé non technique de l'étude d'impact

Le résumé non technique (pièce EI) aborde toutes les parties de l'étude d'impact. Clair et bien illustré, il est en mesure de permettre une bonne compréhension par le public du projet, de sa justification et de ses enjeux d'environnement et de santé publique.

Impacts du programme, effets cumulés du projet avec d'autres projets connus

L'aménagement du bus-tram constitue en lui-même un programme à réalisation simultanée, dont les divers éléments constitutifs sont exposés au point 2 du présent avis. Conformément aux dispositions de l'article R122-3 du code de l'environnement, l'étude d'impact porte sur la totalité du périmètre de ce programme.

Par ailleurs, diverses opérations (tel le pôle d'échanges d'Antibes ou la vélo-station) présentent des liens fonctionnels avec le bus-tram car ils contribuent avec lui à l'amélioration et à la structuration de l'offre de transport à l'échelle de l'agglomération. Leur réalisation étant échelonnée dans le temps, l'étude d'impact procède à une appréciation des impacts globaux de ces diverses opérations (pièce EII).

Ce même chapitre traite aussi des effets cumulés avec d'autres projets connus, notamment des projets d'urbanisation ou d'équipements publics situés aux abords du bus tram qui renforcent sa justification (ZAC des Clausonnes, salle omnisport, salle de spectacle, etc.) dans une vision prospective de l'aménagement. Les analyses des effets globaux de ces projets sur l'environnement sont pertinentes.

L'étude propose ainsi une vision claire, structurée et synthétique des divers projets, de leur articulation aux différentes échelles d'aménagement du territoire (globale/locale) et de leur cohérence au regard des critères environnementaux et socio-économiques.

Etat initial et identification des enjeux environnementaux du territoire

La partie EIV de l'étude d'impact procède à une analyse pertinente et argumentée de l'état initial de la zone d'étude et de l'aire d'influence du projet. L'analyse prend en compte les dynamiques de développement qui sont à l'oeuvre sur le territoire.

Outre l'étude des déplacements, des études spécifiques ont été réalisées en tant que de besoin pour préciser les caractéristiques des diverses composantes de l'environnement, en proportion des enjeux :

- aspects hydrauliques ;
- réalisation de sondages dans l'ancienne zone de dépôt de matériaux des Trois Moulins, qui ont confirmé une hétérogénéité du sol et identifié la présence de déchets inertes ;
- étude acoustique : elle a permis de qualifier l'ambiance sonore actuelle, globalement non modérée à l'échelle de la zone d'étude ;
- étude air : elle intègre notamment les résultats d'une campagne de mesures qui a permis de caractériser la qualité de l'air et les pollutions d'origine routière ;
- étude écologique : basée sur la bibliographie et des campagnes de terrain, elle a permis de préciser les habitats d'intérêt communautaire présents ainsi que les espèces protégées ou menacées. Les enjeux de conservation relatifs aux habitats, aux espèces et aux fonctionnalités écologiques sont bien identifiés dans le dossier et spatialisés dans la cartographie. Les habitats présentant les plus forts enjeux de conservation sont la pinède méditerranéenne mature (arbres de 80 ans), le cours d'eau et sa ripisylve, la molinaie de pente, la pelouse xérothermophile et la cladiaie. Neuf espèces protégées de flore ont été inventoriées à l'échelle de la zone d'étude, localisées le long de la Valmasque et en secteur ouvert. Les amphibiens, les reptiles, les oiseaux, les insectes et les mammifères ont été recensés. Concernant les chiroptères, des détections ont été effectuées, complétées par la recherche de gîtes potentiels. Une carte met en évidence le nombre de contacts par heure ; un point d'écoute à proximité du péage autoroutier affiche une activité significative (supérieure à 200 contacts/heure). La Valmasque, au vu du dossier, ne représente pas un site de chasse majeur mais est utilisée en déplacement. Les

potentialités en termes de gîtes sont faibles (cavités souterraines hors zone d'étude, pinède peu favorable).

Les enjeux environnementaux sont globalement bien identifiés et hiérarchisés en tenant compte de leur importance pour le territoire et de leur sensibilité vis-à-vis du projet.

Justification du projet

L'étude d'impact expose en Pièce EV la solution proposée et les raisons du choix (motivation du projet et choix de la solution proposée à l'enquête). Les choix effectués, selon des échelles d'approche de plus en plus précises, sont bien argumentés.

Le dossier démontre la cohérence de l'approche transports par rapport aux enjeux de desserte des grands pôles d'emploi, d'habitation, d'équipements et de services actuels et futurs. Il argumente le bien-fondé du bus-tram comme axe de desserte structurant : le tracé renforce la desserte du corridor centre-ville / Sophia-Antipolis, en cohérence avec la densification urbaine. Il renforce le lien entre Sophia et la gare d'Antibes, assurant l'articulation avec le train.

Des tableaux comparent les diverses variantes étudiées, y compris au regard de l'environnement. Les raisons du choix de la variante proposée à l'enquête sont explicitées : choix du tracé, choix du matériel roulant, type d'insertion, positionnement des stations, évolutivité du projet. L'autorité environnementale souligne l'intérêt du choix d'une variante dont la pente (7% maximum) autorise une évolution ultérieure vers un tramway ; cela constitue une mesure conservatoire pertinente, ménageant des possibilités d'adaptation aux besoins du territoire.

Le projet est décrit de façon détaillée (plans, profils en travers types, franchissements, reconfiguration de bretelles de l'échangeur autoroutier d'Antibes) ainsi que les principes de phasage des travaux.

En termes d'exploitation du bus-tram, la fréquence varie en fonction des heures et des jours, la fréquence pouvant s'élever à 1 bus toutes les 6 minutes aux heures de pointe du matin et du soir. Le cadencement prévu, conjugué à la situation en site propre sur la quasi-totalité du tracé qui permet de garantir le temps de parcours, est favorable à l'efficacité du transport en commun.

Le projet est étudié pour assurer l'accessibilité à l'ensemble des usagers, y compris les personnes à mobilité réduite.

Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures associées

L'analyse des effets du projet sur l'environnement (pièce EVI) prend en compte les effets liés à la phase de chantier et à l'exploitation du projet de bus-tram et présente les mesures que le maître d'ouvrage prévoit de mettre en oeuvre pour les éviter, les réduire ou les compenser.

La partie EVIII récapitule les principales mesures et estime leur coût.

Concernant le milieu physique

Les effets du projet sur les différentes composantes rattachées au milieu physique (climat, topographie, géologie, risques de mouvements de terrain, pédologie, risques de pollution des sols, hydrogéologie, hydrologie, hydraulique et assainissement des plates-formes, risques d'inondation) sont correctement analysés.

Les mesures qui seront mises en oeuvre sont cohérentes avec l'analyse de l'environnement et les effets potentiels du projet. A noter que les mesures relatives à la protection de l'eau et des milieux aquatiques seront précisées par le service instructeur dans le cadre de la procédure spécifique d'autorisation au titre des articles L214-1 à L214-6 du code de l'environnement.

Concernant la biodiversité

Phase travaux

Des mesures appropriées sont prévues pour éviter ou limiter les impacts propres à la phase chantier :

- toute occupation temporaire sera interdite dans les milieux sensibles ;
- le respect des emprises strictement nécessaires au chantier sera assuré par la mise en place de protections physiques, au droit des cours d'eau, des milieux sensibles, des stations d'espèces végétales protégées ;

- les abattages d'arbres et défrichements liés au dégagement d'emprises seront réalisés hors période de reproduction des principales espèces (engagement des travaux hors période de février à juillet) ;
- les arbres exposés seront protégés par des dispositifs physiques adaptés ;
- un management environnemental du chantier sera mis en place. Le contrôle externe intégrera un écologue.

Concernant la ripisylve de la Valmasque, le dossier indique que les arbres concernés seront coupés de façon à favoriser leur repousse sous forme de cépées afin de rétablir rapidement la continuité du corridor écologique notamment vis-à-vis des oiseaux et chiroptères inféodés.

Espaces naturels sensibles

Le projet franchit le vallon de la Valmasque, espace naturel sensible (ENS) du département. La principale mesure de limitation des impacts consiste en un franchissement en viaduc qui limite l'effet d'emprise aux culées et aux piles, préserve les fonctionnalités du milieu aquatique ainsi que les milieux et stations d'espèces à enjeux de conservation présents dans le vallon, et maintient les possibilités de déplacement des espèces.

L'emprise estimée est située entre 0,5 et 1 ha. Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en oeuvre une compensation aux impacts sur la nature ordinaire et les habitats qui prendra la forme d'une cession au département de 11 ha de terrains non gérés appartenant actuellement à la ville d'Antibes qui viendront augmenter la surface du parc départemental de la Brague.

Une convention entre le Conseil général et la CASA précisera les engagements et les responsabilités de chacun. Des réunions de travail préalables entre ces deux collectivités ont déjà eu lieu ; elles ont fait émerger, en complément de la cession foncière, les propositions de mesures de réduction et de compensation suivantes, dont le financement sera assuré dans le cadre du projet :

- élaboration du plan de gestion des terrains concernés ;
- réalisation d'un sentier thématique de découverte du patrimoine naturel et bâti qui participera à la maîtrise de la fréquentation ;
- plantation d'arbres d'espèces appartenant au cortège local en compensation des arbres abattus.

Zones humides

Dès ce stade d'étude du projet, un évitement et une limitation des effets ont été recherchés avec notamment le choix d'un franchissement en viaduc (situé à 15m de hauteur) du vallon de la Valmasque qui concentre les milieux et espèces à enjeux de conservation.

Les impacts du projet sur la ripisylve de la Valmasque resteront limités (cf.ci-dessus)

L'étude identifie néanmoins un risque d'impact sur des zones humides, notamment sur une cladiaie en versant sud du vallon. Si l'on peut comprendre que les surfaces impactées ne puissent être définies de façon précise et soient susceptibles d'évoluer encore en phase ultérieure de définition du projet, il serait plus clair d'indiquer un ordre de grandeur de l'impact pressenti. En effet, tout impact sur une zone humide doit être compensé à hauteur de 200% en application des dispositions du SDAGE.

→ *L'autorité environnementale souligne l'intérêt d'un engagement du maître d'ouvrage à préciser en phase ultérieure d'étude (tracé et emprises précisés à l'échelle projet) et en relation avec les services compétents, l'impact résiduel du projet sur les zones humides après mise en œuvre des mesures d'évitement / réduction afin d'évaluer de façon précise la compensation nécessaire pour respecter les dispositions du SDAGE. Il conviendra d'évaluer si la compensation au titre de l'ENS répond également à cette compensation au titre du SDAGE. Le cas échéant, des mesures complémentaires pourront être prescrites dans le cadre de l'autorisation au titre des articles L214-1 à L214-6 du code de l'environnement.*

Espèces protégées

Le dossier identifie un impact sur une espèce protégée, l'Ophrys de Provence (moins d'une dizaine de pieds à ce stade d'étude du projet). Le dossier prévoit un déplacement des spécimens concernés. L'étude d'impact indique que la compensation à la nature ordinaire au titre de l'ENS compense aussi ces impacts résiduels sur la flore ; toutefois, aucun argumentaire précis ne vient objectiver cette affirmation (des stations d'Ophrys sont-elles effectivement présentes dans les espaces qui seront cédés au département ?).

→ *L'autorité environnementale, sans remettre en cause la poursuite de l'instruction au vu de l'impact résiduel faible sur cette espèce protégée, souligne que la destruction et la transplantation relèvent d'une procédure de dérogation au code de l'environnement. Il conviendra dans ce cadre de démontrer que le projet ne remet pas en cause la pérennité de l'espèce dans le secteur et que la compensation prévue au titre de l'ENS répond aux impacts sur la flore protégée.*

Concernant les insectes, le dossier indique qu'aucune espèce protégée n'a été recensée. Au vu de l'emprise du projet sur la forêt mature, le dossier prévoit néanmoins de laisser les bois morts sur place, ce qui est pertinent pour minimiser les risques d'impacts vis-à-vis des insectes saproxylophages éventuellement présents.

Corridors et fonctionnalités écologiques

Le projet crée un effet de coupure et une fragmentation des espaces naturels qu'il traverse.

La solution de franchissement en viaduc du vallon de la Valmasque permet de préserver les transparences longitudinales des milieux aquatiques, terrestres et aériens et limite de façon significative l'effet de fragmentation dans le secteur le plus sensible.

Des passages pour la petite faune seront aménagés sur les sections hors viaduc, réduisant le risque de collision avec les espèces terrestres qui ne peut cependant être écarté.

Les risques de collision avec la grande faune seront limités par un dégagement visuel de part et d'autre.

Le dossier envisage (sans toutefois conclure de façon certaine sur la faisabilité technique) d'améliorer la transparence de la route actuelle des Trois Moulins au droit du franchissement de la Valmasque. Cette solution doit en effet être approfondie au stade ultérieur d'étude, tout projet constituant une opportunité pour améliorer la transparence des ouvrages existants dans le cadre de la mise en œuvre concrète de la trame verte et bleue.

Le risque de collision avec les espèces volantes n'est pas développé dans le dossier ; il semble faible au vu de la fréquence des bus (fréquence maximale de 10 bus/heure en heures de pointe du matin et du soir).

Concernant le patrimoine et le paysage

L'élargissement de la route prévu dans le cadre du projet se traduit par un impact significatif sur le champ visuel du domaine des Trois Moulins (monument historique classé) et l'aqueduc romain des Clausonnes (monument historique inscrit). Le projet intègre la réalisation par la CASA des travaux de sécurisation et de mise en valeur de l'aqueduc préalablement aux cessions de terrain au département. Ces travaux sont en effet nécessaires du fait de l'ouverture au public du parc départemental.

Les profils en travers types ménagent une emprise pour des plantations d'alignement (hormis en configuration dite minimale dans les sections où l'emprise est contrainte). Les grandes lignes du projet paysager consistent à rechercher une unité de traitement (matériaux de sols, mobilier urbain, équipement des stations) pour une bonne lisibilité du projet. La mise en valeur des espaces publics connexes est un effet positif à souligner. En secteur naturel la minimisation de l'emprise participe du respect des ambiances.

→ *L'autorité environnementale recommande que le volet paysager et architectural soit approfondi au stade projet, en relation étroite avec l'Architecte des bâtiments de France afin d'assurer une insertion optimale de l'ouvrage.*

Concernant la mobilité et le réseau de transport

Le dossier démontre les impacts positifs sur la mobilité. Outre le bus-tram, la piste cyclable permettra de sécuriser les déplacements des vélos. Les piétons verront aussi leurs déplacements sécurisés par la mise en place de trottoirs et cheminements bien définis, comme l'illustrent les photomontages présentés dans le volet paysager.

Le projet interfère avec l'autoroute A8 au niveau d'Antibes, impactant notamment la bretelle Antibes-Est. Un dossier de demande de principe a été envoyé par ESCOTA, concessionnaire de l'autoroute à la Direction des routes le 12 février 2012 ; par décision ministérielle du 09 mai 2012, cette dernière a approuvé les propositions faites.

→ *La concertation avec les différents gestionnaires de voiries routières concernés devrait se poursuivre au stade d'étude ultérieur afin d'affiner certaines solutions ponctuelles d'aménagement*

pour optimiser l'articulation entre les infrastructures, la lisibilité et la sécurité dans une approche coordonnée.

Dans le cadre du projet, la CASA assurera la prise en charge de la modification du tracé du sentier du PDIPR (plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée).

Bruit

En référence à la réglementation sur le bruit, le projet relève en partie de la modification de voies existantes et en partie de la création de voie nouvelle (sections en tracé neuf).

La modélisation acoustique basée sur l'étude de trafic a permis de caractériser le bruit au droit des récepteurs. Si l'ambiance sonore s'améliore pour certains récepteurs, plusieurs voient leur niveau sonore se dégrader de façon significative avec une augmentation supérieure à 2 dB(A).

La modélisation réalisée a permis également de vérifier l'efficacité des mesures de protection prévues et le respect (ou non) des seuils définis par la réglementation.

Sur la forme, l'autorité environnementale relève que les tableaux effets/mesures relatifs au bruit ne mettent pas en vis-à-vis les effets et les mesures pour un récepteur donné ce qui rend leur lecture difficile pour le public.

Sur le fond, deux récepteurs posent problème :

- Le dossier soulève le cas problématique du bâtiment R7 (modification de voie existante) situé au début de l'avenue Jules Grec côté pôle d'échanges, pour lequel la contribution de l'infrastructure dépasse les 70 dB(A) et franchit le seuil de définition de point noir bruit ; l'étude constate que le principe d'aménagement de l'avenue à ce stade d'étude ne permet pas de diminuer le niveau sonore et diffère la recherche d'une solution spécifique.
- Pour le récepteur R61 (création de voie nouvelle), le niveau dépasse, même si c'est de peu, les 65 dB(A) réglementaires et cela à condition (dit le dossier) « de veiller à ce que le trafic sur cette voie ne dépasse pas la valeur paramétrée pour le modèles soit 6700 véhicules/jour », ce qui est peu crédible.

→ *L'autorité environnementale recommande de rendre plus lisible le volet acoustique car il s'agit d'un thème sensible. Le public doit pouvoir appréhender facilement, pour chaque récepteur, l'effet du projet et la(les) mesure(s) correspondante(s).*

Concernant le récepteur R7, il convient de rechercher une solution acceptable en phase ultérieure d'étude.

Concernant le récepteur R61, l'autorité environnementale recommande également la recherche d'une solution permettant de garantir un niveau conforme à la réglementation.

Suivi des mesures

Le dossier prévoit un management environnemental du chantier. Dans ce cadre, l'autorité environnementale note qu'un suivi écologique des mesures sera réalisé comportant un bilan à la mise en service et 5 ans après pour les zones sensibles (Valmasque).

→ *L'autorité environnementale souligne l'intérêt d'un tel suivi (entériné par la réforme de l'étude d'impact) et recommande de communiquer les rapports d'audit aux autorités compétentes.*

Articulation du projet avec les plans et programmes concernés

L'étude met en évidence de manière satisfaisante la prise en compte ou, le cas échéant, la compatibilité avec les plans et programmes concernés par le projet, notamment le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, le Plan de prévention des risques inondation de la Brague, le Plan de prévention des risques incendie de forêt, la Directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes, le Schéma de cohérence territoriale de la Communauté d'agglomération Sophia-Antipolis, le Plan de déplacements urbains.

En revanche, le projet nécessite une mise en compatibilité des Plans locaux d'urbanisme d'Antibes et de Biot, notamment du fait de l'impact sur les Espaces naturels sensibles.

Evaluation des incidences sur le réseau Natura 2000

Le projet est susceptible de concerner les sites Natura 2000 n°FR9301572 Dôme de Biot et n°FR9301573 Baie et cap d'Antibes – Iles de Lérins.

Le dossier présente une évaluation satisfaisante des incidences sur les espèces et habitats ayant déterminé la désignation de ces sites. Le secteur d'étude du projet ne recelant pas les mêmes types de milieux et ne présentant pas de lien fonctionnel avec ces deux sites, l'étude conclut, de manière justifiée, à une absence d'effet significatif.

Evaluation sanitaire

Ce volet a été réalisé selon les instructions de la circulaire Equipement/Santé/Ecologie du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières et en référence au Guide pour l'analyse du volet sanitaire des études d'impact de l'Institut de veille sanitaire. Il n'appelle pas d'observation particulière.

Analyse des méthodes et compétences mobilisées

L'étude d'impact présente une analyse étayée des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement (partie EX), faisant référence aux textes, circulaires et guides de référence lorsqu'ils existent. Des études spécifiques ont été réalisées en complément de l'étude de la bibliographie, des données disponibles et de la rencontre des acteurs.

Les compétences nécessaires ont été mobilisées pour approfondir les thèmes sensibles de l'environnement, comme l'illustre la partie EIII qui présente les auteurs des études.

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

L'étude d'impact est de qualité. Elle comporte toutes les rubriques exigées par le code de l'environnement. Elle est proportionnée aux enjeux environnementaux qui sont bien identifiés, notamment pour les aspects hydrauliques, biodiversité, paysage, cohérence entre le projet de transport et le développement urbain. La présentation des effets et mesures relatifs au bruit mérite néanmoins une amélioration sur la forme pour une meilleure compréhension par le public.

Le projet se développe dans un contexte sensible à plusieurs titres. Les enjeux de biodiversité sont significatifs, liés à la présence d'espèces et de milieu à enjeux mais aussi à la valeur d'usage des espaces et à leur rôle vis-à-vis des populations urbaines. Les enjeux ont été pris en compte avec la volonté de privilégier l'évitement des impacts de réduire au maximum. Malgré cela, l'étude d'impact identifie des impacts résiduels sur des espèces végétales et prévoit un déplacement des spécimens. Outre que l'opportunité d'un déplacement doit être démontrée, il convient de souligner que la destruction comme le déplacement relèvent d'une autorisation spécifique.

Les enjeux paysagers sont importants, tant en milieu urbain (requalification des espaces publics, affirmation du lien créé par le bus-tram) qu'en milieu naturel (insertion du projet, traitement architectural du viaduc, valorisation du patrimoine).

Concernant le bruit, des solutions doivent encore être recherchées ponctuellement, en réponse à des impacts acoustiques importants.

Un management environnemental du chantier sera mis en place. Le dossier prévoit également un dispositif pertinent de suivi de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures.

Le projet permet la réalisation d'un axe qui structurera le système de transports en commun à l'échelle de l'agglomération d'Antibes Sophia-Antipolis. A ce titre, le projet présente un impact positif, à la fois en termes de développement urbain durable et en termes d'environnement (air, bruit, santé, gestion économe de l'espace) ; cet effet positif est amplifié par la synergie et la cohérence avec d'autres projets en cours ou à venir, tel le pôle d'échanges d'Antibes.

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



Laurent ROY

