



# COMMISSION DES SITES





PRÉFET DES ALPES-MARITIMES

Direction départementale des Territoires et de la Mer  
des Alpes-Maritimes  
Service Aménagement Connaissance des Territoires  
Pôle Mission Administrative de l'Urbanisme

## COMMISSION DÉPARTEMENTALE DE LA NATURE, DES PAYSAGES ET DES SITES

Séance du 19 septembre 2012

### PROCES VERBAL

La Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites, dans sa formation « **Sites & Paysages** », s'est réunie le 19 septembre 2012 sous la présidence de Monsieur Gérard GAVORY, Secrétaire Général de la Préfecture des Alpes-Maritimes (2 voix : 1 en qualité de président de la commission, 1 ayant reçu mandat de la sous-préfecture Nice-Montagne).

#### Étaient présents :

##### **1er collègue**

- Mademoiselle Amandine COUTET, Chargée de Mission, représentant Mme la Sous-Préfète de Grasse ;
- Madame Pascale DELIBES, Chef du Service Aménagement Connaissance des Territoires, représentant le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer (2 voix : 1 en qualité de la DDTM ; 1 ayant reçu mandat de la DDPP) ;
- Madame Odile REBOUL, représentant le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement ;
- Monsieur Luc ALBOUY, Architecte des Bâtiments de France, Chef du Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine accompagné de Mme Agnès MARCAUD, Architecte des Bâtiments de France, Adjointe au chef du STAP (2 voix : 1 en qualité du STAP ; 1 ayant reçu mandat de la DRAC).

##### **2ème collègue**

- Monsieur Alain ARZIARI, Maire de Coursegoules ;
- Madame ASSO-CHABAUD, Maire de Tourrette du Château.

##### **3ème collègue**

- Monsieur Michel BONIN, membre de la MSA ;
- Monsieur Daniel ANTHOONS, architecte urbaniste ;
- Madame Odette MOUHAD, trésorière de la Fédération d'action régionale pour l'environnement (FARE SUD) ;
- Madame Françoise MACQUARD, présidente du groupement des associations de défense des sites et de l'environnement de la Côte d'Azur (GADSECA) ;
- Monsieur Noël PERNA, président de l'association Région Verte.

1-19

#### **4ème collègue**

- Madame Chantal SAILLET-GUERIN, architecte ;
- Madame Laurélie CHERBBIE de la SALLE, architecte paysagiste ;
- Monsieur Jean-Pierre IVALDI, Docteur habilité en Science de la terre ;
- Madame Emilie COSTE-CHAREYRE, Responsable du suivi des aménagements O.N.F. ;
- Monsieur Bernard BOURGADE, architecte urbaniste.

#### **Étaient excusés :**

- Monsieur Charles-Ange GINESY, Vice-Président du Conseil Général et Conseiller Général du Canton de Guillaumes ;
- Monsieur Roger ROUX, maire de Beaulieu sur Mer ;
- Monsieur Alain BRANDEIS – Directeur du Parc national du Mercantour ;
- Madame Laurence FABBRI, Directrice du Bureau d'Études T. & Paysages.

#### **Assistaient également à la commission:**

- Monsieur Francis FOULIER, Délégué adjoint à la mer et au littoral ;
- Monsieur Alain PAVAN, Responsable du pôle Aménagement Planification – DDTM/STO ;
- Monsieur Paul DURANTE, DDTM/SACT, Responsable de la Mission Administrative de l'urbanisme,
- Madame Marie-Jeanne MIFSUD, DDTM/SACT.

#### **Ont été conviés pour l'examen des dossiers :**

- ▶ **pour le dossier concernant « Modification des Espaces Boisés Classés du PLU » à Antibes**
  - Madame Sylvie PONTUS, Porteur du projet C.A.S.A. ;
  - Monsieur Brice PERIE, Assistant au chef de Projet C.A.S.A. ;
  - Madame Cléa PUGNAIRE, Adjointe au Maire d'Antibes.
- ▶ **pour le dossier concernant l'Extension de la grande Pinède à Juan-les-Pins**
  - Madame Cléa PUGNAIRE, Adjointe au Maire d'Antibes ;
  - Monsieur Antoine DE LA VERNHE, Aménagement des Espaces Publics ville d'Antibes ;
  - Monsieur Jean-Pierre SCHAEFER, Responsable bureau d'Études paysages ville d'Antibes.
- ▶ **pour le dossier concernant la demande d'abattage d'un pin – Villa Quiétude à Roquebrune Cap Martin présenté**
  - Madame Camille CARDINALE-BONNET, Responsable des M.P ville de Roquebrune Cap Martin.
- ▶ **pour le dossier de renouvellement de la concession de la plage naturelle du Golfe Bleu à Roquebrune Cap Martin**
  - Madame Camille CARDINALE-BONNET, Responsable des M.P ville de Roquebrune Cap Martin.
- ▶ **pour le dossier de renouvellement de la concession des plages naturelles Grasseuil – Espalmador – Lilong – Fossettes et Rompa Talon à Saint-Jean Cap Ferrat**
  - Monsieur Antoine CASERTA, Adjoint au Maire
- ▶ **pour le dossier de renouvellement de la concession des plages artificielles Passable et Cro de Pin à Saint-Jean Cap Ferrat**
  - Monsieur Antoine CASERTA, Adjoint au Maire.

2-19

**pour le dossier concernant le réaménagement urbain de la Place du Centenaire à Saint-Jean Cap Ferrat**

- Monsieur Antoine CASERTA, Adjoint au Maire.
- Monsieur BACELON, Cabinet d'architecture « Belhassen & Laborde »
- Monsieur Matéo GENARI, Cabinet d'architecture « Belhassen & Laborde »

▶ **pour le dossier concernant les modifications et l'extension d'une villa existante - SCI PATULA à Saint-Jean Cap Ferrat**

- Monsieur BACELON, Cabinet d'architecture « Belhassen & Laborde »
- Monsieur Matéo GENARI, Cabinet d'architecture « Belhassen & Laborde »
- Monsieur LESNE, Architecte paysagiste.

▶ **pour le dossier concernant les modifications et l'extension d'une villa existante - SCI PETR à Saint-Jean Cap Ferrat**

- Monsieur SAHAKIAN, architecte.

▶ **pour le dossier concernant la modification des réseaux d'assainissement et des eaux pluviales d'une villa - SCI BRISE LAMES à Saint-Jean Cap Ferrat**

- Monsieur AOUN, architecte « cabinet Karam Architecture ».

▶ **pour le dossier concernant l'abattage d'une dizaine de pins – Mme Lolli GHETTI à Saint-Jean Cap Ferrat**

- Madame Lolli GHETTI-BETOCCHI, Propriétaire ;
- Madame Sandrine PIONNAT, Expert en arboriculture « Agro Diagnostic ».

Après décompte des membres présents, il apparaît que le quorum est réuni en formation « Sites et Paysages ».

*Pour le Préfet,  
Le Secrétaire Général  
DRM-D 3141*



**Gérard GAVORY**

**CDNPS du 19 septembre 2012**

**ANTIBES – Site classé - COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION SOPHIA ANTIPOLIS (CASA)  
Réduction des Espaces Boisés Classés du PLU à Antibes (article L 146-6 du code de l'urbanisme)  
liée au projet Bus-Tram**

Présentation du dossier par Madame Sylvie PONTIUS, Porteur du projet à la C.A.S.A. ;

Conformément aux dispositions actées dans son Plan de Déplacements Urbains, la C.A.S.A. s'est engagée dans un projet de Bus à Haut niveau de service, dénommé bus-tram, dont la mise en service est prévue à l'horizon 2016.

Ce nouveau dispositif assurera, grâce à un site propre (voie dédiée), une desserte de proximité régulière depuis la gare ferroviaire d'Antibes jusqu'à la technopôle de Sophia Antipolis. Le tracé projeté, qui traverse les communes d'Antibes, Biot, Vallauris et Valbonne, avec un tronçon commun de 5,5 km depuis la gare SNCF jusqu'au quartier des Trois Moulins se subdivisera ensuite en deux branches pour relier Sophia-Antipolis, l'une vers le Nord vers le quartier Saint Philippe à Biot et le campus des sciences et technologies de l'information et de la communication (STIC), l'autre vers l'Ouest jusqu'à la future zone d'activités des Claussonnes à Valbonne.

Cet aménagement du bus-tram s'étend sur environ 9,5 km avec sur ce linéaire :

- l'aménagement de 17 stations accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite ;
- la création d'environ 6,5 km d'itinéraires cyclables sécurisés ;
- des possibilités d'interconnexion du réseau futur de bus ;
- la création de 2 parcs relais et la mutualisation de parkings publics ;
- le réaménagement et l'agrandissement du dépôt de bus des Trois Moulins
- l'acquisition d'un nouveau matériel roulant de grande capacité.

Ce projet nécessite une mise en compatibilité du PLU d'Antibes au titre de l'article L 123-16 du Code de l'Urbanisme.

Un dossier de mise en compatibilité du PLU de la commune d'Antibes a été élaboré. Celui-ci mentionne une suppression de 14 870 m<sup>2</sup> d'E.B.C., ce qui nécessite le recueil de l'avis de la CDNPS avant l'enquête publique, au titre de l'article L 146-6 du code de l'urbanisme.

Ces déclassements touchent en particulier trois secteurs :

- entre la ZAC des Cistes et le vallon de la Valmasque (Plus d'un hectare).  
Compte tenu des contraintes liées à la topographie et le passage du BHNS en site propre au niveau de la ZAC, il est nécessaire de remanier la voie existante et de créer une nouvelle boucle de desserte de la zone.  
Dans le vallon de la Valmasque, de nouveaux aménagements sont conçus pour réduire au minimum l'impact paysager. En particulier, les talus en déblais ou en remblais seront plantés d'une végétation en accord avec celle existante ;
- aux abords de la route des Trois Moulins, avec un élargissement de la route départementale qui desservira à terme la ZAC des Claussonnes (3 000m<sup>2</sup> d'EBC sont touchés) ;
- en bordure de la route de Grasse entre le square Cerruti et le collège Bertonne (surface de 1 500 m<sup>2</sup>) pour un élargissement de l'emprise de quelques mètres destiné à l'aménagement d'une piste cyclable bi-directionnelle.

Pour autant, cette estimation se base sur un corridor établi sur des pré-études de faisabilité, avant intervention d'un maître d'œuvre; ces chiffres ne sont pas figés et sont surestimés

A titre de compensation, il sera opéré le transfert de 11 ha d'EBC de la ville d'Antibes vers le Conseil Général des Alpes-Maritimes, pour que ceux-ci soient intégrés au Parc Naturel Départemental de la Brague.

La CASA, financera les études nécessaires à l'élaboration du Plan de Gestion du Parc intégrant ces 11 ha, ainsi que l'ensemble des aménagements qui seront préconisés pour l'accueil et la sensibilisation du public aux espaces naturels sensibles (sentiers de randonnée, signalétique pédagogique ...).

7-19

### Débats

Monsieur Jean-Pierre IVALDI, Docteur habilité en Science de la terre, demande si le projet impacte des périmètres de protection de captages en eau potable  
→ Les résultats de l'étude d'impact et étude hydraulique ne mentionnent rien à ce sujet.

Madame Odile REBOUL, représentant le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, s'interroge sur les mesures compensatoires mise en œuvre pour couvrir ces 1,5 ha de déclassement.

→ Comme Mme Sylvie PONTUS, Porteur du projet à la C.A.S.A l'a précisé dans la présentation du projet, il sera opéré le transfert de 11 ha d'EBC de la ville d'Antibes vers le Conseil Général des Alpes-Maritimes, pour que ceux-ci soient intégrés au Parc Naturel Départemental de la Brague.

Mme MACQUARD indique que 10 espèces floristiques en voie d'extinction (annexe rouge) sont repérées sur la Valmasque, et rappelle la présence d'une zone humide ; cela n'a pas été signalé dans la présentation; Mme MACQUARD émet donc des réserves quant à la prise en compte de l'environnement.

Mme Sylvie PONTUS répond que les zones humides sont respectées puisque l'ouvrage d'art passera à 15 m au dessus du lit ; par ailleurs au niveau des Clausonnes, le bus tram longe la voirie existante ; enfin la ZAC fait l'objet d'une étude environnementale très fine.

Monsieur PERNA demande si des stationnements sont prévus à la gare d'Antibes  
→ Un pôle multimodal à hauteur de la gare d'Antibes. est en cours de construction.

Madame Agnès MARCAUD, Architecte des Bâtiments de France, Adjointe au chef du STAP, souhaite obtenir des informations complémentaires sur les surfaces EBC supprimées mais qui seraient non utilisées à l'issue des travaux.

→ Ces surfaces seront restituées en EBC par une révision du PLU d'Antibes ;

Par ailleurs Mme MARCAUD demande quels sont les aménagements paysagers prévus

→ les travaux permettront de requalifier le square Cerruti.

Par ailleurs, le cahier des charges de ce projet prévoit que tout arbre abattu pour les besoins des travaux sera systématiquement remplacé.

Madame Emilie COSTE-CHAREYRE, Responsable du suivi des aménagements O.N.F., s'étonne que ce projet n'ait pas fait l'objet d'une demande de distraction du régime forestier

→ a priori pas nécessaire; par ailleurs une demande de défrichement serait en cours

Madame Odile REBOUL, représentant le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, précise que l'avis de l'autorité environnementale est en cours d'élaboration. Il en ressort un projet d'avis favorable accompagné de prescriptions relatives aux enjeux environnementaux et paysagers de la Valmasque.

Mme MOUHAD demande si la CDNPS sera à nouveau saisie de ce projet à un stade plus avancé.

M GAVORY rappelle l'objet de la consultation de la CDNPS (réduction des EBC du PLU d'Antibes, commune soumise à la loi littoral), précise donc que la CDNPS n'est pas consultée sur le projet, mais que chacun pourra s'exprimer lors de l'enquête publique de la DUP, prévue en Novembre.

Monsieur le Président de la commission invite les membres de la commission à voter.

### Avis de la commission

Les membres de la commission émettent un **avis favorable** à la majorité (2 abstentions).

Pour le Préfet,  
Le Secrétaire Général  
DTION- G 3098



8-19

Gérard GAVORY



J

**RÉUNION  
DES PERSONNES  
PUBLIQUES ASSOCIÉES**





*Sous - PREFETE DE GRASSE*

**SOUS-PREFECTURE DE GRASSE**

Service pour l'Animation Interministérielle  
et de Conseil aux Institutions Locales  
et aux Entreprises

AFFAIRE SUIVIE PAR: M. REY / CR  
☎ 04. 92. 42. 32. 56.  
✉ christian.rey@alpes-maritmes.gouv.fr

**RELEVÉ DE CONCLUSIONS**

<b>LIEU DE LA REUNION :</b>  Sous-Préfecture de GRASSE	<b>DATE :</b>  25 septembre 2012	<b>REDACTEUR :</b>  M. Christian REY
--	--	--

**OBJET :** Projet de « Bus - Tram » de la Communauté d'Agglomération SOPHIA-ANTIPOLIS  
Réunion des Personnes Publiques Associées

**PRESIDENCE :** Madame Dominique - Claire MALLEMANCHE  
Sous-Préfète de l'Arrondissement de GRASSE

**ABSENTS EXCUSES :**

- Le Président du SYMITAM qui émet un avis favorable sur le projet,
- La Délégation Territoriale de l'Agence Régionale de Santé qui ne formule pas d'observation,
- L'Unité Territoriale de la D.R.E.A.L.

**PIECES JOINTES :** Liste des participants  
Observations écrites du Conseil Général des ALPES-MARITIMES.

**1 - OBJET DE LA REUNION :**

Madame la Sous-Préfète rappelle que la Communauté d'Agglomération SOPHIA-ANTIPOLIS (C. A. S. A.) a sollicité une déclaration d'utilité publique pour réaliser une ligne « Bus - Tram » sous la forme d'un transport en commun en site propre.

Ce projet étant incompatible avec les plans locaux d'urbanisme des communes d'ANTIBES et de BIOT il doit être présenté aux personnes publiques associées, conformément à l'article R 121-23 du Code de l'Urbanisme avant d'être soumis à enquête publique.

## **2 - PRESENTATION DU PROJET :**

La C.A. S. A. indique que cette ligne de 9. 500 mètres traversera le territoire des communes d'ANTIBES, BIOT, VALBONNE et VALLAURIS pour relier la technopôle de SOPHIA-ANTIPOLIS et ses 35.000 salariés ou étudiants au nouveau pôle d'échanges de la gare ferroviaire d'ANTIBES.

### **A / Concernant la mise en compatibilité du P.L.U. d'ANTIBES :**

Elle porte tout d'abord sur des modifications nécessaires au titre du règlement des zones UC et UD afin d'autoriser des murs de soutènement de plus de deux mètres.

Le projet intéresse ensuite les espaces boisés classés protégés au titre de l'article L 130-1 du Code de l'Urbanisme nécessitant une modification du document graphique du règlement « zonage et autres prescriptions » et du règlement lui-même afin de soustraire au projet les espaces boisés classés (E.B.C.) correspondants.

Dans le P.L.U. actuel : les E.B.C. représentent 315, 1 ha soit 11,8 % du territoire communal.

Dans le P.L.U. modifié : leur part sera ramenée à 313,6 ha et à 11,7 % du territoire communal.

La modification portera enfin sur la liste des emplacements réservés et de leur référence.

A l'appui de sa présentation, la C.A S.A . projette des documents graphiques relatifs :

- à la Z. A. C. des Cistes,
- au franchissement de la Valmasque,
- aux abords de la route des Trois Moulins,
- au square Cerutti et aux abords de la Route de Grasse,.

Par ailleurs (point ajouté à l'ordre du jour et ayant fait l'objet d'une remise de documents) il convient de modifier le Chapitre IX : Zone US du P.L.U. comme suit :

Ancienne rédaction : « les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif liées au fonctionnement des activités sportives ou de loisirs ».

Nouvelle rédaction : « les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif liées au fonctionnement des activités sportives ou de loisirs (**notamment les constructions et installations liées au service de transport public...**) ».

### **B / Concernant la mise en compatibilité du P.L.U. de BIOT :**

Même problématique que pour ANTIBES, le projet intéresse les E. B. C. protégés au titre de l'article L 130-1 du Code de l'Urbanisme nécessitant une modification du document graphique du règlement « zonage et autres prescriptions » et du règlement lui-même afin de soustraire au projet les espaces boisés classés (E.B.C.) correspondants :

Dans le P.L.U. actuel : 551,07 ha soit 35,4 % du territoire communal,

Dans le P. L.U. modifié : 550,38 ha (-0,69 ha) soit toujours 35,4 % du territoire communal.

A la demande de la commune, il est précisé que :

- le P.L.U. a déjà fait l'objet de deux modifications depuis son approbation le 06 mai 2010, la dernière le 26 janvier 2012,
- il n'y a pas d'emplacement réservé pour le « Bus - Tram » dans le P.L.U. actuel,
- les espaces concernés aux abords de la voirie départementale sont des « espaces plantés ou à planter » dont la définition est issue des R.A.Z. et P.A.Z. des Z.A.C. de SOPHIA.

Deux documents graphiques sont projetés à l'appui de cette présentation.

\*\*\*\*

Il convient de souligner qu'il ne sera pas nécessaire de procéder à une mise en compatibilité **du P.L.U. de VALBONNE**, qui se fera dans le cadre de l'opération de la Z.A.C. des Clausonnes,.

### **3 - DEBATS** : (dans l'ordre des interventions)

La **Direction Départementale des Territoires et de la Mer** émet un avis favorable sur le projet et rappelle qu'elle a d'ores et déjà formulé des observations sur ses incidences. Elle appelle par ailleurs l'attention de la C. A. S. A., s'agissant des études d'impact portant sur les espèces végétales, sur les dispositions du décret du 29 novembre 2011.

La C.A.S.A. indique y avoir procédé et avoir recensé quelques pieds d' « Orchidée de Provence »

Le **Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine** émet un avis favorable sur le projet dans la mesure où les modifications apportées aux P.L.U. ne portent pas à conséquence. Il rappelle qu'il a demandé des mesures compensatoires au titre des Monuments Historiques concernant notamment la restauration de l'aqueduc gallo-romain. Ce service restera vigilant sur l'aspect visuel des « murs » et du « franchissement de la Valmasque ».

La **Chambre de Commerce et d'Industrie** émet également un avis favorable en précisant qu'elle a travaillé sur ce projet en relation avec les services de la C. A. S. A. Cette chambre consulaire sera attentive à l'impact de l'opération sur la zone commerciale plus particulièrement sur les risques d'engorgement pendant la phase de travaux.

Sur ce point, la C. A. S. A. précise qu'il n'y aura pas d'impact direct sur les activités mais seulement en termes d'accès et de suppression de places de parking.

La **Chambre de Métiers et de l'Artisanat** n'ayant pas eu de retours négatifs sur l'impact du projet sur l'activité de ses adhérents émet un avis favorable. Elle aussi sera vigilante pendant la phase de travaux et propose de faire bénéficier la C. A. S.A.. de son expérience acquise pendant le chantier du tramway de NICE dans le cadre d'un partenariat tendant à améliorer la signalétique et à mener des opérations de sensibilisation.

Le **Conseil Général des ALPES-MARITIMES** émet un avis favorable assorti d'observations écrites jointes au présent relevé de conclusions. Il invite par ailleurs les services de la C.A.S.A à se rapprocher de ses propres services pour régler d'éventuelles difficultés.

La Ville de **BIOT** constate que ses six observations ont été prises en compte et émet à son tour un avis favorable. Elle suggère toutefois la création de places de parkings supplémentaires au quartier Saint Philippe à l'attention des usagers de la ligne.

La **Société ESCOTA** indique que cette opération a fait l'objet d'une large concertation lors du montage du dossier et indique qu'elle est disposée à donner un délaissé dont elle est propriétaire au Conseil Général pour favoriser la valorisation de l'aqueduc.

La Ville d'**ANTIBES** rappelle qu'elle a émis un avis très favorable dans le Plan d'Aménagement et de Développement Durables (P. A. D. D.) approuvé le 13 mai 2001 et dans lequel le projet figure au rang des « enjeux majeurs ». Elle fait toutefois observer que le projet de « bus-tram » mériterait d'une présentation plus détaillée et sollicite des informations complémentaires (cadencement, fréquentation...) pour conforter le rapport de présentation de son P.A.D.D.

### **4 - CONCLUSIONS :**

Sur ces bases, l'avis des personnes publiques associées est réputé favorable.

Il est rappelé que la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites a émis un avis favorable sur ce dossier le 19 septembre 2012.

Le présent relevé de conclusion sera adressé à la Direction des Relations avec les Collectivités Locales de la Préfecture des ALPES-MARITIMES en charge de l'instruction du dossier de Déclaration d'Utilité Publique et diffusé au personnes publiques associées.

Concernant les suites à réserver au dossier :

L'Autorité Environnementale a jusqu'au 07 octobre 2012 pour rendre son avis.

Sur cette base, compte tenu des délais afférents à la désignation du commissaire enquêteur et aux formalités d'affichage, les trois enquêtes publiques conjointes, au titre :

- du Code de l'Expropriation,
- du Code de l'Environnement,
- et du Code de l'Urbanisme,

pourraient débiter dans la première quinzaine de novembre.

L'ordre du jour étant épuisé, la réunion est levée à 16 heures.15.

Fait à GRASSE, le 26 septembre 2012

La Sous-Préfète,



Dominique - Claire MALLEMANCHE



# AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE





**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**

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

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

Aix en Provence, le 15 octobre 2012

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

**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 R122-13-1 :

- 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, 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, aux 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 vélostation) 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 Clauzonnes, 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 present. 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 oeuvre 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 (stations d'Ophrys 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 sapro-xylophages 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 oeuvre 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 par 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/Écologie 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.





# ADDENDUM SUITE À L'AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

## PRÉAMBULE

Cet addendum fait suite à l'avis de l'Autorité Environnementale rendus sur le dossier d'étude d'impact le 15 octobre 2012.

Il a pour but de préciser certains éléments du dossier d'étude d'impact face à certains éléments de l'avis de l'autorité environnementale.

### ELEMENTS DE PRECISION SUITE A L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Thématique	Référence aux avis	Proposition de précisions
Zone humide	<p><b>Page 6 de l'avis de l'autorité environnementale:</b></p> <p><b>« Il conviendra d'évaluer si la compensation au titre de l'ENS répond également à cette compensation au titre du SAGE. »</b></p>	<p>Ces éléments sont précisés à la page EVI28 de l'étude d'impact au travers de la rédaction suivante :</p> <p><i>« Conformément au SDAGE, en cas d'atteinte de cet habitat une compensation de 200 % sera alors recherchée avec la création d'une ou deux petites dépressions équivalente colmatée par de l'argile (dont une partie proviendra de la Cladiaie actuelle pour une reprise des végétaux). Une attention particulière sera portée à son alimentation en eau : elle sera ainsi reconstituée préférentiellement en amont. »</i></p> <p>La mesure est donc indépendante de la compensation au titre de l'ENS et fera l'objet d'un avis du service instructeur dans le cadre de la procédure « loi sur l'eau » au titre des articles L214-1 à L214-6 du code de l'environnement.</p>
orridors et fonctionnalités écologiques	<p><b>Page 7 de l'avis de l'autorité environnementale :</b></p> <p><b>« 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. »</b></p>	<p>Ces éléments sont précisés à la page EVI30 de l'étude d'impact au travers de la rédaction suivante :</p> <p><i>« Le Bus-tram offre une fréquence de un bus toutes les 6 minutes en heures de pointe et sensiblement plus faible en période nocturne avec un arrêt de l'exploitation une bonne partie de la nuit (110 véh/jour). De plus, la vitesse est contenue (50-70 km/h). Aussi, on peut considérer que le risque de collision est limité entre le matériel roulant et les chiroptères, ainsi que l'avifaune. Pour la petite, moyenne et grande faune, l'effet de coupure induit uniquement un risque de collision occasionnel et n'aura pas d'effet sur la dynamique des populations (pas d'effet d'isolement). »</i></p> <p>Ces éléments permettent d'apprécier les enjeux vis-à-vis des espèces volantes.</p>
Bruit	<p><b>Page 8 de l'avis de l'autorité environnementale :</b></p> <p><b>« 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. »</b></p> <p><b>« Concernant le récepteur R7, il convient de rechercher une solution acceptable en phase ultérieure d'étude.</b></p> <p><b>Concernant le récepteur R61, l'autorité environnementale recommande également la recherche d'une solution permettant de garantir un niveau conforme à la réglementation. »</b></p>	<p>La mise en page a été revue pour intégrer cette remarque.</p> <p>Concernant le récepteur R7, il s'agit d'une habitation exposée actuellement à des niveaux sonores élevés de plus de 70 dB(A) (niveau équivalent à un « point noir de bruit » s'il se trouvait exposé au bruit du réseau routier national). La modification de la voie ne peut pas être considérée comme significative au sens de la réglementation (car inférieure à 2 dB(A)). Néanmoins, cette habitation fera l'objet d'une attention particulière dans les phases de définition ultérieures du projet ainsi que dans l'application du Plan de Prévention des Bruits dans l'Environnement en cours d'élaboration par la CASA (consultation du public réalisée cet été 2012).</p> <p>Concernant le récepteur R61, il s'agit du local d'accueil et vestiaires de l'association de tennis sans véritable sensibilité acoustique. Compte tenu de la nature de la voie à créer (voie de desserte de la déchèterie), les charges de trafic attendues seront bien inférieures à celle retenue pour la modélisation.</p>



# M

# DÉCISION MINISTÉRIELLE A8 DEMI ÉCHANGEUR ANTIBES



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

*Direction générale des infrastructures des transports  
et de la mer*

Bron, le 9 mai 2012

*Direction des infrastructures de transports  
Service de la gestion du réseau routier national  
Sous-direction de la gestion du réseau autoroutier concédé*

**DM – DGITM/DIT/GRN/GRA 2012-010**

**Affaire suivie par : Sophie DUPAS**  
sophie.dupas@developpement-durable.gouv.fr  
Tél. 04 72 14 60 20 – Fax : 04 72 37 39 09  
Réf. : GRA3\_2012\_SD

**Objet : Autoroute A8 – Demi-diffuseur d'Antibes  
Est – Modification des bretelles autoroutières  
Dossier de demande de principe**

Monsieur le Président Directeur Général,

Par courrier du 10 février 2012, vous m'avez transmis, pour approbation, un dossier de demande de principe portant sur la modification de la bretelle nord du demi-diffuseur d'Antibes-Est sur l'autoroute A8.

## 1 HISTORIQUE

En 2003, un projet de Transport Collectif en Site Propre reliant la gare ferroviaire d'Antibes à la technopôle de Sophia-Antipolis a été inscrit dans la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes. Cependant, ce projet bus-tram impacte les bretelles de l'autoroute A8, la RD 535 et deux voies communales.

## 2 NATURE DES AMENAGEMENTS

Le demi-diffuseur Est d'Antibes se raccorde au réseau routier départemental avec les RD35 et RD535 assurant la desserte des communes de Biot, Antibes, Vallauris et la technopôle Sophia-Antipolis en provenance de Nice.

Aussi, la sortie nord du diffuseur se raccorde sur le giratoire des Trois Moulins par la bretelle Est et dessert directement Antibes par la bretelle Ouest.

Il est situé entre le demi-diffuseur Ouest d'Antibes, à l'Ouest, et le future diffuseur de Biot à l'Est.

Dans l'objectif d'améliorer la circulation de la sortie vers la voirie locale, en 2011, la Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis, le Conseil Général des Alpes-Maritimes et Escota ont trouvé un consensus concernant le parti d'aménagement du demi-diffuseur d'Antibes-Est.

Monsieur Philippe-Emmanuel DAUSSY  
Le Président-Directeur Général de la société ESCOTA  
432 Avenue de Cannes – B.P. 41  
06211 MANDELIEU CEDEX

L'aménagement retenu consiste à raccorder directement la bretelle est à la RD535 sans emprunter le giratoire des Trois Moulins et à dédoubler la bretelle ouest en créant un accès direct à la rue des Trois Moulins.

## 2 ETAT ACTUEL – DIAGNOSTIC

### 2.1 Trafic

La croissance du trafic est estimée à 0,7% par an entre 2011 et 2017, soit une croissance de 4,3% au total.

Les trafics en heure de pointe du matin et du soir sont décrits ci-dessous à l'horizon 2020:

Tableau 1

Heure de Pointe du Matin	Avant	Après
Bretelle Est	1 800	2 400 (dont 300 vers la rue des Trois Moulins)
Bretelle Ouest	1 200	750

Tableau 2

Heure de Pointe du Soir	Avant	Après
Bretelle Est	600	1 850 (dont 200 vers la rue des Trois Moulins)
Bretelle Ouest	1 300	200

### 2.2 Environnement

La zone d'étude se situe à proximité d'un site archéologique et possède un aqueduc romain d'Antipolis.

Par ailleurs, l'autoroute A8 est classée dans la catégorie la plus bruyante 1 par l'arrêté préfectoral du 12 février 1999 pour les voies ferrées, les voies communales et les voies autoroutières.

## 3 PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

### 3.1 Parti d'aménagement

Vous proposez de réaménager la bretelle Est en une bretelle raccordée directement à la RD535 à l'Est du giratoire des Trois Moulins et de dédoubler la boucle en direction d'Antibes avec la création d'une bretelle Ouest en direction de la rue des Trois Moulins et d'un giratoire, afin de réduire la charge de trafic du giratoire des Trois Moulins ainsi que les remontées de files d'attente avoisinant un kilomètre sur l'autoroute A8.

### 3.2 Caractéristiques géométriques

#### 3.2.1-Bretelle Est

- Tracé en plan

Vous proposez un rayon en plan minimum de 62 m.

- Profil en long

2-5



Présent  
pour  
l'avenir

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

Vous proposez une déclivité minimum de 6,6% , un rayon saillant minimum de 900 m et un rayon rentrant minimum de 900 m.

– Profil en travers

Vous proposez une largeur roulable de 7 m qui se décompose par une voie de 4 m, une bande dérasée de gauche de 1 m et une bande d'arrêt d'urgence de 2 m.

### 3.2.2-Bretelle Ouest

– Tracé en plan

Vous proposez un rayon d'entrée est de 15 m.

– Profil en long

Vous proposez une déclivité minimum de 0,61% et un rayon rentrant minimum de 4 000 m.

– Profil en travers

Vous proposez une largeur roulable de 8,5 m qui se décompose par une voie de 4,5 m et deux trottoirs de 2 m.

### 3.3. Environnement

Vous proposez de mettre en place, avant le giratoire des Trois Moulins, un bassin de rétention et d'infiltration afin de recueillir les eaux de l'ouvrage de franchissement de l'A8.

Vous proposez de mettre en place un bassin de rétention de 500m<sup>3</sup>, avant le croisement de la RD535 dans le délaissé entre le giratoire et la nouvelle voie du bus-tram, afin de collecter les eaux de la plateforme de la nouvelle voirie située au niveau du giratoire des Trois Moulins.

Vous proposez la création d'un nouveau fossé le long de la chaussée afin de récupérer les écoulements périphériques.

### 3.4. Ouvrage d'art

#### 3.4.1-Bretelle Est

Vous proposez la réalisation de trémies et d'un ouvrage de franchissement inférieur sous la voie d'accès à Super Antibes.

Vous proposez un mur de part et d'autre de hauteur maximale de 6 m de la trémie, au sud de l'ouvrage de franchissement.

Vous proposez, au nord du franchissement, que la bretelle comporte un mur en commun avec l'ouvrage de dénivellation du BHNS d'une hauteur totale maximale de 9 m, au niveau du viaduc du BHNS et un mur, côté Super Antibes, de hauteur maximale de 6,50 m, au niveau de l'ouvrage de franchissement inférieur.

Vous proposez deux solutions concernant l'ouvrage de franchissement inférieur d'un gabarit de 5,6m, soit un passage inférieur en cadre fermé (PICF) d'une travée de 12,50 m de long, soit un passage inférieur en portique ouvert (PIPO) d'une travée de 12,50 m de long

#### 3.4.2-Bretelle Ouest

Vous proposez la mise en place d'un muret de soutènement d'une hauteur maximale de 60 cm sur une vingtaine de mètres au droit du bassin de rétention.

### 3.5 Coût

Vous estimez le coût de l'opération à 7 M€ HT valeur septembre 2011.

3-5



Présent  
pour  
l'avenir

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

#### 4 DÉCISION :

Après instruction par les services, **j'approuve** les dispositions prises dans le dossier dans le cadre de la modification de la bretelle nord du demi-diffuseur d'Antibes-Est **sous réserve de la prise en compte des observations suivantes.**

##### 4.1 Mise au point du projet

###### 4.1.1- Géométrie

###### - Bretelle Est

Au vue des caractéristiques géométriques proposées vous limiterez la vitesse à 50 km/h. La largeur roulable devra se décomposer en une voie de 3,5 m et une sur-largeur liée au rayon accompagnée d'une bande dérasée de gauche de 1 m et d'une bande dérasée de droite de 2 m.

###### -Bretelle Ouest

Le dédoublement proposé fera l'objet d'un **droit d'évocation** présentant les caractéristiques géométriques retenues ainsi que les séquences de signalisation associées.

Aussi, La largeur roulable devra se décomposer en une voie de 3,5 m et une sur-largeur liée au rayon accompagnée d'une bande dérasée de gauche de 1 m et d'une bande dérasée de droite de 2 m.

###### 4.1.2- Ouvrage d'art

Si au stade ultérieur d'études les ouvrages envisagés relevaient d'un type non courant du fait de leur structure ou de leur conditions d'exécution, il sera demandé à ESCOTA de fournir un dossier de type EPOA.

Le référentiel applicable est celui en vigueur à ce jour.

###### 4.1.3- Dispositifs de sécurité

Pour l'ensemble de la zone d'étude, vous prendrez en compte l'arrêté du 2 mars 2009 relatif aux performances et aux règles de mise en service des dispositifs de retenue routiers soumis à l'obligation du marquage CE.

###### 4.1.4 – Signalisation

Vous mettrez en place la signalisation sur la bretelle de sortie de la section courante conformément à la partie 4 de l'IISR (article 49 et 50.1) concernant la signalisation verticale, et vous utiliserez les flèches directionnelles (comme le permet la partie 7 de l'IISR article 115.3§C concernant les routes à sens unique)

##### 4.2 Sécurité

La présente opération est soumise à l'application de l'article D. 118-5-4. du code de la voirie routière. Elle fera donc l'objet des audits sécurité suivants :

- Le premier au stade des études qui vérifie si les principes de sécurité sont bien pris en compte dans la phase de conception puis de conception détaillée.  
Dans le cadre du présent projet, seul l'audit de la phase « conception détaillée » sera conduit et il sera réalisé au stade de l'établissement de l'AP.
- Le deuxième au stade préalable de la mise en service qui vérifie que les travaux réalisés ne sont pas susceptibles de mettre en jeu la sécurité des usagers.  
L'inspection sécurité réalisée conformément à la circulaire du 27 octobre 1987 vaudra audit de sécurité au stade préalable de la mise en service.
- Le troisième au stade du début d'exploitation dans la première année après la mise en service, pour vérifier le bon fonctionnement de l'aménagement.  
Il sera conduit après la production par vos soins du bilan d'exploitation à 6 mois.



Présent  
pour  
l'avenir

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

A chacune de ces phases, vous me sollicitez donc pour la conduite de ces audits. A ce titre, le référentiel technique à retenir est celui du guide méthodologique du Sétra de mars 2005 « Contrôle de sécurité des projets routiers – Éléments de démarche qualité pour une meilleure prise en compte de la sécurité ».

Enfin, vous m'adresserez un dossier d'exploitation sous circulation conformément à la circulaire 96.14 du 6 février 1996.

#### **4.3 Environnement**

Une procédure au titre de la Loi sur l'Eau sera conduite et définira les caractéristiques et les dimensions des dispositifs à réaliser ou à modifier.

#### **4.4 Domanialité**

Vous me transmettez les conventions de remises d'ouvrage et de domanialité pour l'ensemble des ouvrages de l'opération dans un délai de 2 ans après la mise en service.

#### **4.5 Financement**

Compte-tenu des indications figurant au dossier, le coût total de l'aménagement est estimé à 7 M€ HT valeur septembre 2011.

**Je vous prie de croire, Monsieur le Président Directeur Général, à l'assurance de ma considération distinguée.**

Pour le Ministre et par délégation  
L'adjoint au sous-directeur  
de la gestion du réseau autoroutier concédé

  
pi Jean Schwander

Copie : Le Préfet des Alpes-Maritimes  
DREAL PACA  
SETRA  
Mission d'audit pôle Méditerranée  
DSCR  
DGITM/DIT/GRN/GRA1  
DGITM/DIT/GRN/GRA3  
DGITM/DIT/GRN/GRA4



Présent  
pour  
l'avenir  
[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

5-5