

PARTIE I

RESUME NON TECHNIQUE

1 ANALYSE DE L'ETAT INITIAL

Le fuseau d'étude est situé sur les contreforts des Alpes du Sud, dans le département des Alpes-Maritimes, et concerne les communes de La Trinité, de La Turbie, de Beausoleil, de Roquebrune-Cap-Martin, de Gorbio, de Sainte-Agnès et de Menton.

Climatologie et qualité de l'air

Le climat local est caractérisé par la présence d'un micro-climat d'une exceptionnelle douceur avec un ensoleillement de 316 jours par an et l'absence de vent violent. La température annuelle moyenne est de 17,2 °C avec un hiver doux puisque la moyenne hivernale est de 11,3 °C, et un été moyennement chaud avec une moyenne estivale de 22,8 °C. Cette douceur de température en été est due en grande partie à la brise de mer et à la brise de terre qui soufflent tous les jours et rafraîchissent l'atmosphère. Les vents dominants sont principalement orientés d'Est en Ouest sur l'itinéraire.

Le projet soumis à enquête n'induisant pas d'augmentation du trafic sur l'autoroute, aucune campagne spécifique de mesure de la qualité de l'air n'a été effectuée sur le fuseau d'étude. Toutefois le trafic de l'autoroute induit une pollution à ses abords, avec notamment une concentration en polluant plus élevée dans les tunnels.

Géologie et hydrogéologie

Le fuseau d'étude s'inscrit dans un contexte géomorphologique caractérisé par un puissant relief se jetant dans la mer méditerranée. Il présente des séries de calcaires compacts et clairs, et de roches marnocalcaires surmontant des dépôts de versants d'éboulis ou de brèches anciennes d'un littoral rocheux et découpé. Des conglomérats du Miocène dominant Roquebrune. Dans le relief plus doux du pays de Menton, les fleuves côtiers ont creusé des marnes et du flysch gréseux, et déposé leurs alluvions.

Cette région présente certains risques géologiques liés :

- au risque sismique ;
- aux risques de mouvements et glissements de terrain, notamment au niveau des flyschs gréseux de l'oligocène (secteur de Menton).

Toutes les communes concernées par le fuseau d'étude disposent ainsi de Plans de Prévention des Risques approuvés (risques « éboulement, glissement, ravinement » en général), hormis la commune de GORBIO dont le PPR est en phase finale d'élaboration.

Deux systèmes d'aquifère peuvent être identifiés sur le fuseau d'étude :

- un système aquifère de productivité moyenne au niveau des calcaires karstiques du Cap-Ferrat en partie Ouest du fuseau d'étude, entre le tunnel du Paillon et l'échangeur de la Turbie ;
- un système aquifère de mauvaise productivité au niveau des séries complexes et plissées de grès, de marnes, d'argiles et de schistes, rencontrées sur le reste du fuseau d'étude.

Le fuseau d'étude est concerné par le périmètre de protection éloignée du forage « LA SAGNA » entre la Trinité et Beausoleil, ainsi que par les périmètres de protection des sources SERVA et ALBIN ; ces dernières sont actuellement abandonnées, mais leur qualité doit être préservée.

Hydrologie

Le fuseau d'étude présente de nombreux cours d'eau permanents (d'Ouest en Est : le torrent du Paillon, le torrent du Laghet, le torrent de Gorbio, le ruisseau de Pescaire, le torrent de Borrigo, le torrent le Careï, le ruisseau de Fossan). Ces cours d'eau ont un régime de type méditerranéen dans leur partie aval, c'est à dire un débit relativement important lors des forts épisodes pluvieux, et un étiage marqué durant les périodes estivales.

Seuls les torrents du Paillon, de Gorbio et du Careï, font l'objet d'un suivi de qualité de leurs eaux par l'Agence de l'Eau du bassin Rhône-Méditerranée-Corse. Dans l'ensemble, ils ont une qualité médiocre avec un SEQ-Eau inférieur à 40 (Système d'Evaluation de la Qualité de l'Eau : valeur indiquant une aptitude à la biologie et aux usages passable à mauvaise).

Le fuseau d'étude, à son extrémité Ouest uniquement, est concerné par le SAGE de la basse vallée du Var, mais pas les tunnels eux-mêmes.

Ecologie

Le fuseau d'étude se situe majoritairement dans la série de végétation du Pin d'Alep. La végétation au droit des tunnels est composée d'espèces communes de cette série. Les abords des têtes de tunnels sont occupés par une végétation de type horticole (plantations paysagères) ou de type rudérale (friches). La flore présente aux abords des têtes de tunnels ne présente aucun intérêt floristique significatif, et n'est donc ni rare, ni protégée.

La faune présente au niveau des têtes de tunnels est une faune typique des milieux ruraux et semi-urbains, notamment avec une avifaune classique. Les abords immédiats de l'autoroute et des tunnels sont clôturés pour délimiter le domaine autoroutier, empêchant ainsi tout passage de grande faune.

Au niveau du contexte institutionnel, le fuseau d'étude est concerné par trois zones identifiées comme ZNIEFF (zones naturelles d'intérêts écologique, floristique et faunistique), et surtout par deux propositions de site d'intérêt communautaire du réseau Natura 2000 : la « Corniche de la Riviera » et la « Vallée du Careï, colline de Castillon et de Sospel ». Ces documents alertant de la richesse écologique du secteur sont à prendre en considération lors de tout projet d'aménagement.

Environnement humain

Les dix tunnels considérés de l'A8 sont situés sur les communes de La Trinité, de La Turbie, de Beausoleil, de Roquebrune-Cap-Martin, de Gorbio, de Sainte-Agnès et de Menton, en zone péri-urbaine avec quelques zones faiblement urbanisées composées essentiellement de villas. Il n'y a, à proximité des ouvrages, aucune activité industrielle.

Le fuseau d'étude est traversé par plusieurs voies de communication, notamment les routes départementales n°22, 23, 24, 50, 153 et 233 formant le réseau secondaire, ainsi que par les voiries communales, les pistes DFCI (Défense Forestière Contre les Incendies), et par un chemin de Grande Randonnée GR51.

L'ensemble du réseau routier et notamment le réseau autoroutier présente une nette augmentation du trafic durant la période estivale, et plus particulièrement pendant le mois d'août.

Au niveau des documents d'urbanisme, les tunnels et leurs abords immédiats sont majoritairement localisés en zone ND (zone naturelle non constructible) des Plans d'Occupation des Sols des communes. De plus, certains secteurs du fuseau d'étude se situent en espaces boisés classés. Lorsque ces espaces boisés classés sont concernés par des aménagements, une procédure de mise en compatibilité des P.O.S. / P.L.U. correspondants est nécessaire, afin de les déclasser localement.

Patrimoine et paysage

Compte tenu d'un riche passé historique, le fuseau d'étude présente un patrimoine de forte valeur avec :

- la présence d'un potentiel archéologique important qui comprend 18 gisements archéologiques de différentes époques, recensés par le Service Régional de l'Archéologie ;
- la présence de 13 monuments historiques et de leurs périmètres de protection de 500 m, dont 5 sont plus ou moins traversés par l'autoroute : l'Observatoire d'Astronomie de la Côte d'Azur (commune de La Trinité), la carrière romaine et les fourches du XVIII^{ème} du Mont Justice (commune de La Turbie), le Domaine des Colombières et la villa Tempe a Pailla (commune de Menton) ;
- la présence sur toute la partie Est du fuseau d'étude (depuis la Turbie jusqu'à la frontière) du site inscrit concernant l'ensemble du littoral de Nice à Menton, et du site classé du Parc du souvenir (commune de Menton).

L'ensemble de ce patrimoine est protégé par le code du patrimoine.

Le paysage de Nice à Menton est symbolisé par les palmiers et les agrumes, et les falaises plongeant dans la mer. Plus au Nord, marquées par un relief prononcé et creusées par des torrents capricieux, les Pré-Alpes niçoises se caractérisent par des versants structurés en terrasses.

Synthèses des contraintes

Le tableau ci-dessous présente l'importance des enjeux environnementaux du site et les contraintes par rapport au projet.

	Enjeux et sensibilité	Contrainte par rapport au projet
MILIEU PHYSIQUE		
Captage pour l'alimentation en eau potable de « La Sagna »		
Mouvements de terrain dans les zones à flysch gréseux et risques recensés aux PPR		
Sismicité (aspect réglementaire)		
MILIEU NATUREL		
Flore et faune		
Contexte institutionnel écologique		
MILIEU HUMAIN		
Les documents d'urbanisme (P.O.S. / P.L.U., loi du littoral)		
La circulation		
PATRIMOINE ET PAYSAGE		
Le patrimoine		
Le paysage		

- Valeur forte
- Valeur assez forte
- Valeur moyenne
- Valeur faible
- Valeur nulle

2 PRESENTATION DU PROGRAMME D'AMENAGEMENT

Les tunnels du Paillon, du Rosti, du Col de Guerre, de l'Arme, du Ricard, de la Coupière, du Col de Garde, de Saint Lucie, du Castellar et du Peyronnet, sont situés sur l'autoroute A8 entre l'échangeur n° 55 de Nice Est et la frontière italienne dans le département des Alpes-Maritimes (06).

L'objet du projet est la mise à niveau de la sécurité de ces ouvrages, en se référant à la circulaire n°2000-63 du 25 août 2000 relative à la sécurité des tunnels du réseau routier national. Conformément à cette circulaire, ESCOTA a établi courant 2003 :

- d'une part le dossier de sécurité des tunnels, conformément à l'annexe 1, paragraphes III.3.1. et III.3.2. de la circulaire précitée ;
- d'autre part le diagnostic de sécurité et le programme d'amélioration, établis conformément à l'annexe 1 paragraphe III.3.2. de la même circulaire.

Sur cette base, et après avis du Comité d'Evaluation de la Sécurité des Tunnels Routiers (CESTR), Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes a notifié à la société ESCOTA, en date du 19 avril 2004, d'une part la décision de maintenir en exploitation les tunnels, et d'autre part son avis sur le programme d'amélioration de la sécurité de ces ouvrages. La décision du Préfet fixe à 10 ans le délai pour la réalisation des procédures, études et travaux, soit une échéance en avril 2014.

Les points d'intervention prévus dans ce programme comprennent :

- des travaux de génie civil, destinés notamment à :
 - faciliter l'évacuation des usagers en cas d'accident ;
 - améliorer l'accessibilité des ouvrages pour les services de secours ;
 - améliorer l'efficacité des réseaux d'assainissement en tunnels vis-à-vis des risques de pollution et d'incendie ;
 - améliorer la protection des réseaux électriques et de transmission ;
 - améliorer les réseaux incendie ;
- la mise à niveau ou la création de la ventilation sanitaire et de désenfumage (en cas d'incendie) des tunnels de l'Arme et la Coupière ;
- la sécurisation en général de l'alimentation électrique des ouvrages, et la sécurisation des cheminements électriques et transmissions ;
- la mise en place de nouveaux équipements de sécurité et d'exploitation, devant permettre une meilleure information à l'utilisateur, et une réaction plus rapide et plus efficace de l'exploitant en cas d'incident.

La plupart des travaux prévus dans le programme de mise à niveau de la sécurité des tunnels de la section Nice Est / Frontière de l'autoroute A8 sont réalisés à l'intérieur des tunnels (galeries, niches de sécurité, réseaux, équipements de sécurité et d'exploitation en tunnels, signalétique,...), et n'ont donc pas d'incidence sur l'environnement.

Néanmoins, certains aménagements doivent être réalisés à l'extérieur des tunnels, et sont susceptibles d'induire des impacts plus significatifs sur l'environnement. La plupart de ces derniers aménagements sont situés au niveau des têtes de tunnel. Il s'agit de :

- la création ou l'agrandissement des locaux techniques présents à proximité des têtes de tunnels ;
- la création de bassins de rétention de 200 m3 utiles, en terre plein central ou en bordure de plateforme, aux têtes de certains tunnels ;
- la création pour les véhicules de secours de zones d'intervention, en bordure de plateforme aux têtes des tunnels, et de passages d'une chaussée à l'autre de l'autoroute.

3 IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ASSOCIEES

Impacts et mesures durant la phase chantier

Les effets liés à la réalisation du projet sont peu importants en raison des caractéristiques du projet rappelées ci-après :

- les travaux sont réalisés entièrement dans les emprises du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC) ;
- les travaux qui se dérouleront en tunnel ne seront ni visibles ni perceptibles de l'extérieur ;
- les travaux hors tunnels sont ponctuels et assez peu importants, et effectués sans exhaussement ;
- les différentes installations de chantier sont prévues à l'intérieur des emprises ESCOTA ;
- les circulations de chantier utiliseront presque exclusivement l'autoroute.

L'impact le plus significatif va concerner les conditions de circulation sur l'autoroute en phase chantier. Conformément à la décision et à l'avis de Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes en date du 19 avril 2004, le programme des travaux de mise à niveau de la sécurité des tunnels de la section Nice Est – Frontière doit être mené sans interrompre l'exploitation de l'autoroute. Les restrictions de circulation seront définies pour chacune des phases de travaux, en fonction des niveaux de trafic et de leur évolution au cours de la journée :

- en journée, les neutralisations de voies de circulation devront permettre un écoulement correct du trafic sans congestion prolongée ;
- les basculements de chaussée seront opérés la nuit le plus souvent, et permettront de réaliser les travaux les plus lourds dans les tubes fermés à la circulation (le tube opposé étant exploité à double sens), sans créer de congestion sur l'autoroute.

D'autres impacts seront occasionnés comme l'émission de poussière lors des terrassements et les nuisances sonores liés aux engins. Toutefois ces impacts temporaires restent très modérés compte tenu de la nature des travaux (terrassements peu importants).

En matière de risques de pollution des eaux durant la phase chantier, il sera tenu compte de la situation de certains travaux dans le périmètre de protection éloignée du captage AEP de La SAGNA, ainsi que dans les périmètres de protection des sources abandonnées SERVA et ALBIN. Une prise de connaissance des travaux et une évaluation des risques seront effectuées par la DDASS. Des précautions seront prises au niveau des aires de stationnement des engins de chantier et de stockage des matériaux, qui s'effectueront exclusivement sur des plates-formes aménagées temporairement hors des périmètres de protection (assainissement, récupération d'hydrocarbures, bassin de récupération,...), à l'intérieur du domaine public autoroutier, afin d'éviter tout risque de pollution.

Impacts et mesures durant la phase d'exploitation de l'ouvrage

L'ensemble des aménagements prévus ne conduit pas à une augmentation de capacité de l'autoroute, ni à une modification des échanges avec le réseau secondaire, et ne se traduit donc pas par une augmentation du trafic.

Le projet ne présente donc aucun impact négatif majeur sur l'environnement, mais plutôt des impacts positifs :

- en améliorant la protection du milieu naturel vis-à-vis des pollutions, par l'amélioration des réseaux d'assainissement des tunnels, et la création de bassins de rétention fermés pour la récupération des pollutions accidentelles (ces bassins n'occasionnent aucun rejet dans le milieu naturel) ;
- en améliorant la sécurité des usagers en général, et celle des riverains en cas d'accident de véhicules transportant des marchandises dangereuses (VTMD).

Le projet n'augmente pas les emprises autoroutières. La majorité des aménagements envisagés sont compatibles avec les P.O.S. / P.L.U. des communes concernées par le projet. Toutefois certains travaux envisagés, à savoir la création de la centrale d'énergie de La Turbie (commune de La Turbie), la création d'un local technique pour le tunnel de l'Arme (commune de Roquebrune-Cap-Martin), et l'extension du local technique existant en tête Nord du tunnel de la Coupière (commune de Gorbio), nécessitent une mise en compatibilité des P.O.S. / P.L.U. de ces communes, pour un déclassement localisé des espaces boisés classés correspondants.

4 IMPACTS SUR LA SANTE ET COÛTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS LIEES AU PROJET

Le projet n'est pas de nature à entraîner une augmentation du trafic sur l'autoroute A8. De ce fait, les incidences sur la santé et sur les coûts collectifs des pollutions se limitent à la phase de chantier.

Les impacts induits par les travaux de mise à niveau de la sécurité des tunnels considérés, sur la santé et sur les coûts collectifs des pollutions, restent négligeables.

5 COUT DES MESURES D'INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT ENVISAGEES

Le coût des mesures d'accompagnement et d'insertion envisagées est estimé à 1.915.000,00 € TTC, valeur janvier 2004.

6 METHODOLOGIE D'EVALUATION UTILISEE

L'analyse de l'état initial de l'environnement se base sur la consultation d'organismes compétents en matière d'environnement et de données bibliographiques. Les données sont ensuite traitées par thème et synthétisées.

Aucune difficulté pour l'évaluation des impacts n'a été rencontrée.

La réalisation et la mise en forme du dossier ont été menées par le bureau d'étude SEMAPHORES MEDIATERRE, en collaboration avec les services d'ESCOTA.