



# AMENAGEMENT DE LA SORTIE OUEST DE LA VOIE MATHIS - Phase 1

*Commune de Nice*

**Dossier d'ENQUÊTE PUBLIQUE** relative  
aux opérations susceptibles d'affecter  
l'environnement comportant **ÉTUDE  
D'IMPACT** et **ÉVALUATION DES  
INCIDENCES NATURA 2000** et  
**DOSSIER DE MISE EN  
COMPATIBILITÉ** du PLU

**6** - Avis obligatoires émis sur le projet

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

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
Provence-Alpes-Côte d'Azur

Aix-en-Provence le 01/10/2015

Service connaissance, aménagement durable, évaluation  
Unité évaluation environnementale

La directrice régionale

Adresse du site :  
CS 80065  
Allée Louis Philibert  
13182 Aix-en-Provence-cedex 5

à

Métropole Nice Côte d'Azur  
DGA des routes  
Direction des infrastructures et de la circulation  
Service des infrastructures

Nos réf. : SCADE-UEE GARANCE 2015-000889  
Vos réf. : votre courrier en date du 22/07/2015 Luc FAVIER  
Affaire suivie par : Gilles FLORES  
[gilles.flores@developpement-durable.gouv.fr](mailto:gilles.flores@developpement-durable.gouv.fr)  
TÉL. 04 42 66 65 24

06364 NICE cedex 4

**Avis de l'autorité environnementale relatif à  
l'aménagement de la sortie ouest de la voie Mathis –  
Phase 1 à Nice (06)**

Garance n°2015-000889

>>

## Préambule

Conformément aux dispositions prévues par les articles L122-1 III et R122-7 du code de l'environnement, l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, usuellement appelée « Autorité environnementale » a été saisie sur la base du dossier d'enquête publique relatif au projet d'aménagement de la sortie ouest de la voie Mathis - phase 1, situé sur la commune de Nice (06). Le maître d'ouvrage du projet est la métropole Nice Côte d'Azur (MNCA).

Le dossier comporte notamment :

- une étude d'impact,
- une évaluation des incidences Natura 2000,
- un dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau,
- un dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Nice.

La DREAL PACA a, par délégation du préfet de région, accusé réception du dossier à la date du 03/08/2015, date de départ du délai de deux mois pour formuler l'avis de l'Autorité environnementale.

Pour établir son avis, la DREAL PACA a consulté, conformément aux dispositions prévues par l'article R122-7 du code de l'environnement, l'Agence régionale de santé (ARS) et le préfet de département au titre de ses attributions en matière d'environnement.

L'avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet.

L'avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, dans les conditions fixées par l'article R122-9 du code de l'environnement, à savoir :

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

Conformément aux dispositions de l'article R122-7-II, l'avis est également publié sur le site de l'autorité environnementale :

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

L'avis est un avis simple qui ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet prise par l'autorité compétente. En application des dispositions de l'article L122-1 IV, cette décision prendra en considération le présent avis.

# Table des matières

1. Procédures.....	4
1.1. Soumission à étude d'impact.....	4
1.2. Procédures d'autorisation.....	4
2. Présentation du dossier.....	4
2.1. Contexte général.....	4
2.2. Objectifs et consistance.....	5
2.3. Concertation.....	6
3. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale.....	6
4. Analyse de la qualité du dossier et de la démarche d'intégration des préoccupations d'environnement et de santé dans le projet.....	9
4.1. Avis sur le contenu général du dossier, le caractère complet de l'étude d'impact et le résumé non technique.....	9
4.2. Avis sur l'analyse de la présentation du projet et sur son articulation avec les documents d'urbanisme et les autres plans et programmes concernés.....	9
4.3. Avis sur l'analyse de l'état initial et l'identification des enjeux environnementaux du territoire sensibles au projet.....	10
4.4. Avis sur la justification des choix et les solutions de substitution envisagées.....	11
4.5. Avis sur l'analyse des effets du projet sur l'environnement et la santé et l'évaluation des incidences Natura 2000.....	11
4.6. Analyse des mesures prévues pour supprimer, réduire et si possible compenser les impacts sur l'environnement et la santé.....	14
5. Conclusion.....	15
Avis sur la qualité de l'étude d'impact.....	15
Avis sur la manière dont le projet prend en compte l'environnement.....	15

# Avis

## 1. Procédures

### 1.1. Soumission à étude d'impact

Le projet d'aménagement de la sortie ouest de la voie Mathis – phase 1, compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et/ou de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumis à étude d'impact conformément aux articles L122-1 et R122-2 du code de l'environnement. Il entre dans le champ de l'étude d'impact systématique au titre des rubriques suivantes du tableau annexe de l'article R122-2 :

- rubrique 6c : travaux de création d'une route à 4 voies ou plus, d'allongement, d'alignement et/ou d'élargissement d'une route existante à 2 voies ou moins pour en faire une route à 4 voies ou plus,
- rubrique 7b : tunnels et tranchées couvertes d'une longueur supérieure à 300 mètres

### 1.2. Procédures d'autorisation

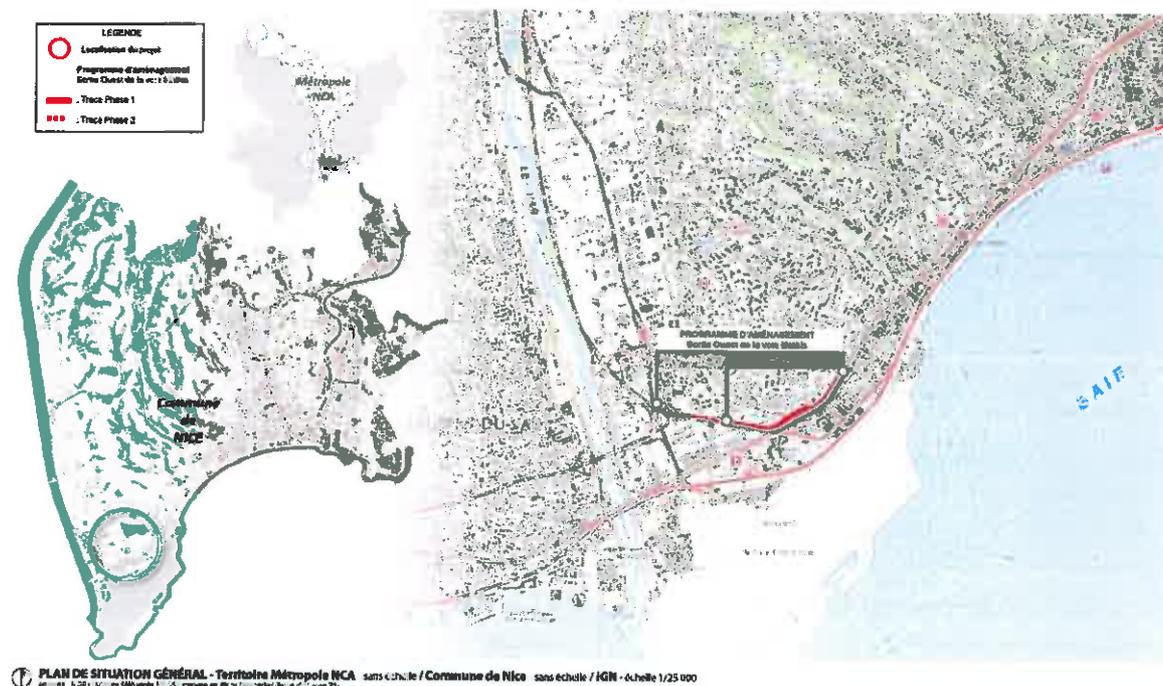
Le projet relève des procédures d'autorisation suivantes :

- déclaration au titre des articles L214-1 à L214-6 du code de l'environnement,
- mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Nice,
- évaluation socio-économique.

Ce projet fait partie d'un programme de travaux dont la réalisation, en deux phases, est échelonnée dans le temps.

## 2. Présentation du dossier

### 2.1. Contexte général



La voie Mathis comporte 2x2 voies entre le cours d'eau « le Paillon » à l'est et le quartier Saint-Augustin à l'ouest. Côté ouest, elle se raccorde sur l'avenue Grinda en direction de la route de Grenoble où les usagers peuvent se diriger vers l'est et l'avenue et Henri Matisse ou vers l'ouest et la route de Grenoble. L'avenue Grinda assure donc la liaison entre la voie Mathis et l'autoroute A8 via la route de Grenoble.

L'avenue Grinda supporte donc un fort trafic d'environ 35 000 véhicules par jour en direction de la route de Grenoble qui engendre de fortes congestions aux heures de pointe. Ce flux de circulation génère des nuisances pour les riverains situés entre la sortie de la voie Mathis et la route de Grenoble.

## 2.2. Objectifs et consistance

C'est dans ce cadre que l'aménagement de la sortie ouest de la voie Mathis s'inscrit.

Le maître d'ouvrage affiche les objectifs suivants :

- fluidifier de la la circulation à la sortie ouest de la voie Mathis et apporter une réponse aux dysfonctionnements constatés,
- assurer une jonction plus directe pour les usagers de l'autoroute A8 et le boulevard du Mercantour,
- prendre en compte le projet de la future ligne de tramway Ouest-Est et les aménagements urbains suivants (Grand Arénas, pôle multimodal de Saint-Augustin, plan de rénovation urbain du quartier des Moulins,...)

La phase 1 concerne l'aménagement de la voie entre la sortie de la voie Mathis et l'intersection de la rue Nicot de Villemain et la route de Grenoble. Elle consiste à raccorder la voie Mathis à l'autoroute A8 par la création d'une voie monodirectionnelle (est/ouest). L'opération nécessite de :

- prolonger la chaussée nord de la voie Mathis en empruntant les emprises ferroviaires en pied de mur de soutènement de l'avenue Grinda,
- passer en tranchée couverte sous la gare de Saint-Augustin avec un gabarit restreint à 3.50 mètres jusqu'à la route de Grenoble,
- passer en tranchée ouverte jusqu'à l'échangeur autoroutier, pour ce faire, des ouvrages de franchissement des carrefours seront mis en place (futur tramway, rue Nicot de Villemain, future voie Maïcon),
- élargir la route de Grenoble afin de laisser passer la nouvelle voie dans son axe médian.

D'après les éléments descriptifs du dossier, la longueur totale de l'aménagement sera de 1 500 mètres avec une succession de tranchées ouvertes ou couvertes dont :

- 500 mètres de la voie Mathis à l'entrée de la première tranchée couverte,
- une voie d'accès à la gare SNCF servant également d'échappatoire aux véhicules hors gabarit, 295 mètres pour la première tranchée couverte,
- 130 mètres pour la tranchée ouverte suivante,
- 160 mètres pour la tranchée couverte suivante,
- 100 mètres de trémie de sortie pour récupérer la route de Grenoble,

Les deux voies de circulation auront les profils en travers suivants :

- avenue Grinda :
  - 2 voies de circulation d'une largeur de 2.80 mètres chacune
  - stationnement unilatéral d'une largeur de 2.00 mètres,

- trottoir bilatéral dont l'un muni d'une bande cyclable d'une largeur respective de 1.50 et 4.00 mètres,
- sections en tranchée : largeur entre piédroits de 9 mètres,
  - bande d'arrêt d'urgence avec trottoir franchissable d'une largeur de 2 mètres,
  - une voie lente est/ouest d'une largeur de 3.50 mètres,
  - une voie rapide estM/ouest d'une largeur de 3.00 mètres,
  - un trottoir d'une largeur de 0.50 mètre,
- route de Grenoble
  - 2x2 voies de circulation par sens (2x3.00 mètres)
  - trottoirs bilatéraux d'une largeur de 7.00 mètres chacun accueillant en leur centre une piste cyclable d'une largeur de 2.00 mètres

La vitesse sera limitée à 50 km/h. La circulation des matières dangereuses, des bus et des véhicules présentant un PTAC (poids total autorisé en charge) de plus de 3t5 sera interdite.

Les travaux sont prévus entre 2016 et 2018 pour une mise en service de la phase 1 prévue pour l'année 2018. **L'autorité environnementale recommande de préciser le calendrier de la phase 2 du programme.**

### 2.3. Concertation

Le projet a fait l'objet d'une concertation publique qui a été réalisée sur deux périodes :

- printemps 2012 : sur la base d'un premier tracé dit tunnel de la Victorine,
- automne 2013 : sur la base d'une solution alternative.

Selon le maître d'ouvrage, le projet présenté en automne 2013 a été favorablement accueilli par le public, notamment au regard des aspects suivants : accessibilité aux propriétés riveraines et à l'autoroute A8, nuisances acoustiques, traitement paysager, prise en compte des modes doux et des usagers vulnérables.

## 3. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Les principaux enjeux d'environnement du territoire identifiés par l'autorité environnementale et susceptibles de présenter des sensibilités vis-à-vis du projet sont les suivants :

### Qualité de l'air

La zone d'étude présente un état de la qualité de l'air dégradé avec une concentration en polluants élevée aux abords des principales voies de circulation. De nombreux dépassements des valeurs limite sont constatés. Au sein de cette zone d'étude, plusieurs établissements sensibles (écoles, crèches, complexes sportifs) sont présents.

**La maîtrise des émissions polluantes est un enjeu essentiel et il est attendu du projet qu'il limite le risque de dégradation de la pollution de l'air.**

### Ambiance sonore

La zone d'étude est caractérisée par une ambiance sonore préexistante non modérée. Elle est influencée par les nuisances des réseaux routiers, autoroutiers, ferroviaires et aériens. Des dépassements réglementaires sont recensés dans l'emprise du projet. (75dB(A) de jour et 68 dB(A) de nuit).

**La maîtrise du bruit constitue un enjeu important pour le respect du cadre de vie des riverains. Il est attendu du projet qu'il respecte la réglementation acoustique.**

## **Mobilité**

Il est en premier lieu attendu du projet qu'il résolve les dysfonctionnements constatés en assurant une meilleure connexion avec l'autoroute A8 et qu'il scinde effectivement les flux de transit et de desserte locale.

Toutefois, la zone d'étude s'insère dans le périmètre de l'opération d'intérêt général (OIG) Eco-Vallée de la plaine du Var, sur un territoire en devenir et en pleine mutation. De nombreuses opérations d'aménagement sont prévues (pôle multimodal de Saint-Augustin, futur tramway, ...) et pour l'autorité environnementale, l'enjeu essentiel réside dans la mise en place d'un réseau de transport offrant une alternative crédible à la voiture (transports en commun, modes doux) et reliant les différents pôles générateurs de déplacements. Ce projet devrait donc venir en accompagnement de l'offre actuelle et future de transport en commun, notamment par le délestage des axes de surface.

### **Il est attendu**

- **que l'aménagement permette de résoudre les dysfonctionnements constatés en assurant une meilleure connexion avec l'autoroute A8 et en scindant les flux de transit et de desserte locale**
- **et qu'il accompagne l'offre de transport alternative à la voiture.**

## **Prise en compte des risques naturels**

Risque inondation : le projet est exposé aux aléas d'inondation de la basse vallée du Var. Il est situé en zones B6 et B5 du plan de prévention des risques inondation approuvé en avril 2011.

Dans ces zones, les infrastructures publiques de transport, les accès, les voiries de desserte et les équipements nécessaires à leur exploitation doivent être implantés à une côte fixée dans le PPRI. Toutefois, une dérogation est admise lorsqu'il existe une nécessité technique ou environnementale impérative.

**Il est attendu du projet qu'il prenne en compte ce risque, qu'il ne l'augmente pas pour les personnes et les biens déjà exposés et qu'il respecte les prescriptions du PPRI.**

Risque sismique : La zone est située dans une zone de sismicité moyenne. (une mise en cohérence entre les paragraphes 4.2.3 et 6.3.1.3 est à effectuer).

**Il est attendu du projet qu'il prenne en compte ce risque en proposant une conception des ouvrages et des dispositions constructives adaptées.**

## **Préservation des masses d'eau souterraines et superficielles**

Le projet engendre des risques de pollutions en phase travaux comme en phase exploitation et concerne deux masses d'eau souterraines :

- FRDG404, « Domaine plissé BV Var et Paillons »,
- FRDG328 « Alluvions du Var et du Paillon côté est »

Ces masses d'eau, qui présentaient en 2009 un bon état chimique et quantitatif selon le SDAGE Rhône-Méditerranée, sont stratégiques pour l'alimentation en eau potable de la ville de Nice et des communes littorales. Leur caractère affleurant et la forte perméabilité des matériaux alluvionnaires qui les recouvrent rendent ces nappes particulièrement vulnérables aux pollutions, notamment dans le cadre d'un projet routier.

L'enjeu de la préservation des eaux souterraines est d'ailleurs retranscrit dans une des orientations générales du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de la Basse Vallée du Var.

L'opération concerne le fleuve Var qui présente toujours selon le SDAGE Rhône-méditerranée en 2009 un état écologique médiocre et un bon état chimique, ainsi que la mer Méditerranée.

Le captage d'eau potable des « Prairies » se trouve à 1 kilomètre à l'ouest sur la rive gauche du Var. Les emprises du projet n'intercepte pas ses périmètres de protection.

**Il est attendu du projet qu'il préserve la qualité des eaux superficielles et souterraines en mettant en place en phase travaux et en phase exploitation des dispositifs de nature à protéger les milieux récepteurs.**

### **Activités économiques**

Plusieurs activités d'importance sont situées dans la zone d'étude dont l'aéroport de Nice, le marché d'intérêt national (MIN), les bureaux du centre administratif départemental et du quartier d'affaires de l'Arenas.

### **Développement urbain et projets**

La zone d'étude s'insère dans le périmètre de l'opération d'intérêt national (OIN) de la Plaine du Var. De nombreux projets d'aménagement sont envisagés dans le secteur : projets urbains, projets d'infrastructures de transport. On peut citer le Grand Arénas, le plan de renouvellement urbain des Moulins ou encore la ligne 2 du tramway.

La carte qui localise les projets serait utilement complétée par l'indication des dates prévisionnelles de mise en service des aménagements évoqués. (chapitre 4.4.4).

### **Biodiversité**

La zone d'étude intercepte le site Natura 2000 zone de protection spéciale (ZPS) n° FR9312025 « Basse vallée du Var » et la zone naturelle d'intérêt écologique floristique et faunistique (ZNIEFF) n° 06140100 « Le Var ». Les enjeux de préservation sont faibles puisque l'emprise directe du projet concerne des espaces fortement anthropisés. En revanche, Il est attendu que le projet offre une place de choix au végétal en lien avec les aménagements paysagers. Le rétablissement de continuités écologiques, s'il est possible, doit être promu.

### **Paysage**

Il est attendu du projet qu'il offre un haut niveau de qualité paysagère afin qu'il s'insère au mieux dans l'environnement urbain.

### **Gestion du chantier**

La gestion du chantier (maîtrise des pollutions et des nuisances, information du public, gestion des déchets, ...) doit être exemplaire pour un projet qui est inscrit dans l'Eco-Vallée de la plaine du Var.

### **Gestion des matériaux extraits**

L'aménagement va générer de forts déblais.

**Il est attendu du projet qu'il adopte des dispositions constructives de nature à limiter les déblais, qu'il envisage le emploi des déblais ou leur recyclage et qu'il identifie enfin les filières de retraitement.**

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

Le présent chapitre de l'avis procède à la lecture critique du dossier et formule des recommandations.

### **4.1. Avis sur le contenu général du dossier, le caractère complet de l'étude d'impact et le résumé non technique**

L'étude d'impact comprend sur la forme les divers aspects de la démarche d'évaluation environnementale exigés par les articles L122-1 et R122-5 du code de l'environnement.

L'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques requises qui sont approfondies de façon proportionnée au regard des enjeux et des sensibilités.

Le résumé non technique est facilement accessible par le public. Il aborde toutes les parties de l'étude d'impact. Il est clair et présente les cartes et figures nécessaires à la bonne compréhension du projet et de ses enjeux environnementaux. **Il devra être mis à jour afin de prendre en compte les observations du présent avis.**

L'évaluation environnementale est basée sur des méthodes qui sont correctement exposées et ses limites sont analysées.

### **Insertion dans un programme de travaux**

Le projet est inscrit dans un programme fonctionnel à réalisation échelonnée dans le temps. L'aménagement de la sortie ouest de la voie Mathis sera réalisé en 2 phases :

- phase 1 : création des 2 voies sur l'emprise ferroviaire, de la tranchée couverte sur l'avenue Grinda, de la tranchée ouverte, puis des ouvrages de franchissement dans l'axe de la route de Grenoble jusqu'au carrefour Nicot de Villemain.
- phase 2 : prolongation de la voie jusqu'à l'échangeur autoroutier.

Conformément aux articles L122-1 II et R122-5 12°, l'étude d'impact comporte une appréciation des impacts globaux du programme, présentée au chapitre 10.

Conformément à l'article L414-4 du code de l'environnement, le projet a fait l'objet d'une **évaluation de ses incidences sur les sites Natura 2000** susceptibles d'être concernés, dont le rapport est inclus dans le dossier.

### **4.2. Avis sur l'analyse de la présentation du projet et sur son articulation avec les documents d'urbanisme et les autres plans et programmes concernés**

L'étude d'impact présente au chapitre 3 la description du projet.

Le projet est correctement décrit en termes de :

- réalisation, phasage et durée des travaux,
- plans, photomontages qui permettent au public d'appréhender l'aménagement.

**L'autorité environnementale recommande toutefois de compléter la description du projet en :**

- décrivant plus précisément l'aspect qu'auront les ouvrages (matériaux, ...),
- détaillant l'aspect des surfaces des abords hors voirie qui ne sont pas assez précisément décrits (trottoirs, parvis de la gare, soutènements, plantations, mobiliers, éclairage, etc.),

- fournissant des profils en travers plus nombreux et des coupes plus larges qui débordent les emprises pour montrer le raccordement aux terrains qui jouxtent la voie.

L'étude démontre au chapitre 5 la prise en compte, voire la compatibilité du projet, avec les plans et programmes suivants :

- directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes Maritimes : cet aménagement est identifié comme un élément essentiel dans la DTA des Alpes Maritimes ;
- l'opération d'intérêt national (OIN) Eco-Vallée Plaine du Var ;
- le plan de prévention des risques inondation (PPRi) : le maître d'ouvrage s'engage à respecter les prescriptions du PPRi, notamment pour les côtes de référence d'implantation des équipements et à maintenir les transparences hydrauliques suffisantes dans le cas où des contraintes techniques imposeraient l'implantation d'équipements en deça de cette côte ;
- le plan de déplacement urbain (PDU) : le projet intègre dans son profil en travers la prise en compte des modes de déplacements doux et améliore la continuité des réseaux piétons et cyclables ;
- le plan de protection de l'atmosphère.

En revanche la démonstration devra être complétée de la bonne articulation du projet avec les plans suivants :

- plan local d'urbanisme (PLU) de la ville de Nice : le projet concerne 5 emplacements réservés et 5 servitudes d'utilité publique. Il n'est toutefois pas compatible avec le PLU de Nice et un dossier de mise en compatibilité accompagne l'étude d'impact. Cette mise en compatibilité s'effectuera dans le cadre d'une déclaration de projet lors de laquelle la collectivité devra se prononcer sur l'intérêt général du projet par délibération ;  
**L'autorité environnementale recommande de clairement identifier cette procédure dans le dossier,**
- schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau Rhône-Méditerranée : **l'autorité environnementale recommande toutefois de préciser la démonstration de la compatibilité du projet au regard des objectifs de qualité du SDAGE pour la pollution chronique d'origine routière.**
- plan de gestion des déchets du BTP (en cours d'élaboration) : dans l'attente de son approbation du plan de gestion des déchets du BTP, la compatibilité avec le schéma de gestion de ces déchets aurait utilement été étudiée,
- schéma département des carrières des Alpes Maritimes : la démonstration pourrait être renforcée en évoquant la thématique des remblais/déblais,

### **4.3. Avis sur l'analyse de l'état initial et l'identification des enjeux environnementaux du territoire sensibles au projet**

L'état initial est présenté au chapitre 4.

L'analyse fournit tous les éléments de connaissance nécessaires pour caractériser l'environnement du territoire concerné par le projet et ses évolutions.

L'autorité environnementale retient que :

- pour le volet air, une étude de niveau I est requise en fonction de critères relatifs aux niveaux de trafic, aux densités de population et aux types d'établissement présents dans le domaine et la bande d'étude.
- pour le volet acoustique, la zone d'étude est réglementairement inscrite dans une zone d'ambiance sonore préexistante non modérée.

**L'autorité environnementale recommande de mentionner dans l'état initial le porter-à-connaissance submersion marine sur la commune de Nice notifié le 23/01/2015 par le préfet, bien que le projet ne soit pas concerné par cet aléa.**

L'analyse est proportionnée aux enjeux du territoire, qui sont bien identifiés. La synthèse hiérarchisée en fin d'état initial est claire et pertinente et affiche les objectifs du projet en termes de prise en compte de l'environnement.

#### **4.4. Avis sur la justification des choix et les solutions de substitution envisagées**

Diverses solutions et variantes ont été étudiées et sont présentées dans le dossier. Elles ont fait l'objet d'une analyse comparative intégrant les critères environnementaux qui ont été hiérarchisés à l'issue de l'analyse de l'état initial.

Les solutions étudiées portent sur l'ensemble du programme, à savoir les phases 1 et 2. Au total, 3 solutions ont été étudiées. Celle qui consistait en la création de 2 demi-tunnels d'une seule voie et qui présentait une géométrie difficile et une incompatibilité avec la création du pôle multimodal de Saint-Augustin a été abandonnée.

Deux autres solutions ont été comparées :

- celle du présent dossier,
- celle dite du tunnel de la Victorine dont le tracé passe sous la colline de la Victorine et sous le boulevard Paul Montel et qui se poursuit en tranchée couverte vers la route de Grenoble.

Selon le dossier, ces deux variantes répondent aux objectifs initiaux du projet ; les fonctionnalités de la liaison avec l'A8 et la capacité à améliorer les conditions de circulation, notamment pour l'apaisement de l'avenue Grinda, la limitation des emprises foncières et la cohérence de la voie avec les projets urbains du territoire ont été des critères déterminants dans le choix de la solution retenue.

**Toutefois, ce projet risque d'induire une demande de déplacements supplémentaires en voiture et l'autorité environnementale recommande que le profil en travers retenu pour le projet soit mieux justifié au regard des trafics futurs, notamment après la mise en service des moyens de transport alternatifs à la voiture envisagés dans le secteur. Dans ce cadre, l'articulation du projet avec le futur pôle d'échange multimodal de Saint-Augustin mériterait d'être davantage développée.**

#### **4.5. Avis sur l'analyse des effets du projet sur l'environnement et la santé et l'évaluation des incidences Natura 2000**

L'étude présente aux chapitres 6 une analyse des impacts du projet sur les différentes composantes environnementales. L'étude prend en compte les impacts du projet liés à la phase de chantier et à la période d'exploitation. Par rapport aux enjeux et aux sensibilités identifiés, les impacts sont bien identifiés et bien traités, notamment :

## Déplacements

Un fort impact positif est annoncé au niveau de la zone concernée, mais aussi sur les grands axes routiers adjacents : diminution des niveaux de trafic à hauteur

- de 200 véhicules/jour sur l'avenue Grinda,
- de 700 véhicules/jour sur la route de Grenoble,
- de 200 véhicules/jour sur le boulevard du Mercantour en direction de Digne-les-Bains,
- de 50 à 150 véhicules/jour sur la section nord de l'A8.

En revanche, une augmentation du trafic est observée sur la dernière section de la voie Mathis.

### L'autorité environnementale recommande

- que le dossier mette plus en avant les effets positifs sur le délestage des axes de surface au profit des moyens de transport en commun,
- que l'effet induit par la nouvelle voie sur la demande de déplacements supplémentaires en voiture soit évalué.

Le projet intègre des aménagements dédiés aux déplacements doux. Cet effet positif pourrait être davantage mis en avant dans le dossier. **L'autorité environnementale recommande que l'articulation du projet avec les itinéraires doux existants et les pôles générateurs de déplacements doux soit précisée.**

## Préservation de la ressource en eau

Les travaux nécessitent de forts déblais dont certains seront réalisés sous nappe. Aussi, des pompages d'un débit conséquent seront nécessaires ; les eaux d'exhaure seront rejetées dans le réseau pluvial de la ville. Un risque de pollution existe donc par apport substantiel de matières en suspension (MES).

En phase exploitation, les risques sont liés à la pollution chronique et accidentelle d'origine routière.

## Risques inondation

Cette opération n'est selon le dossier pas de nature à soustraire des surfaces aux zones d'expansion de crue au vu de la nature actuelle des sols entièrement urbanisée et de l'imperméabilisation supplémentaire faible (3 000 m<sup>2</sup>).

Le projet respecte les prescriptions du plan de prévention des risques inondation de la basse vallée du Var. Néanmoins, **l'autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage d'indiquer clairement s'il recourra au régime dérogatoire pour l'implantation des infrastructures routières, des voiries et des équipements en dessous de la cote réglementaire pour des nécessités techniques . Ce sera également l'occasion de préciser les mesures qui seront mises en œuvre afin de maintenir une transparence hydraulique suffisante des ouvrages.**

## Gestion des déblais et des remblais

Le passage en tranchées va générer des volumes de matériaux importants qui sont clairement identifiés dans l'étude :

- remblais réutilisables : 16 000 m<sup>3</sup>,
- limons argileux à tourbeux : 55 000 m<sup>3</sup>,
- sables et galets : 2 500 m<sup>3</sup>,

- sables : 500 m<sup>3</sup>,
- poudingues altérés : 13 500 m<sup>3</sup>,
- poudingues : 2 800 m<sup>3</sup>.

Les filières d'évacuation probables sont évoquées. **L'autorité environnementale recommande toutefois d'estimer le charroi supplémentaire de camions nécessaire à l'évacuation de ces matériaux et de localiser les éventuels lieux de stockage temporaires.**

#### 4.5.1 Concernant l'évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000

Le projet est susceptible de concerner le site Natura 2000 (ZPS) n° FR9312025 « Basse vallée du Var » .

Le projet a fait l'objet d'une évaluation de ses incidences sur les espèces et les habitats ayant déterminé la désignation de ce site. L'étude conclut, de manière justifiée, à une absence d'incidence significative négative sur l'état de conservation du site.

#### 4.5.2. Evaluation sanitaire

Sur la forme, l'étude a été élaborée selon un canevas reprenant une méthodologie et des modèles validés par l'InVS (institut national de la veille sanitaire) en février 2000 et selon la note méthodologique « volet air et santé » relative à l'évaluation des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impacts routes (circulaire interministérielle DGS du 25 février 2005).

Sur le fond, les risques retenus sont au nombre de deux et apparaissent cohérents avec les critères de sélection fournis et la connaissance des risques en matière d'aménagements routiers :

- **nuisances sonores** : les calculs des niveaux sonores obtenus lors de l'étude acoustique en septembre 2014 révèlent :
  - que le site de l'opération se trouve dans une zone d'ambiance sonore préexistante non modérée,
  - qu'à l'horizon 2038, aucune construction ne sera soumise à plus de 65 dB(A) sur la période diurne vis-à-vis du nouveau tronçon de voie créé ; **l'autorité environnementale recommande toutefois de fournir les niveaux sonores du projet en période nocturne sur ces portions de voies neuves,**
  - que les effets de l'aménagement des infrastructures existantes étant jugées non significatifs au sens de l'article R571-45 du code de l'environnement, aucune protection acoustique n'est due réglementairement. Cependant, le pétitionnaire a prévu la mise en place d'un écran acoustique en bordure de l'avenue Grinda afin de limiter le bruit engendré par le projet.
- **pollution atmosphérique** : l'étude de l'état initial de la qualité de l'air réalisée dans le cadre de ce projet montre que la zone d'étude présente une concentration en polluants élevée aux abords des principales voies de circulation.

Au vu des trafics et de la population présente dans la bande d'étude, ce projet d'aménagement de la sortie ouest de la voie Mathis nécessite une étude air et santé de niveau I au sens de la circulaire 2005-273 du 25 février 2005.

Les résultats de cette étude de niveau I réalisé en septembre 2014 montrent que ce projet aura un faible impact sur la qualité de l'air.

La limitation de vitesse à 50km/h, le tracé de la voie en déblai au centre de la route de Grenoble et la création d'un mur antibruit le long de l'avenue Grinda permettront de limiter le risque de dégradation de la qualité de l'air aux abords du projet.

Concernant la pollution des eaux souterraines et superficielles, les eaux pluviales en provenance des voies seront récupérées et traitées avant leur rejet dans le milieu récepteur. Aucun captage d'alimentation en eau potable n'est recensé sur la zone d'étude (le captage des Prairies et ses périmètres de protection se situent à environ 1 kilomètre du projet).

Le dossier est conforme aux références méthodologiques et réglementaires et les résultats de l'étude des effets du projet sur la santé peuvent être pris en compte. Les niveaux d'exposition et de risque pour les populations environnantes sont acceptables au regard des connaissances actuelles sous réserve de l'exactitude des données fournies dans le dossier.

#### **4.5.3. Concernant l'analyse des effets cumulés du projet avec les autres projets connus**

Les effets cumulés du projet avec d'autres projets connus sont étudiés au chapitre 7 de l'étude d'impact. **L'autorité environnementale recommande toutefois d'ajouter à l'analyse le projet de déplacement provisoire de la gare Nice Saint-Augustin**, même si ce projet ne répond pas aux critères réglementaires fixés par l'article R122-5 4)° du code de l'environnement pour les projets à retenir dans l'analyse des effets cumulés. A défaut, ce projet peut être évoqué dans l'état initial afin de présenter les perspectives d'évolution du territoire.

#### **4.6. Analyse des mesures prévues pour supprimer, réduire et si possible compenser les impacts sur l'environnement et la santé**

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

#### **Gestion du chantier**

Le chantier fera l'objet d'une démarche chantier vert visant à limiter les nuisances en sensibilisant le personnel des entreprises sur les objectifs environnementaux. Un coordonnateur environnement sera nommé et un dispositif d'information du public mis en place.

#### **Préservation de la ressource en eau**

En phase chantier, une analyse des eaux de pompages des fouilles sera effectuée en début de rejet et le cas échéant en cours de pompage. **L'autorité environnementale recommande toutefois que ces contrôles en cours de pompage soient effectivement réalisés, que des seuils d'alerte soient fixés en concertation avec le coordonnateur environnement et que le cas échéant des dispositifs d'abattement de la pollution soit mis en œuvre avant rejet dans le réseau pluvial.**

En phase exploitation, un dispositif de traitement des eaux de la plate-forme routière est prévu. Néanmoins l'autorité environnementale précise que les décanteurs lamellaires ou de type industriel retenus par le porteur du projet sont habituellement utilisés pour traiter des quantités importantes de pollution, bien supérieures aux taux de pollution chronique routière. En outre, ils requièrent des opérations de maintenance fréquentes.

**Aussi, l'autorité environnementale recommande de justifier le choix de ce dispositif, son efficacité pour le traitement de la pollution routière chronique et de préciser la fréquence et les protocoles d'entretien prévus afin de garantir un traitement efficace.**

En cas de pollution accidentelle, une intervention rapide du gestionnaire de l'infrastructure est requise afin de confiner la pollution et de préserver les milieux récepteurs. **Aussi, l'autorité environnementale recommande que soient mentionnés dans l'étude d'impact les délais d'intervention du personnel qualifié en cas de pollution accidentelle.**

### **Activités économiques en phase chantier**

Le dossier mentionne sans aucune autre précision que les accès aux différentes activités dans la zone d'influence du chantier seront maintenus. **L'autorité environnementale recommande de préciser les accès qui seront neutralisés et de localiser les accès de substitution.**

En tout état de cause, l'ensemble des mesures prévues pour éviter, réduire voire compenser les effets du projet sur l'environnement, ainsi que les modalités de leur suivi seront, conformément aux dispositions de l'article R122-14 du code de l'environnement, retranscrites dans la décision d'autorisation du projet.

## 5. Conclusion

### Avis sur la qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact relative au projet d'aménagement de la sortie ouest de la voie Mathis phase 1 est claire et comporte les rubriques exigées par le code de l'environnement. Les enjeux principaux concernent la mobilité, la préservation de la ressource en eau et les risques inondation.

Elle est proportionnée aux enjeux.

### L'autorité environnementale recommande toutefois

- de compléter ou affiner les éléments de justification de la solution retenue,
- d'argumenter l'éventuel recours à la dérogation au titre de l'implantation des équipements en dessous de la côte réglementaire fixée par le PPRI.

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

Le projet a bien identifié et pris en compte les enjeux environnementaux. La conception du projet et les mesures prises pour supprimer, réduire les impacts sont appropriées au contexte et aux enjeux.

### L'autorité environnementale recommande toutefois

- de préciser les mesures visant à préserver les masses d'eau superficielles et souterraines en phase chantier comme en phase exploitation,
- d'indiquer les niveaux sonores en période nocturne à l'horizon 2038 au droit des portions de voie nouvellement créées.

Pour le préfet et par délégation

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

**Eric LEGRIGEOIS**



NICE PROJET D'AMENAGEMENT DE LA SORTIE OUEST DE LA VOIE MATHIS  
DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

**EXAMEN CONJOINT DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES DU 18 NOVEMBRE 2015**  
Nice - Quartier Arénas - Immeuble les Cimes - Salle des Commissions - 9 h 30

**COMPTE RENDU DE REUNION**

## **1 PARTICIPANTS**

- **Présents**

*Métropole Nice Côte d'Azur :*

*Christian TORDO, Conseiller Métropolitain, président de la séance.*

*Miguel Jaunatre, chargé de mission auprès de Christian TORDO*

*Luc FAVIER, Directeur Infrastructures et Circulation*

*Marie Hélène LOTA-VIDONNE, Direction des Infrastructures*

*Pascal BOUTEFOY, Direction des Infrastructures*

*Michel BRUN, Direction Aménagement et Urbanisme, PLU de Nice*

- *Commune de Nice:*

*Mme Janine GILLETTA, Adjoint au Maire*

*représentant Christian ESTROSI, Député Maire de Nice*

- *Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Alpes Maritimes :*  
*Jérémie SITBON*

- *Etablissement Public Aménagement de la Plaine du Var :*  
*Marc BENEMBAREK, Directeur Projets*

- *Chambre de Métiers et de l'Artisanat :*  
*Eléonore CHOISY, chargée Urbanisme*

- *Conseil Départemental des Alpes-Maritimes :*  
*Nicole PIEFFORT représentant Eric CIOTTI, président*

- Excusés

Christian ESTROSI	Député Maire de Nice, Président de Autorité Organisatrice des Transports Urbains de la métropole NCA et Président du Syndicat mixte de Transports NCA Représenté par Madame Janine GILLETTA
Eric CIOTTI	Président du Conseil Départemental des Alpes Maritimes Représenté par Madame Nicole PIEFFORT
Joseph SEGURA	Maire de Saint Laurent du Var
Stephane CHERKI	Maire d'Eze Lettre du 13 novembre 2015 : avis favorable
Pascale GUIT	Maire de Gattières
Jean Paul DALMASSO	Maire de la Trinité Lettre du 16 novembre 2015 : pas d'observation à formuler
Alexandre FERRETTI	Maire d'Aspremont
Michel DESSUS	Président de la Chambre d'agriculture
Patrice JADAULT	Directeur de l'Institut national de l'origine et de la qualité

## **2 PRÉSENTATION DU PROJET ET DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ**

Christian TORDO ouvre la séance en remerciant les participants et en citant les personnes publiques associées qui ont demandé à être excusées.  
Il décrit globalement le projet dans le contexte du site.

Le détail du projet d'aménagement de la sortie Ouest de la Voie Mathis assurant une liaison directe avec l'autoroute A8 est ensuite présenté par Pascal BOUTEFOY.

Ce projet a pour objectif d'endiguer une congestion récurrente qui engendre des nuisances sonores, une limitation de la qualité de l'air et une perte de temps pour les usagers dans un secteur en plein développement avec notamment le démarrage de la ZAC du Grand Arénas, le projet du Parc des expositions, le projet d'extension de Cap 3000 et le projet de la future ligne de tramway reliant le centre de Nice à l'Aéroport.

Le nouveau projet remplace celui prévu en tunnel sous la colline de la Victorine qui était beaucoup trop coûteux et nécessitait beaucoup d'expropriations.

Il permet de prolonger la voie Mathis à partir du Pont de la Tour au niveau du Bd Napoléon III, longer la ligne SNCF, plonger en tranchée souterraine au Nord de la Gare Saint Augustin, continuer en tranchée alternativement couverte et non couverte dans l'emprise de la route de Grenoble, pour rejoindre le nouvel échangeur de l'Autoroute A8.

Après une concertation du public en 2012-2013, ce projet a été adopté par délibération du Conseil Métropolitain le 20 décembre 2013.

La section du projet qui sera soumise à enquête publique s'étend du Pont de la Tour à l'Est à la Poste de Nice Saint Augustin sur la route de Grenoble.

Michel BRUN explique ensuite les modifications qu'il convient d'apporter au PLU de Nice afin de le mettre en compatibilité avec le projet.

### **Modifications des dispositions relatives à l'ancien projet :**

#### ***1- Modification des emplacements réservés de voirie***

- *ER V490, voie Mathis, supprimé*
- *ER V379, élargissement de la rue Saïda à 12m, lié à l'ancien projet, réduit de 5867 m<sup>2</sup> à 2296 m<sup>2</sup>*
- *ER V165, prolongement de la voie Mathis vers l'A8 et élargissement de l'avenue Grinda, tronçon Victorine, réduit de 28980 m<sup>2</sup> à 1386 m<sup>2</sup>*

#### ***2- Suppression des prescriptions liées au tunnel***

- *voie en tunnel*
- *zone de protection des tunnels*
- *zone de tirants*

### **3- Modification de zonage, le secteur UFe à vocation routière est remplacé par :**

- le secteur UAe , hauteur 21,50 m, en bordure du Bd Paul Montel pour environ 4900 m<sup>2</sup>,
- le secteur UBe, CES 25%, hauteur 9m, en bordure de l'avenue Vitonne, sur l'ancien lotissement, pour environ 4500 m<sup>2</sup>,
- le secteur UBb, CES 20%, hauteur 15m, entre les 2 secteurs précédents, en continuité avec le secteur UBb au Nord.

### **4- Suppression de limites d'implantation**

- A l'extrémité Ouest du projet abandonné, entre le Bd Montel et la route de Grenoble,
- A l'extrémité Est du projet abandonné, au Sud Est des studios de la Victorine.

## **Modifications des dispositions relatives au nouveau projet :**

### **1- Modifications de zonage**

2-

- le secteur UFr à vocation de transport SNCF est réduit d'environ 9 000 m<sup>2</sup> au profit du secteur UBb, CES 20%, hauteur 15m, dans lequel les infrastructures routières sont autorisées,
- le secteur Nj du stade Méarelli destiné notamment aux terrains de sport qui n'autorise pas les infrastructures de voirie, est réduit d'environ 2000 m<sup>2</sup> au profit d'un secteur nouveau Njm, dans lequel les travaux d'aménagement des infrastructures existantes sont autorisés.

### **2- Suppression d'emplacements réservés de voirie sur l'av Edouard Grinda**

- l'ER V082 , rétablissement de la voirie liée à la troisième voie ferroviaire au bénéfice de RFF pour 109 m<sup>2</sup> est supprimé, avec l'accord de la SNCF,
- l'ER V090, troisième voie ferroviaire au bénéfice de RFF pour 99m<sup>2</sup> est supprimé, avec l'accord de la SNCF.

L'ensemble des modifications ci-dessus relatives à l'ancien projet et au nouveau entraîne la modification de quatre pièces du dossier de PLU :

- Le plan directeur,
- Le règlement,
- La liste des emplacements réservés,
- La liste des prescriptions.

Il est en outre précisé que des modifications sont à apporter au dossier de mise en compatibilité communiqué aux personnes publiques associées lors de leur convocation en date du 27 octobre 2015.

En effet ce dossier contenait 2 erreurs .

Le plan de mise en compatibilité du PLU figurant en page 46 du rapport de présentation ( pièce 8-1) et figurant en page 16 des pièces mises en compatibilité ( pièce 8-2) avait modifié par erreur le secteur UBe au Nord Ouest du stade Méarelli.

Par ailleurs, les pages 43 et 44 du dossier Intérêt général de l'opération ( pièce 8-0) étaient entachées d'une erreur de forme car la légende d'un tableau était mal placée.

Les trois pages modifiées ont été remises aux participants en séance du 18 novembre 2015.

Elles sont annexées au compte rendu de cette réunion.

### **3 AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES**

- [\*La Ville de Nice, la Chambre des Métiers et de l'Artisanat et le Conseil Départemental des Alpes Maritimes\*](#)

ont donné un avis favorable.

- [\*L'Etablissement Public d'Aménagement de la Plaine du Var\*](#)

a donné un avis favorable en précisant que le projet ne devait pas être un obstacle aux liaisons piétonnes entre la ZAC Grand Arénas et les secteurs au Nord.

- [La DDTM](#)

a donné favorable en rappelant que le projet devra respecter les contraintes imposées par le Plan de Prévention du Risque Inondation de la Basse Vallée du Var.

- [Le Centre Régional de la Propriété Forestière Provence Alpes Côte d'Azur](#)

indique , par lettre du 4 novembre 2015, qu'il accuse réception de sa convocation en date du 27 octobre 2015.

- [La Commune d'Eze](#)

donne un avis favorable , par lettre du 13 novembre 2015

- [La Commune de la Trinité](#)

indique, par lettre du 16 novembre 2015, qu'elle n'a pas d'observation à formuler.

Les lettres du CRPF, de la commune d'Eze et de la commune de la Trinité sont annexées au compte rendu de cette réunion.

#### **4 CONCLUSION**

**Compte-tenu des observations ci-dessus, le projet recueille un AVIS FAVORABLE unanime de l'ensemble des personnes publiques associées présentes à la réunion.**



CENTRE RÉGIONAL de la PROPRIÉTÉ FORESTIÈRE  
PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

METROPOLE  
NICE COTE D'AZUR  
Bureau central du courrier

06 00 00

Métropole NICE COTE D'AZUR

ARRIVEE

06364 NICE cedex

Marseille, le 04 Novembre 2015

Objet : Projet aménagement sortie ouest voie Mathis à Nice- Révision PLU

/Réf. PT/AP-A15388

V/Réf.

Monsieur le Président,

Dans le cadre de la consultation pour avis des personnes associées, vous nous avez fait parvenir un dossier relatif à un projet d'aménagement de la sortie Ouest de la voie Mathis à Nice entraînant la modification du PLU de la commune de NICE.

Par la présente, je vous accuse réception de ce courrier, en date du 02 novembre 2015.

Restant à votre disposition, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments très distingués.

Le Directeur

Philippe THEVENET

7 impasse Ricard Digne  
13004 MARSEILLE  
Tél : 04 95 04 59 04  
E-mail : paca@crpf.fr - <http://www.ofme.org/crpf/>

**DÉLÉGATION RÉGIONALE DU CENTRE NATIONAL DE LA PROPRIÉTÉ FORESTIÈRE**  
Établissement public national régi par les articles L321-1 et suivants du Code Forestier  
SIRET 180 092 355 00379 - APE 8413Z  
TVA Intracommunautaire FR 75180092355





République Française

Département des Alpes-Maritimes

**MAIRIE D'EZE**

Eze, le 13 novembre 2015

Monsieur Christian Tordo  
Conseiller métropolitain  
Délégué à l'urbanisme  
Métropole Nice Côte d'Azur  
06364 Nice Cedex 4

Réf. 15.11.410/FB/SC  
Objet : PPA Voie Mathis

Monsieur le conseiller,

Par courrier daté du 27 octobre dernier vous m'invitez à la réunion des personnes publiques associées préalable à l'enquête publique qui doit permettre le réaménagement ouest de la voie Mathis.

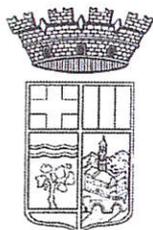
En raison du congrès des maires organisé à Paris à ce moment-là, je ne pourrai pas être parmi vous et je le regrette.

Je tiens toutefois à vous informer que la commune d'Eze donne un avis favorable sans réserve au projet présenté dans le document joint à votre courrier.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, Je vous prie de croire, Monsieur le conseiller, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le maire,

Stéphane CHERKI



MAIRIE DE LA TRINITÉ

Service Aménagement du  
Cadre de Vie  
Pôle Urbanisme  
Tél. 04.93.27.64.07  
Fax. 04.93.27.64.14

La Trinité, le 16 novembre 2015

Monsieur Christian ESTROSI  
Député Maire de NICE  
Président de la Métropole  
06364 NICE CEDEX 4

Vos Réf. :  
Nos Réf. : SYB/ZZ 2015/1224  
Objet : Déclaration de projet  
Aménagement voie Mathis  
PPA du 18/11/2015  
P.J. :

**Courrier en RAR**

Monsieur le Président,

J'ai bien reçu l'invitation à la réunion des personnes publiques associées du 18/11/2015 concernant l'examen du dossier pour l'aménagement de la sortie Ouest de la voie Mathis phase 1 avant enquête publique.

Je vous informe que je ne pourrai pas y participer et je vous remercie de bien vouloir m'en excuser.

Je vous indique toutefois qu'après examen des documents transmis, la Commune de LA TRINITE n'a pas d'observation à formuler.

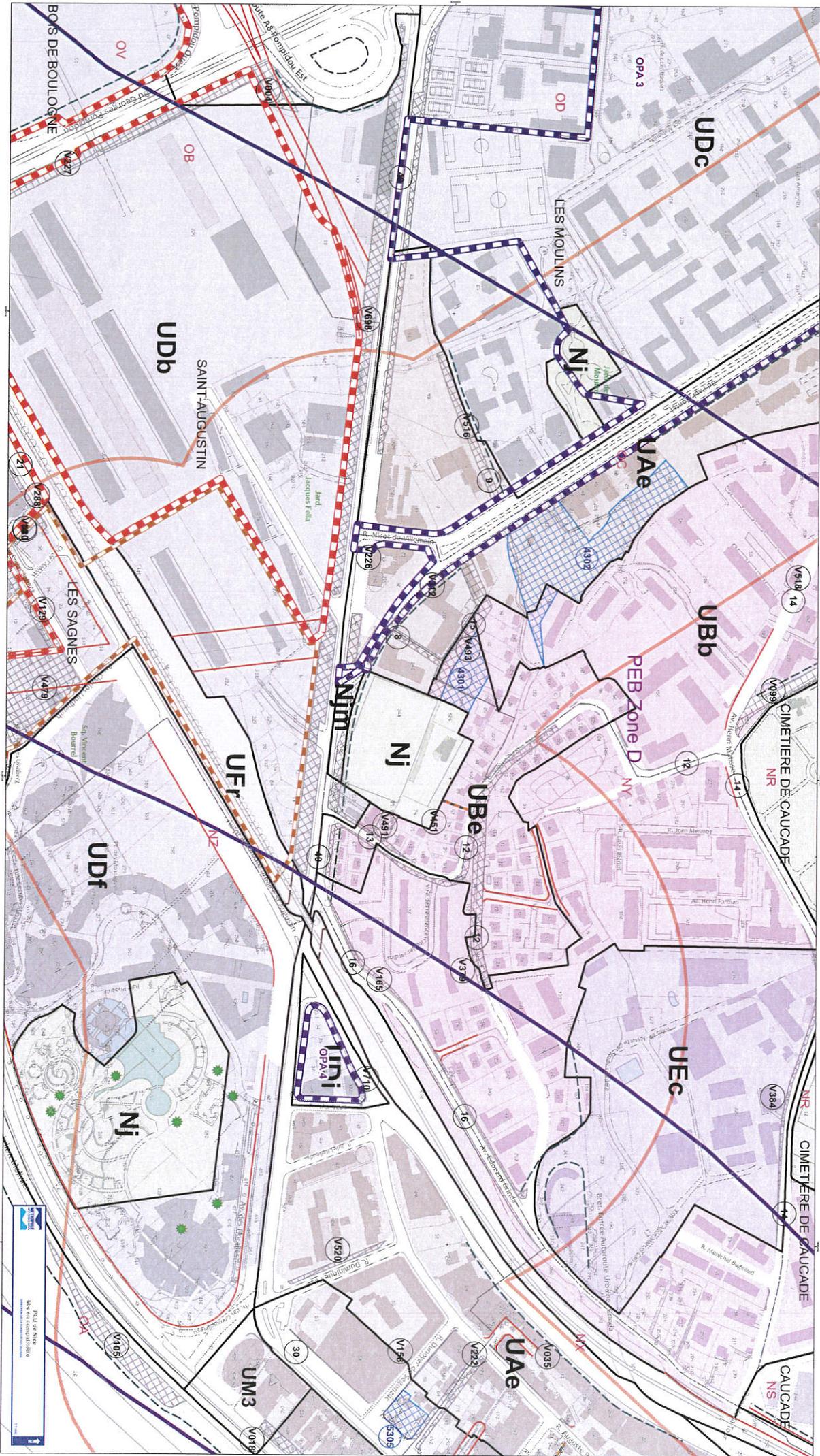
Vous en souhaitant bonne réception,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour Le Maire,  
L'Adjointe déléguée à l'Urbanisme et à  
l'Environnement.



Emmanuelle FERNANDEZ-BARAVEX



PLU de Caudebec-lès-Evreux  
Mise au jour  
Document d'urbanisme

## 5. ANALYSE DES EFFETS DE L'OPÉRATION SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES DE SUPPRESSION, DE RÉDUCTION ET, SI POSSIBLE, DE COMPENSATION DES IMPACTS NÉGATIFS DU PROJET

### 5.1. LES IMPACTS DU PROJET ET LES MESURES ASSOCIÉES

Le tableau ci-après rappelle les mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement prévues pour le projet, et conclut sur les impacts résiduels ainsi que sur le besoin de mettre en œuvre des mesures compensatoires.

### 5.2. ANALYSE DES COÛTS COLLECTIFS

(source : *Évaluation socio-économique, Egis, Février 2015*)

Dans le domaine d'étude, la réalisation du projet entraîne une légère augmentation des coûts collectifs liés à la pollution locale et régionale (+1%) aussi bien en 2018 (après la mise en service du projet, entre la Voie Mathis et Nicot de Villerman) qu'en 2025 (après la mise en service du programme complet entre la Voie Mathis et l'A8).

Les coûts liés à l'effet de serre connaissent eux une légère diminution avec projet en 2018 (-1,4%) et une légère hausse en 2025 (+1,8%).

Au total donc, le bilan pour la collectivité dans son ensemble s'établit avec un total des avantages actualisés estimé à 569,2 millions d'euros sur la totalité de la période d'actualisation (horizon 2070). Ces avantages correspondent essentiellement aux gains de temps, de confort et de sécurité routière, aux économies de coût d'usage des véhicules et aux gains liés à la diminution de la pollution atmosphérique et de l'effet de serre sur le trajet.

### 5.3. SUIVI DES MESURES ET DE LEURS EFFETS

Un dispositif pluriannuel de suivi et d'évaluation des mesures est défini pour les thématiques suivantes :

- en phase chantier :
  - ✓ la qualité de l'air,
  - ✓ les eaux superficielles, souterraines et la qualité de l'eau,
  - ✓ la population,
  - ✓ la voirie et les transports,
  - ✓ les déchets de chantier,

- en phase exploitation :
  - ✓ l'acoustique,
  - ✓ le paysage,
  - ✓ la qualité de l'air,
  - ✓ les eaux superficielles, souterraines et la qualité de l'eau,
  - ✓ l'ambiance sonore (mesure d'accompagnement),
  - ✓ le paysage (mesure d'accompagnement).
- en phase chantier pour :
  - ✓ la mise en œuvre d'un système d'assainissement provisoire,
  - ✓ le ballastage et la clôture du chantier,
  - ✓ la quantité de matériels absorbants disponible sur le site,
- en phase exploitation pour :
  - ✓ les dispositifs de traitement des eaux pluviales.

Certaines d'entre elles nécessiteront un entretien. C'est notamment le cas :

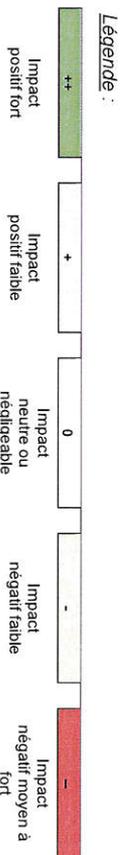
### 5.4. COÛT DES MESURES

L'engagement du pétitionnaire est avant tout porté sur la mesure, non sur le budget. Tous les montants sont présentés ici uniquement à titre indicatif.

Le coût global des mesures en phase chantier est de 74 000 € HT. Il englobe les mesures de suppression et de réduction liées à l'eau, aux vibrations, au bruit, aux déchets, à la qualité de l'air et au paysage ; une partie de ces coûts étant marginal ou n'étant pas discernable du coût global des travaux.

Le coût global des mesures en phase exploitation est de 567 500 € HT. Il englobe les mesures de suppression et de réduction liées aux eaux pluviales et à la qualité de l'air, ainsi que les mesures d'accompagnement liées à l'ambiance sonore et au paysage.

Le tableau ci-après rappelle les mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement prévues pour le projet, et conclut sur les impacts résiduels ainsi que sur le besoin de mettre en œuvre des mesures compensatoires.



Thématique	Phase d'apparition de l'impact	Nature de l'impact	Importance de l'impact	Mesures d'évitement, réduction ou d'accompagnement	Impact résiduel
<b>Milieu physique</b>					
Climat	Exploitation	Pas de modification significative du climat du secteur mais modification possible des microclimats en entrée/sortie des tranchées couvertes.	Négligeable	/	Négligeable
	Chantier	Émissions de poussières essentiellement lors des phases de terrassements, donc : - pollution de l'air, - atteinte à la végétation et aux cultures riveraines, - risque négligeable pour la santé humaine.	Négligeable	Asperersion des sols et des pistes par temps sec. Bâchage des camions de transport des déblais et remblais.	Négligeable
Qualité de l'air	Exploitation	Hausse globale des concentrations maximales entre 0,8 et 5,9% pour tous les polluants en 2018. Hausse globale des concentrations maximales entre 1,8 et 8,3% pour le monoxyde de carbone, le cadmium et le benzène en 2025. Concentrations stables pour les PM10, le nickel et le NO <sub>2</sub> .	Négatif faible	Limitation de la vitesse à 50 km/h, tracé de la voie en déblai au centre de la route de Grenoble, zone tampon et mur anti-bruit le long de l'avenue Grinda.	Négligeable
		Baisse de la concentration en polluant aux abords de la route de Grenoble grâce à la tranchée couverte. Respect maximum de la topographie actuelle du site. Absence d'impact notable sur la géologie. Pas de modification du risque sismique lié au projet, ce risque ayant par ailleurs été pris en compte dans la conception du projet.	Négligeable	/	Négligeable
Topographie / géologie / risques sismique et mouvement de terrain	Exploitation	Respect maximum de la topographie actuelle du site. Absence d'impact notable sur la géologie. Pas de modification du risque sismique lié au projet, ce risque ayant par ailleurs été pris en compte dans la conception du projet.	Négligeable	/	Négligeable