

Les Pugets Nord : création d'un barreau Est-Ouest entre la moyenne corniche des Pugets et la RM95 Saint-Laurent-du-Var (06)

Annexe 10. Auto-évaluation



Le projet objet de la présente demande d'examen au cas par cas consiste à créer un barreau de liaison routier et modes actifs Est-Ouest entre la moyenne corniche des Pugets, la route des Pugets (RM2209) et l'avenue Pierre et Marie Curie (RM95), sur la commune de Saint-Laurent-du-Var, afin de fluidifier et de sécuriser le trafic dans une zone identifiée à forte croissance et de favoriser les modes actifs de déplacement.

Ce projet relève de la **rubrique 6) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement** : construction de routes classées dans le domaine public routier (...) des établissements publics de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente.

Le projet comprend les aménagements suivants :

- Une voie Est-Ouest de 580 m débutant par un carrefour en T sur la moyenne corniche des Pugets et rejoignant la route des Pugets (RM2209),
- Une voie Est-Ouest de 200 m reliant la route des Pugets à l'avenue Pierre et Marie Curie,
- La création d'un carrefour giratoire sur la route des Pugets pour permettre l'insertion des deux barreaux,
- La création d'un carrefour giratoire sur l'avenue Pierre et Marie Curie pour permettre l'insertion du barreau,
- La mise en œuvre d'un dispositif de gestion des eaux pluviales des aménagements neufs, intégrant une noue et des bassins de rétention,
- Des aménagements paysagers et plantations.

Le projet en travers de la voie comprendra, outre la noue et les plantations, une voie circulaire à double sens de 6 m de large, une voie verte cyclable de 2,5 m de large et un trottoir de 2 m de large.

Le site de projet présente des sensibilités environnementales. En effet, il se situe :

- pour partie sur des zones agricoles en friche et à proximité d'habitations,
- à proximité du fleuve Var,
- à proximité de la ZPS et de la ZNIEFF Basse Vallée du Var,
- dans des secteurs à enjeux écologiques connus, qui ont fait l'objet d'un diagnostic en 2022-2023 afin d'identifier les enjeux réels,
- en zones UFb4, UFc1 et UZb6 du Plan Local d'Urbanisme métropolitain de Nice Côte d'Azur, au niveau des emplacements réservés V13 et V15 dédiés au projet,
- pour partie en zone bleue B2 de risque faible du PPR incendie de forêt,
- en zone de sismicité moyen (niveau 4),
- au sein du périmètre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la Métropole MNCA,
- en zone exposée à la pollution atmosphérique, en lien avec le trafic routier important sur la bande littorale des Alpes-Maritimes,
- hors site classé, site patrimonial remarquable et zone de protection de monuments historiques,
- sur un terrain de dénivelé Ouest-Est de 61 m environ.

La **concertation préalable** avec le public s'est déroulée du 4 avril au 4 mai 2022 et a donné lieu l'approbation du bilan de la concertation le 6 octobre 2022, venant éclairer le maître d'ouvrage sur différentes thématiques et sur les enjeux du projet.

Le projet fait l'objet des études suivantes, réalisées dans le cadre des études préliminaires en cours et prises en compte dans la définition du projet :

- notice relative à la gestion des eaux,
- diagnostic écologique,
- notice paysagère,
- étude de circulation.

Une étude acoustique sera réalisée afin de définir l'ambiance sonore initiale et de vérifier le besoin ou non de protections acoustiques.

Les **objectifs du projet** sont multiples :

- fluidifier le trafic et améliorer les conditions de circulation dans une zone identifiée comme à forte croissance d'ici 2035,
- développer le maillage de voies de communication "mode doux",
- encourager les espaces de qualité grâce à la végétation et la préservation d'espaces naturels,
- limiter l'impact des nouvelles surfaces aménagées en limitant l'imperméabilisation des sols.

Le projet contribuera ainsi au déploiement efficace de la politique métropolitaine de mobilité durable et à l'amélioration des déplacements tous modes des habitants et usagers du secteur des Pugets et des collines.

Trois variantes ont été étudiées pour la localisation du tracé de la voie dans sa section entre la moyenne corniche des Pugets et la route des Pugets (RM2209) dans l'objectif de s'adapter aux particularités, enjeux et contraintes du territoire des Pugets.



Le tracé 1 a été retenu à l'issue de l'analyse des variantes ci-après.

Une fois le tracé retenu, les études se sont poursuivies par itération entre les études techniques et géométriques des ouvrages et la détermination détaillée de la sensibilité environnementale, agricole et hydrologique des terrains, au travers la mise en place d'une **séquence dite « ERC », Eviter-Réduire-Compenser**.

	<i>Tracé 1</i>	<i>Tracé 2</i>	<i>Tracé 3</i>
<i>Descriptif</i>	Tracé dans fuseau ER de 25m. L'accessibilité au projet d'aménagement s'appuie sur un maillage minimal de voiries publiques : un axe Est/Ouest et un axe Nord/Sud.	Tracé initial en partie basse conservé. La voirie débouche sur la moyenne corniche à l'angle Nord-Ouest du site. La pente générale est moins raide mais elle épouse moins bien la topographie existante et génère plus de terrassement.	Tracé s'inscrivant dans la requalification de la voirie de desserte existante de la montée du moulin.
<i>Caractéristiques techniques</i>	Longueur de 580 ml, Dénivelé de 61 m.	Longueur de 610 ml, Dénivelé de 62 m.	Longueur de 500 ml, Dénivelé de 60,5 m.
<i>Adaptation du terrain / existant</i>	Acquisition à prévoir sur les 580 m, dont chemin existant à requalifier sur 310 m.	Acquisition à prévoir sur les 610 m, dont chemin existant à requalifier sur 330 m.	Acquisitions importantes à prévoir avec élargissement d'une voie d'accès existante, mais démolition clôture et maison nécessaire.
<i>Adaptation du terrain / terrassements</i>	Bonne (terrassement optimisé).	Moyenne (terrassements importants à optimisables). Passage par un point dur, entre 2 tènements fonciers.	Peu de terrassement.
<i>Transport en commun</i>	Bonne adéquation, car nouvel arrêt qui dessert la nouvelle centralité à partir du nouveau maillage.	Bonne adéquation, car nouvel arrêt qui dessert la nouvelle centralité à partir du nouveau maillage.	Difficile adéquation, car arrêt et centralité éloigné du nouveau maillage.
<i>Bilan</i>	+ Solution privilégiée	0	-

Concernant les travaux, susceptibles d'engendrer des nuisances telles que le bruit, les poussières, le risque de pollutions accidentelles et les obstacles éventuels à la circulation, le maître d'ouvrage mettra en œuvre la Charte Chantier à Faibles Nuisances de la Métropole Nice Côte d'Azur visant à préserver la santé et la qualité de vie des riverains en minimisant les impacts de ces travaux sur l'environnement et la santé humaine.

Ce guide est le prolongement naturel des efforts de qualité environnementale et de respect des principes du développement durable mis en place lors de la réalisation de travaux. Cette démarche volontaire vise d'une part à limiter les nuisances provoquées par un chantier sur les riverains, les ouvriers et l'environnement et d'autre part à favoriser l'emploi et l'insertion professionnelle. Cette démarche est issue de la volonté de NCA d'être exemplaire et pilote en matière d'environnement et de développement durable. Ce guide vise à faciliter l'intégration, le suivi et l'évaluation des prescriptions environnementales dans les marchés de travaux.

Concernant le milieu naturel, un diagnostic écologique a été réalisé en 2022 et complété en 2023 par ces inventaires ciblés sur les chiroptères : les enjeux sont connus et concernent essentiellement les chiroptères (zone de déplacement et de chasse sur le projet, et rôle fonctionnel de la bande boisée au Nord-Ouest) ainsi que des reptiles et amphibiens à proximité de la route des Pugets. Plusieurs espèces végétales exotiques envahissantes (EVEE) ont également été identifiées.

Des inventaires écologiques seront également conduits en 2024-2025 sur certaines zones à l'ouest du site ; ces inventaires requièrent une autorisation préfectorale de pénétrer sur les terrains car les propriétaires se sont opposés à l'entrée des écologues sur la prairie située à l'ouest du site.

Les mesures d'évitement et de réduction prévues dans le cadre du projet permettent de rendre négligeable les impacts du projet sur le milieu naturel :

- évitement de la bande boisée au Nord-Ouest pour maintenir son caractère fonctionnel,
- calendrier de chantier adapté aux espèces présentes : démarrage du chantier entre septembre et novembre,
- balisage strict des emprises de chantier et mise en défens des zones sensibles (boisement au Nord-Ouest notamment),
- absence d'éclairage de la voie,
- recréation d'une mare et de murets favorables aux amphibiens et reptiles.

Concernant l'occupation du sol et les activités humaines :

Le projet s'appuie principalement sur des chemins existants, qu'il élargit, mais engendre des modifications sur l'occupation des sols en réduisant des surfaces non imperméabilisées à usage de friches agricoles ou de jardins privés.

Aucune activité ou exploitation agricole n'est directement impactée par le projet, mais les activités alentours bénéficieront du chantier (restauration notamment) et surtout de l'amélioration des conditions de déplacement résultant de la mise en œuvre du projet.

Concernant les risques naturels :

- inondation :
 - ✓ le projet est hors zone de risque,
- feux de forêt :
 - ✓ le projet se situe pour partie dans la zone B2 de risque faible, où sont autorisés notamment, à condition de ne pas aggraver les risques ou en créer de nouveaux :
 - les infrastructures publiques de transport terrestre et les réseaux techniques et les équipements nécessaires au fonctionnement des services publics, à condition de compenser les éventuels risques induits,
- sismique et aléa retrait-gonflement des argiles :
 - ✓ l'ensemble des ouvrages neufs prévus seront conformes aux normes françaises et textes réglementaires concernant la construction.

Les **mesures** suivantes seront mises en œuvre :

- Phase chantier :
 - ✓ ME1 : limitation des emprises de chantier pour ne pas interférer avec le boisement au Nord-Ouest, favorable aux chiroptères,
 - ✓ ME2 : conception et implantation des ouvrages limitant leurs emprises foncières,
 - ✓ MR1 : application de la charte chantier Vert de la Métropole,
 - ✓ MR2 : mise en œuvre d'un plan de circulation adapté,
 - ✓ MR3 : réemploi au maximum des matériaux extraits,
 - ✓ MR4 : limitation des impacts sur la flore et faune à enjeux, mise en défense des stations au travers d'un balisage en phase chantier,
 - ✓ MR5 : respect du calendrier biologique des espèces, démarrage des travaux hors période de nidification (hors mars-août),
 - ✓ MR6 : sensibilisation des entreprises au contexte écologique,
- Phase d'exploitation :
 - ✓ ME3 : absence d'éclairage,
 - ✓ MR7 : création de mares pour accueillir les populations d'amphibiens et de petits murets pour les reptiles à proximité de la route des Pugets (RM2209),
 - ✓ MR8 : dispositif adapté de gestion des eaux pluviales, en cours de conception (cf. étude hydraulique en annexe 9),
 - ✓ MR9 : réalisation d'une étude acoustique préalablement au chantier afin d'identifier les éventuelles protections à mettre en œuvre.

Enfin, le projet engendre des impacts positifs pour la population, les activités économiques ainsi que la voirie et les transports, en améliorant les déplacements tous modes.

Ainsi, il nous semble que le projet peut être dispensé d'évaluation environnementale.