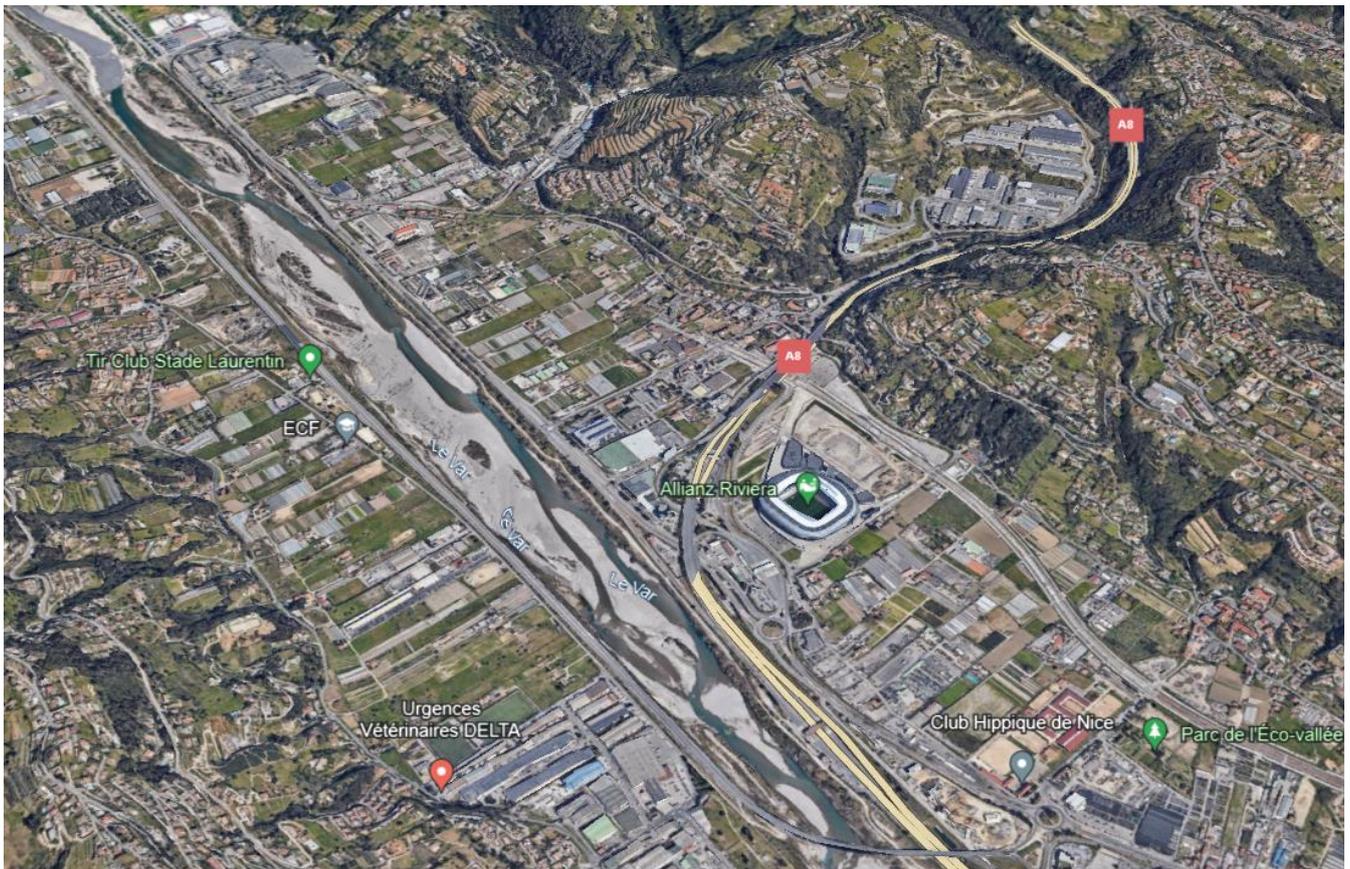


**Renforcement de l'accessibilité en rive droite du Var :  
création de 3 points d'échange sur la RM6202bis  
Communes de Saint-Laurent-du-Var et La Gaude**



# SOMMAIRE

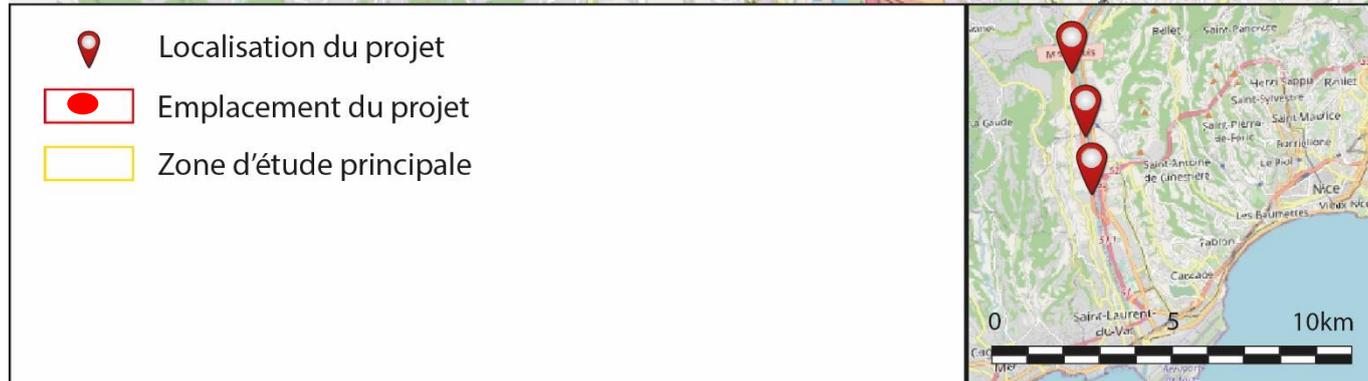
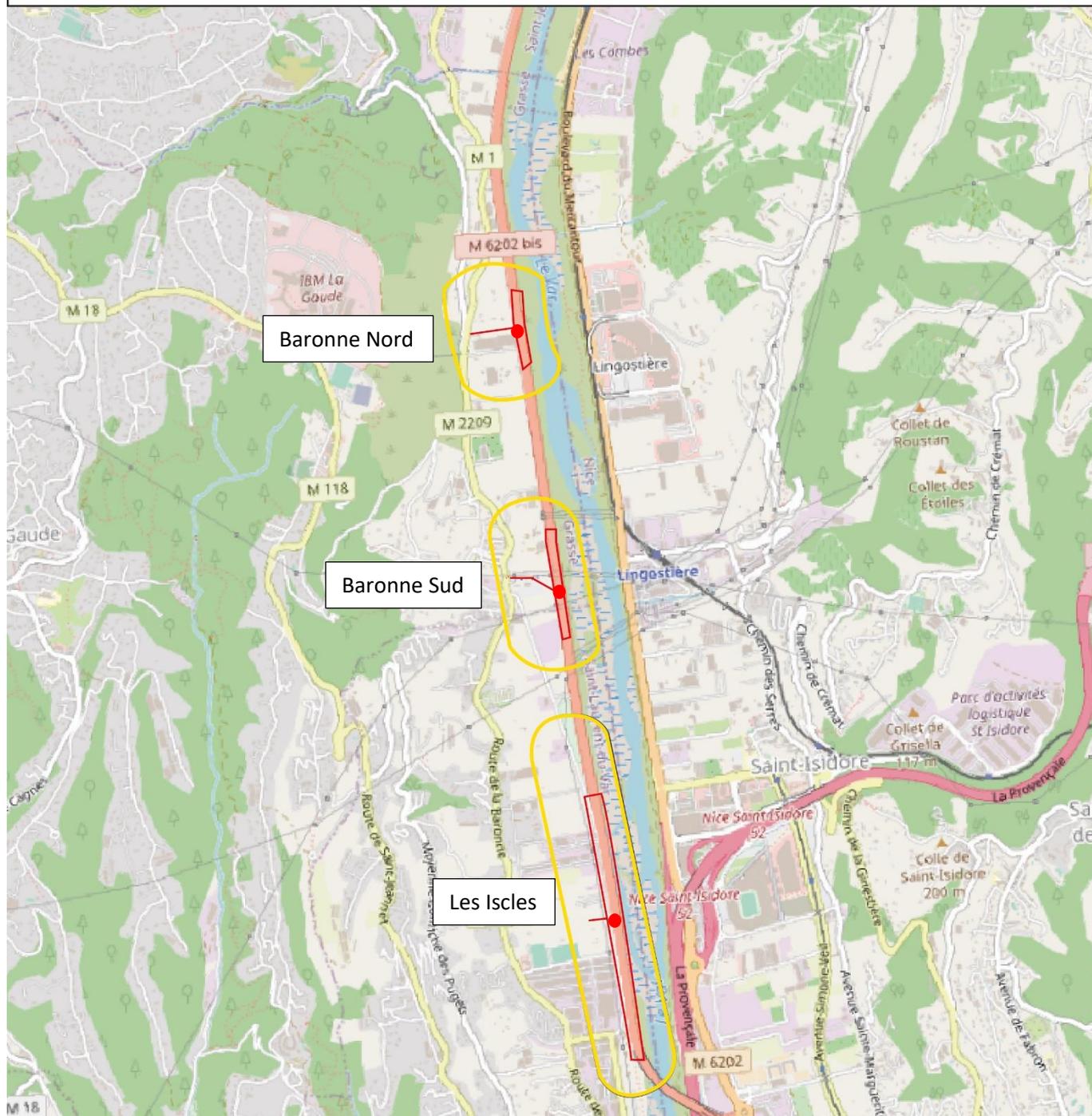
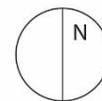
<b>ANNEXE I -</b>	<b>PLAN DE SITUATION</b>	<b>3</b>
<b>ANNEXE II -</b>	<b>PHOTOGRAPHIES DE LA ZONE D'IMPLANTATION</b>	<b>5</b>
<b>ANNEXE III -</b>	<b>PLANS DU PROJET</b>	<b>7</b>
<b>ANNEXE IV -</b>	<b>SITUATION VIS-A-VIS DE NATURA 2000</b>	<b>8</b>
<b>ANNEXE V -</b>	<b>AUTO-EVALUATION</b>	<b>12</b>
<b>ANNEXE VI -</b>	<b>EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000</b>	<b>18</b>

## **ANNEXE I - PLAN DE SITUATION**

Voir page suivante

# Plan de situation

Echelle : 1 / 25 000 - Source : Openstreetmap



**ANNEXE II - PHOTOGRAPHIES DE LA ZONE D'IMPLANTATION**



**Photo 1 (Mars 2023, source : Streetview)**  
Point d'échange les Iscles



**Photo 2 (Mars 2023, Source : Streetview)**  
Point d'échange les Iscles



**Photo 3 (Mars 2023, source : Streetview)**  
Point d'échange Baronne Sud



**Photo 4 (Mars 2023, source : Streetview)**  
Point d'échange Baronne Sud



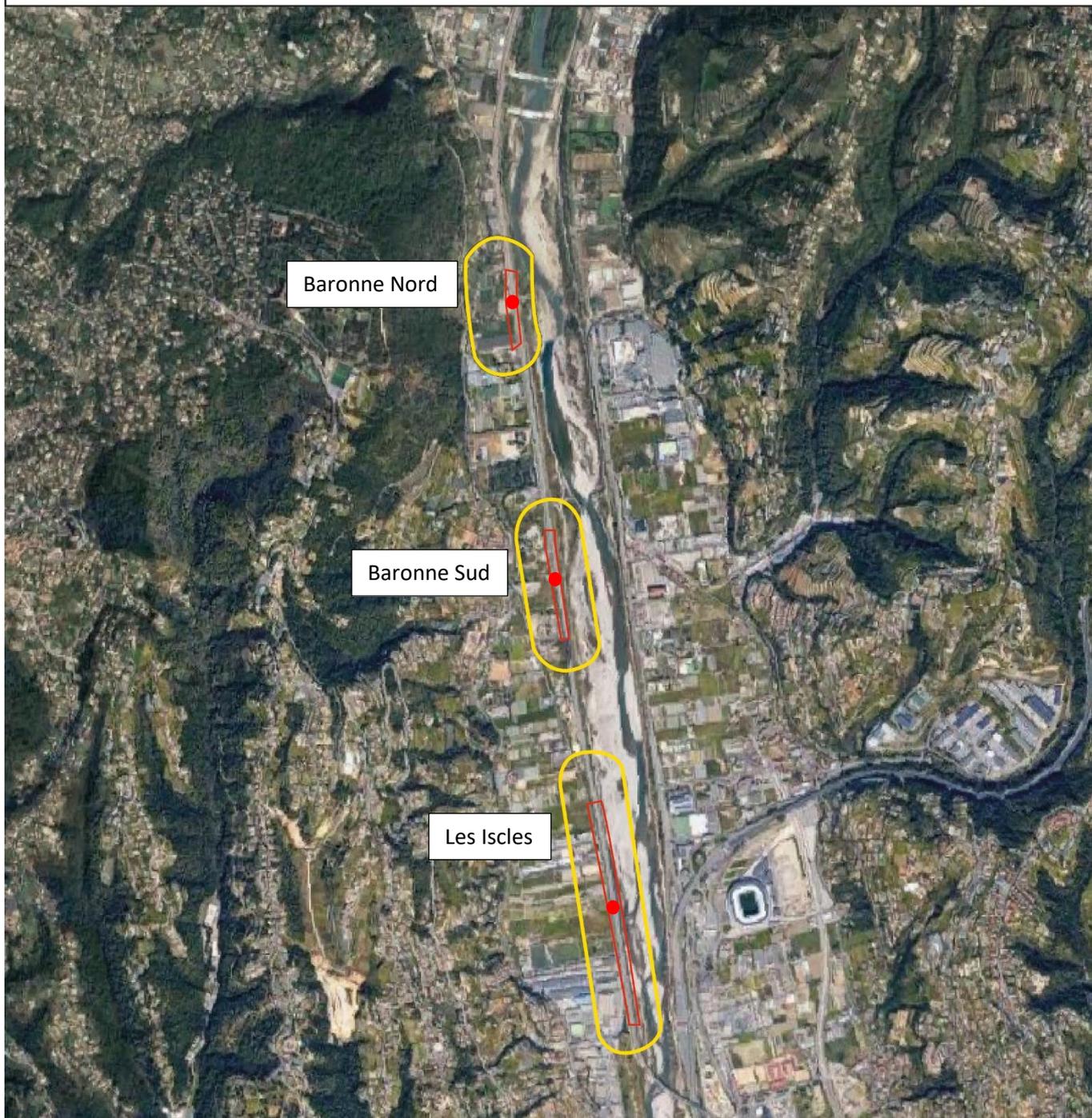
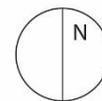
**Photo 5 (Août 2022, source : Streetview)**  
Point d'échange Baronne Nord



**Photo 6 (Mars 2023, source : Streetview)**  
Point d'échange Baronne Nord

# Photographie de la zone d'implantation

Echelle : 1 / 25 000 - Source : Openstreetmap



Localisation du projet



Zone d'étude principale



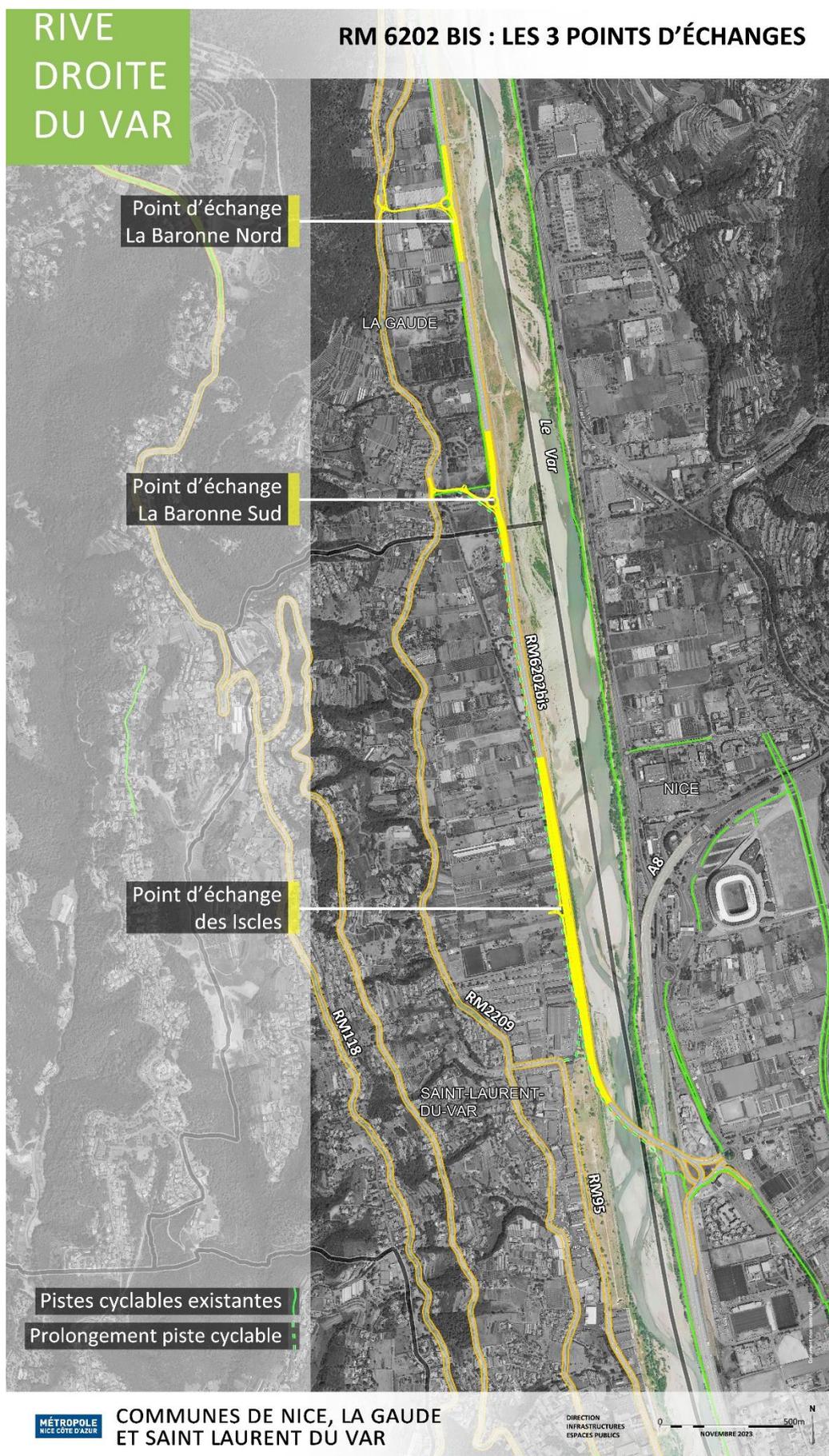
Zone d'étude élargie



Point d'échanges



**ANNEXE III - PLANS DU PROJET**



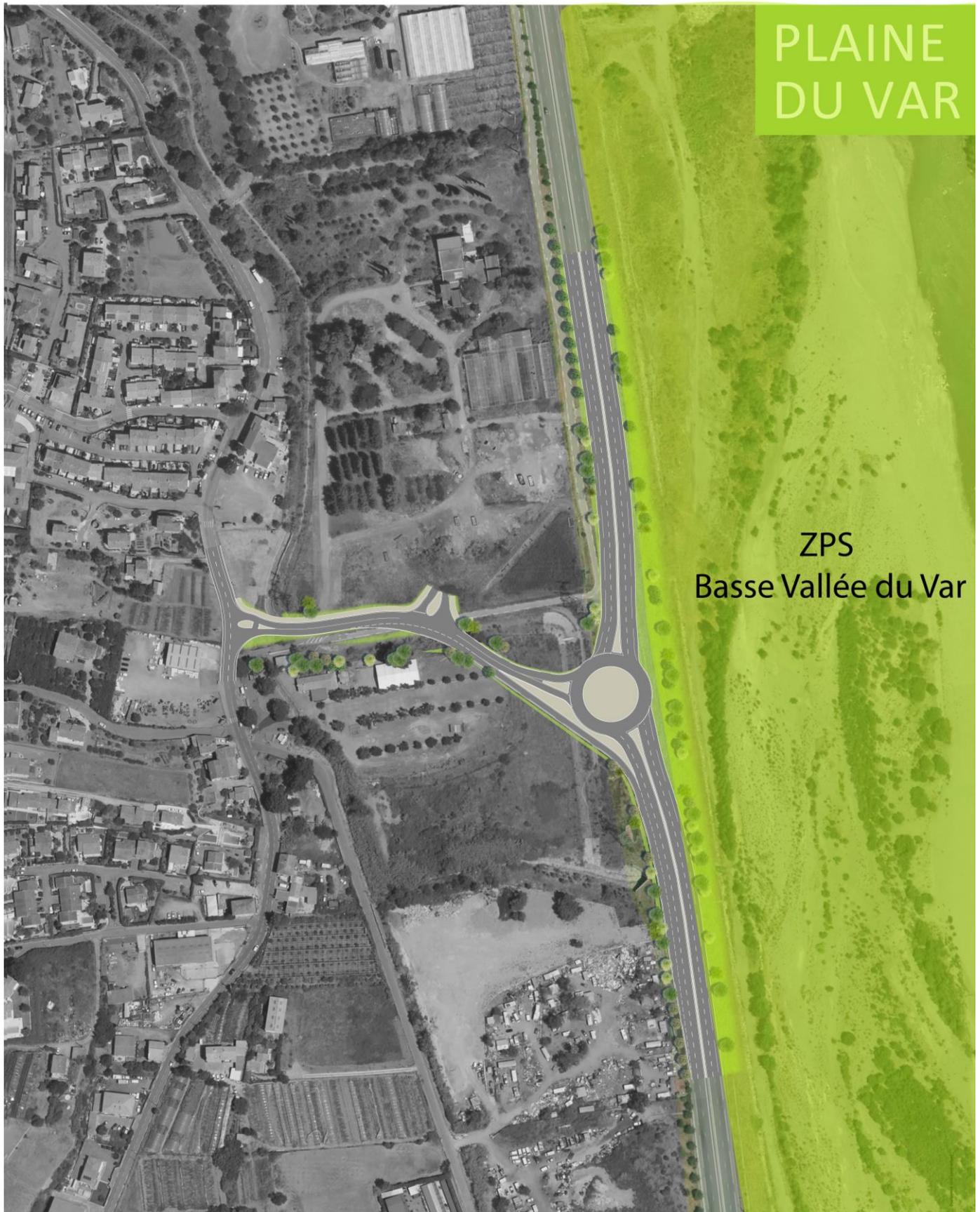
## **ANNEXE IV - SITUATION VIS-A-VIS DE NATURA 2000**

Voir pages suivantes

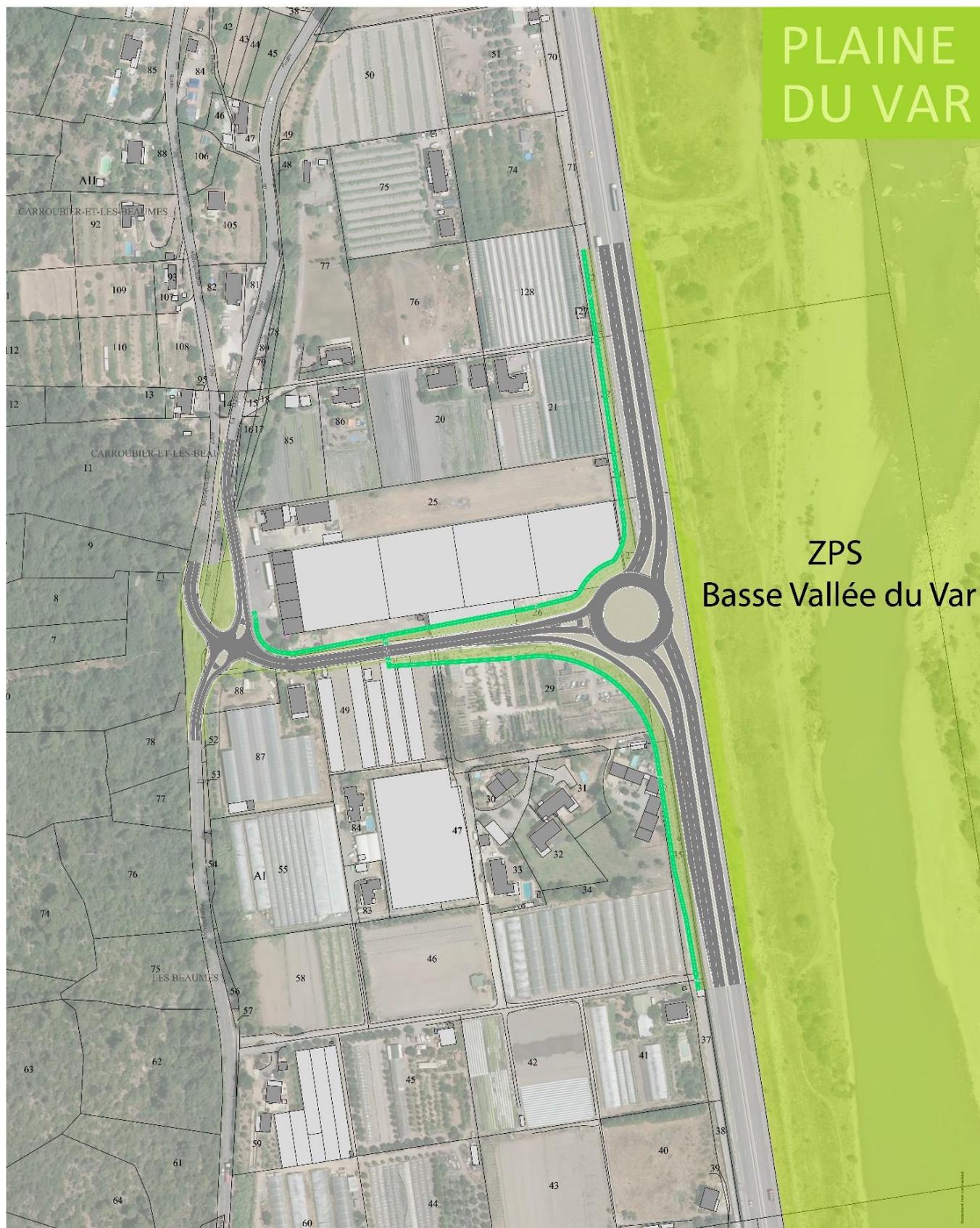
## POINT D'ÉCHANGE LES ISCLES - Situation Natura 2000



# POINT D'ÉCHANGE LA BARONNE SUD - Situation Natura 2000



# POINT D'ÉCHANGE LA BARONNE NORD - Situation Natura 2000



## **ANNEXE V - AUTO-EVALUATION**

**Le projet objet de la présente demande d'examen au cas par cas consiste à créer trois points d'échange sur la RM6202bis, à Saint-Laurent-du-Var (secteur des Iscles) et à La Gaude (secteurs Baronne Sud et Baronne Nord), afin de fluidifier et de sécuriser le trafic en rive droite du Var.**

Ces trois points d'échanges forment un projet global au sens l'article L. 122-1 du Code de l'Environnement.

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 :

- pour le point d'échange de La Baronne Sud : la réalisation d'un carrefour giratoire à niveau sur la RM6202bis, la création d'une bretelle du giratoire se raccordant sur la RM2209, un dispositif de gestion des eaux pluviales intégrant collecte, rétention et traitement, un dispositif de franchissement du canal des Iscles et des aménagements paysagers,
- pour le point d'échange de La Baronne Nord : la réalisation d'un carrefour giratoire à niveau sur la RM6202bis, la création d'une bretelle giratoire se raccordant sur la RM1 depuis la RM6202bis, la déviation de la piste cyclable et de la voie des agriculteurs existantes, des aménagements paysagers, un dispositif de gestion des eaux pluviales, intégrant collecte, rétention et traitement et la reprise des dispositifs de protection acoustique existants,
- pour le point d'échange des Iscles : la réalisation d'un carrefour dénivelé sur la RM6202bis, la création d'une bretelle du giratoire vouée à être raccordée à la trame viaire des Iscles, un dispositif de gestion des eaux pluviales intégrant collecte, rétention et traitement et des aménagements paysagers.

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

- à proximité immédiate du fleuve Var,
- pour partie sur des zones agricoles exploitées et d'autres dont l'usage agricole a été détourné (Baronne Nord) ou en friche (Iscles),
- en limite de la ZPS et de la ZNIEFF Basse Vallée du Var,
- dans des secteurs à enjeux écologiques connus, qui feront l'objet d'un inventaire 4 saisons en 2024,
- en zones 2AU, 1AUe et Ac du Plan Local d'Urbanisme métropolitain de Nice Côte d'Azur,
- pour partie en zone rouge R3 de recul à l'arrière des digues du PPR inondation de la basse vallée du Var,
- 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,
- au sein du périmètre de protection éloignée et du périmètre de protection rapprochée du champ captant des Pugets,
- hors site classé, site patrimonial remarquable et zone de protection de monuments historiques.

La **concertation préalable** avec le public s'est déroulée du 1<sup>er</sup> au 31 mars 2023 et a donné lieu l'approbation du bilan de la concertation le 12 juillet 2023, 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 de l'étude d'Avant-Projet en cours et prises en compte dans la définition du projet :

- notice relative à la gestion des eaux,
- notice réemploi,
- diagnostic écologique (inventaires complets prévus en 2024),
- étude acoustique,
- étude Air/Santé,
- notice paysagère.

Une étude de circulation a par ailleurs été réalisée en amont et a permis de confirmer le besoin de réaliser ces trois points d'échanges.

**Les enjeux de déplacement dans le secteur sont importants et nécessitent une modification de la voirie existante et la création des trois points d'échange :**

- la RM6202bis permet de relier la rive gauche du Var, depuis Nice, jusqu'au rond-point de la Manda en rive droite. Elle assure un rôle de transit direct de Nice vers les zones d'activités de Carros et Le Broc : la voie constitue aujourd'hui un axe rapide étanche entre Nice et Carros ne répondant plus aux enjeux métropolitains de déplacements et à l'évolution du territoire de la rive droite du Var,
  - ✓ le trafic sur la RM6202bis atteint plus de 2 000 véh/h en heure de pointe,
  - ✓ le trafic sur la RM2209 atteint près de 10 000 véh/j sur certains secteurs,
- l'accessibilité dans le secteur est complexe, avec :
  - ✓ un point de tension sur le secteur de La Manda et un phénomène de congestion autour du giratoire aux heures de pointe,
  - ✓ des flux routiers importants au Sud de Saint-Laurent-du-Var, avec des phénomènes de saturation observés sur les voies permettant le franchissement du Var.
- une augmentation de trafic dans le secteur est d'ores et déjà prévue :
  - ✓ un développement important au sein de la plaine du Var avec la construction de nouveaux logements et de nouveaux locaux d'activité d'ici 2030. Cela participera à augmenter le nombre de déplacements journaliers sur le secteur.
  - ✓ une concentration de l'offre de commerces, loisirs et équipements en rive gauche du Var, dont l'attractivité induit un nombre important de déplacements nécessitant un franchissement du fleuve. Ainsi, le renforcement de l'accessibilité à la RM6202bis permettrait d'offrir aux habitants de La Gaude et Saint-Laurent-du-Var une opportunité supplémentaire de relier la rive gauche et Nice.
  - ✓ une cristallisation des difficultés au niveau des deux points de convergence identifiés, à savoir le carrefour de La Manda et le Sud de Saint-Laurent-du-Var où se situent les infrastructures de franchissement du Var.

**Les objectifs du projet** sont multiples :

- améliorer les conditions de déplacements des habitants et usagers de la plaine du Var et du système collinaire de la rive droite du Var
- permettre la mise en œuvre d'actions en faveur de la mobilité durable en créant au droit de ces points d'échange des aménagements permettant le report modal en faveur de modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (quais bus à bus, quais de co-voiturage, aménagements cyclables, parkings relais)
- soulager la RM1, la RM95 et la RM2209 d'une circulation croissante qu'elles ne peuvent plus soutenir dans de bonnes conditions pour les déplacements, en particulier ceux en transports en commun
- faciliter les échanges entre les deux rives et s'inscrire en cohérence avec l'étude générale des déplacements en rive gauche du Var
- pallier les phénomènes de congestion des points de tension du pont de La Manda à Carros et des ouvrages de franchissement du Var localisés au sud de la commune de Saint-Laurent-du-Var

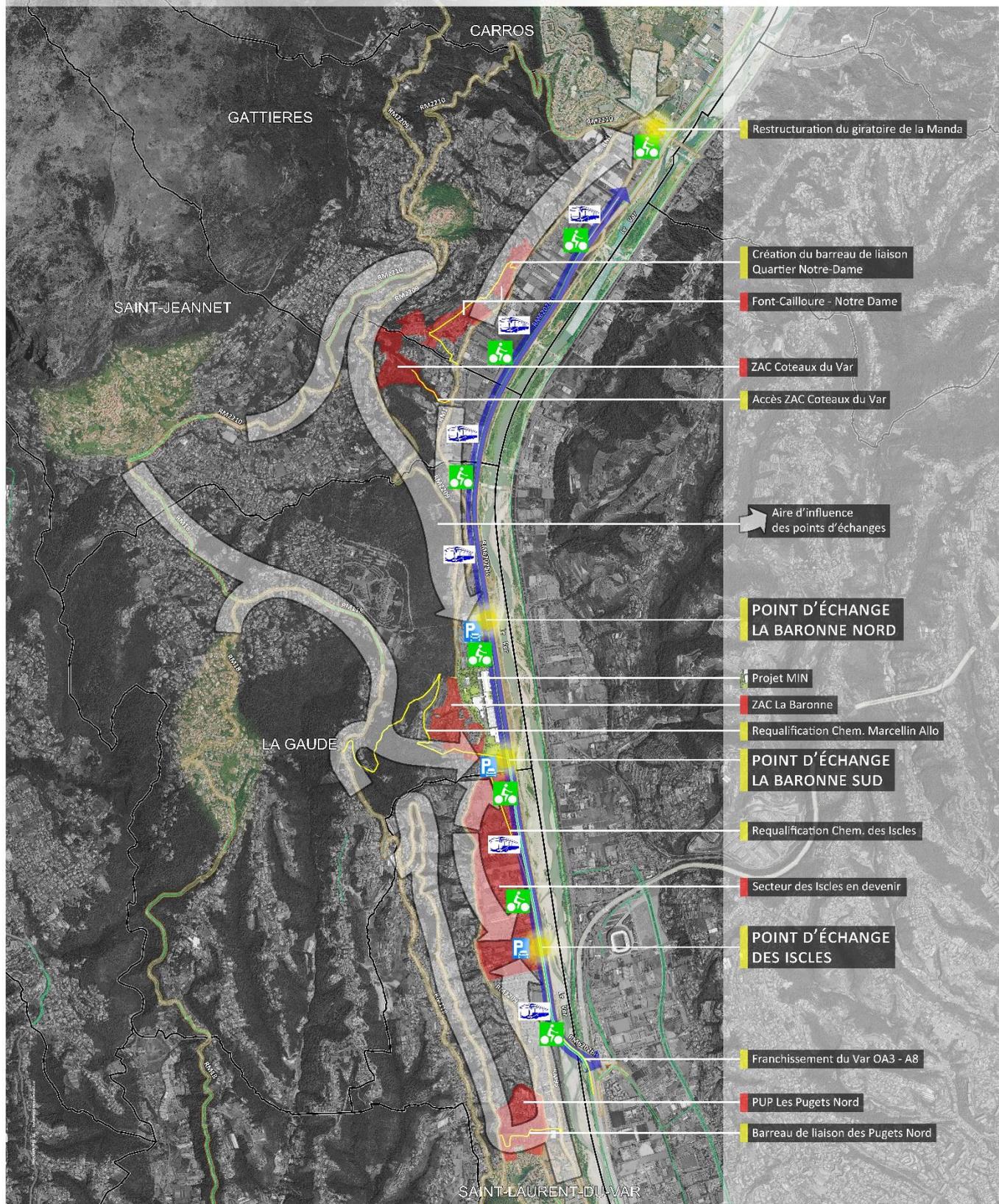
Le projet contribuera ainsi au déploiement efficace de la politique métropolitaine de mobilité durable et à l'amélioration des déplacements tous modes des habitants et usagers de la rive droite du Var.

**Les études prospectives de localisation des trois points d'échanges** concernés ont permis d'identifier des secteurs d'implantation des ouvrages répondant du mieux possible aux enjeux croisés de maîtrise de leurs impacts environnemental, hydrologique, agricole et de leur efficacité en matière de déplacements tous modes.

**Plusieurs variantes** ont été étudiées pour chaque point d'échanges et ont abouti au projet retenu, meilleur compromis entre les contraintes techniques, la recherche de la fluidité du trafic, le respect des enjeux environnementaux, l'efficacité des déplacements tous modes et l'optimisation du report modal en faveur des modes alternatifs. En effet, le projet global des trois points d'échange sur la RM6202 bis a pour objectifs d'améliorer les déplacements tous modes sur les territoires de la rive droite du Var.

Le plan en page suivante présente les zones d'influence routières de chacun des trois échangeurs, et montre que chacun est nécessaire pour améliorer les conditions de déplacement dans le secteur de la rive droite du Var.

### 3 points d'échanges sur la RM 6202 bis Enjeux de déplacements



Le process environnemental approfondi va désormais être conduit 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**.

**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.

La réalisation des trois points d'échange est prévue à l'horizon 2035. Ils seront réalisés en trois phases distinctes (chaque point d'échange constituant une phase) dès 2025/2026 en commençant par les travaux du giratoire de La Baronne Sud, suivis des travaux du giratoire de La Baronne Nord puis du carrefour dénivelé des Iscles.

#### **Concernant le milieu naturel :**

- des diagnostics écologiques ont été réalisés dès 2010 dans le secteur : les enjeux sont connus et concernent essentiellement l'avifaune. Toutefois, la présence d'orchidées protégées et de l'Alpiste aquatique est également connue dans le secteur,
- une actualisation via un inventaire quatre saisons sera mise en œuvre en 2024 et permettra de dérouler une séquence Eviter- Réduire-Compenser complète, qui sera présentée à la DREAL préalablement aux travaux et sera insérée dans le dossier de Police de l'Eau,
- une évaluation appropriée des incidences Natura 2000 a été réalisée et conclut à l'absence d'impacts significatifs. Elle sera actualisée dans le dossier de Police de l'Eau sur la base des inventaires de 2024.

#### **Concernant la proximité du point d'échange des Iscles avec le champ captant des Pugets :**

Le projet dans le secteur des Iscles est situé dans le périmètre de protection éloignée (PPE) et dans le périmètre de protection rapproché (PPR) du champ captant des Pugets.

Dans le PPR, toutes les nouvelles installations induisant une pollution sur les eaux souterraines sont interdites. Les ouvrages souterrains (pieux, micropieux...) ne doivent pas dépasser 4 mètres de profondeur et les nouvelles canalisations souterraines doivent être étanches.

Le projet de trémie aux Iscles s'insèrera dans le remblai de la RM6202bis et aucun pieu ne sera réalisé dans la nappe. Les eaux de ruissellement de chaussée seront collectées et traitées avant rejet : le projet n'induit ainsi aucune pollution des eaux souterraines.

#### **Concernant l'agriculture :**

Le projet global engendre la consommation d'espaces de natures différentes :

- le point d'échange de La Baronne Nord consomme un espace utilisé classé en zone Ac au PLUm : il s'agit de l'angle d'une pépinière de revente de végétaux et d'une entreprise d'entretien de jardins, d'une part, et, de l'angle d'une entreprise grossiste en fruits et de transport logistique d'autre part. L'exploitation agricole maraîchère présente le long de la RM2209, au Sud immédiat du futur point d'échange, ne sera pas directement touchée par le projet,
- le point d'échange de La Baronne Sud consomme un espace en friche classé en zones Ac, 1AUe et 2AU au PLUm : il s'agit d'un foncier public pollué et délaissé,
- le point d'échange des Iscles consomme un espace classé en zone 2AU au PLUm : il s'agit d'une friche délaissée.

La consommation d'espaces agricoles (classés en zone A ou non, cultivés ou non, occupés ou non, détournés d'usage, pollués ou autre) fera l'objet d'une compensation adaptée. Cette compensation pour La Baronne Sud et La Baronne Nord pourrait être mutualisée dans l'intérêt d'une surface rendue à l'agriculture pour une nouvelle installation d'agriculteur d'une surface optimisée pour sa viabilité. Ce travail de compensation sera conduit avec les acteurs du monde agricole.

**Concernant l'occupation du sol et les activités humaines :**

Le projet global engendre des modifications sur les activités humaines de natures différentes :

- le point d'échange de La Baronne Nord engendre des modifications sur les activités humaines : l'activité d'une pépinière de revente de végétaux et d'une entreprise d'entretien de jardins sera réorganisée spatialement, d'une part, et, l'activité d'une entreprise grossiste en fruits et de logistique de transport sera réorganisée spatialement d'autre part. Des mesures ERC aux réorganisations d'activités liées au chantier et à l'aménagement final seront mobilisées avec les deux entreprises. Les exploitations agricoles avoisinantes seront protégées de toute pollution liée au chantier et en phase de mise en service par des dispositifs adéquats,
- le point d'échange de La Baronne Sud n'engendre pas de modifications sur les activités humaines : le projet est implanté sur un foncier public pollué, délaissé et non utilisé. L'environnement de l'ouvrage est d'ores-et-déjà routier et circulé. Le projet est implanté contre la RM6202 bis et en retrait des zones habitées,
- le point d'échange des Iscles n'engendre que peu de modifications sur les activités humaines : il est implanté sur une friche délaissée, non utilisée au contact avec la RM6202 bis. Les activités humaines se situent en retrait de cet ouvrage.

**Concernant les risques naturels :**

- inondation :
  - ✓ le projet se situe pour partie dans la zone R3 de recul à l'arrière des digues du PPR, où sont autorisés notamment, à condition de ne pas aggraver les risques ou en créer de nouveaux :
    - les infrastructures publiques de transport et les équipements nécessaires à leur exploitation, ainsi que les voiries de desserte et les accès,
    - les équipements et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics lorsque cette implantation répond à une nécessité technique impérative ou environnementale,
    - les réseaux techniques (eau, gaz, électricité, chauffage, télécommunications, oléoducs,...) et leurs équipements,
    - le mobilier urbain,
  - ✓ selon le règlement de la zone R3, *« les infrastructures publiques de transport et les équipements nécessaires à leur exploitation, ainsi que les voiries de desserte et les accès devront s'implanter au-dessus de la cote d'implantation. Toutefois leur implantation pourra être admise sous la cote d'implantation lorsque celle-ci répond à une nécessité technique ou environnementale. Ces ouvrages ne devront pas faire obstacle à l'écoulement des crues (des transparences suffisantes devront être prévues). Les remblais d'infrastructures devront être adaptés aux aléas inondations (hauteur, vitesse et durée de sollicitation de la crue) les concernant et devront s'affranchir des éventuels effets d'une crue (des remontées capillaires, de l'érosion et des glissements des talus ou de la détérioration de la chaussée) »,*
  - ✓ des dispositions spécifiques seront prises en phase exploitation afin de réduire la vulnérabilité du projet et de ses usagers face aux crues,
  - ✓ la zone du projet n'est pas en zone d'expansion de crue et n'empêchera pas le bon écoulement des eaux. Il n'a ainsi aucun impact significatif sur les crues du Var ou des vallons et n'aggrave pas le risque par ailleurs,
  - ✓ les réseaux techniques et leurs équipements seront mis hors d'eau ou étanchéifiés et protégés contre les affouillements, conformément aux dispositions du règlement du PPRi.
  - ✓ l'imperméabilisation supplémentaire liée au projet est prise en compte avec la création de bassins de rétention sur les secteurs Baronne Nord et Iscles, et l'adaptation du bassin existant au niveau du secteur Baronne Sud,
- 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 Var,
  - ✓ ME2 : conception et implantation des ouvrages limitant leurs emprises foncières,
  - ✓ MR1 : mise en place d'un guide chantier vert par la MNCA,
  - ✓ 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, les populations d'oiseaux, démarrage des travaux hors période de nidification (hors mars-août),
  - ✓ MR5 : respect du calendrier biologique des espèces,
- Phase d'exploitation :
  - ✓ MR6 : limitation des nuisances sonores sur la M6202bis,
  - ✓ MR7 : limitation de la pollution de l'air,
  - ✓ MR8 : limitation de l'éclairage,

**Enfin, le projet engendre des impacts positifs pour la population, les activités économiques ainsi que la voirie et les transports.**

## **ANNEXE VI - EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000**

Voir document joint.