

AUTOROUTE A8 SECTION NICE-SAINT-ISIDORE / NICE-EST
Mise à niveau de la Sécurité dans les Tunnels
Dossier d'Enquête Publique Avant Travaux

I. RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

INTRODUCTION

La présente étude d'impact est établie dans le cadre d'un dossier d'enquête publique avant travaux qui concerne les travaux de mise à niveau de la sécurité dans les tunnels du contournement de Nice par l'autoroute A8 sur la section comprise entre Nice-Saint-Isidore et Nice-Est.

Ces travaux n'ont pas pour objet d'accroître la capacité de l'autoroute mais d'augmenter la sécurité des usagers ainsi que celle des personnels d'exploitation et de secours. De ce fait, ils n'auront aucun effet sur l'évolution du trafic actuel.

Ces travaux sont définis par la circulaire interministérielle n° 2000-63 du 25 août 2000, relative à la sécurité dans les tunnels du réseau routier national. Ils font partie du programme d'amélioration de la sécurité des tunnels du contournement de Nice qui a fait l'objet d'un avis du CESTR⁽¹⁾ et d'une décision de Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes, datés respectivement du 29 juillet 2002 et du 4 décembre 2002.

1. ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL

L'état initial permet de tenir compte des préoccupations environnementales le plus en amont possible. Il porte sur une zone d'étude élargie (plusieurs kilomètres de part et d'autre de l'autoroute A8) afin d'obtenir une approche globale du site. Les travaux de mise à niveau de la sécurité dans les tunnels se cantonnent aux tunnels, aux sections à l'air libre entre les tunnels et à l'échangeur Nice-Nord du contournement de Nice par l'autoroute A8.

1.1 Contexte climatique

Le climat se caractérise globalement par la clémence des hivers et par des étés chauds et secs. La présence de la montagne et de la mer permet la formation de vents d'origine thermique tels que les brises de mer et de terre. Les précipitations sont violentes et irrégulières d'une année sur l'autre.

1.2 Qualité de l'air

Les principaux polluants analysés dans l'agglomération niçoise sont :

- dioxyde de soufre,
- oxyde d'azote,
- monoxyde de carbone,
- particules fines,
- ozone.

Le dernier bilan de qualité de l'air disponible (2002) indique que la plupart des polluants n'a pas dépassé les seuils fixés par le décret n° 2002-213 du 15 février 2002. La procédure d'information a été déclenchée trois fois pour l'ozone, indiquant un dépassement du seuil. La station de Nice Botanique est celle qui enregistre les taux de pollution les plus élevés. En 2003, les conditions météorologiques (pression et température élevées) ont encore favorisé les pointes d'ozone.

1.3 Contexte géologique et relief

La zone d'étude est dominée par les poudingues du delta du Var, par les alluvions récentes et actuelles et par les dépôts anthropiques. Ces couches géologiques ont été largement entaillées par le réseau hydrographique de la zone d'étude induisant ainsi la formation de nombreux vallons étroits et profonds. Il ressort de ces caractéristiques un relief assez marqué que l'autoroute franchit successivement au moyen de viaducs et de tunnels.

1.4 Milieu aquatique

On distingue au sein de la zone d'étude deux bassins versants principaux :

- le Var,
- le Paillon.

Ils constituent les deux principaux cours d'eau pérennes de la zone. De nombreux vallons drainent des écoulements intermittents ou temporaires comme le Magnan.

La dernière carte de qualité des cours d'eau de la région PACA indique que dans la zone d'étude, seul le Var présente une assez bonne qualité d'eau. Les deux autres cours d'eau sur lesquels les données sont disponibles sont le Paillon et le Magnan. Ils présentent respectivement des qualités mauvaises et médiocres.

Des nappes d'eaux souterraines circulent dans la vallée alluviale du Var et dans les poudingues fissurés. Seule la nappe des eaux alluviales du Var fait l'objet de captages pour l'alimentation en eau potable.

1.5 Milieu naturel

La végétation de la zone d'étude relève de l'étage méditerranéen inférieur. Elle correspond globalement à la série du pin d'Alep qui remplace progressivement les quelques chênaies résiduelles.

Plusieurs écosystèmes remarquables sont identifiés par la Direction de l'Environnement (DIREN) :

- les vallons obscurs de Nice et de Saint Blaise ainsi que la corniche de la Riviera sont inscrits dans le réseau Natura 2000,
- la basse vallée du Var fait partie des Zones d'Importance pour la Conservation des Oiseaux (ZICO),
- Le Mont Boron, le Mont Gros, les vallons obscurs et la vallée du Var sont recensés en Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF).

1.6 Milieu agricole

A l'instar du département, Nice a perdu un nombre important d'exploitations agricoles entre les recensements de 1988 et de 2000. L'horticulture résiste difficilement à la pression de l'urbanisation et à la concurrence extérieure.

La zone d'étude s'étend sur deux périmètres d'appellation d'origine contrôlée (AOC) :

- AOC Bellet pour les vins,
- AOC Olive de Nice pour l'olive et les produits qui en découlent.

⁽¹⁾ Comité d'Evaluation de la Sécurité dans les Tunnels Routiers

1.7 Utilisation du sol

La zone d'étude se situe entre l'urbanisation en expansion de la ville de Nice et les zones naturelles de l'arrière pays. Entre Nice-Saint-Isidore et Nice-Nord, les terrains sont surtout affectés à des vocations agricoles et naturelles. A partir de Nice-Nord jusqu'à Nice-Est, l'urbanisation est dominante : habitat individuel, habitat collectif, équipements...

1.8 Urbanisme réglementaire

Le Plan d'Occupation des Sols (valant P.L.U.) a été approuvé le 29 septembre 2000. Les plus fortes contraintes pour le projet le long de l'autoroute A8 sont constituées par la proximité d'Espaces Boisés Classés (EBC) mais l'ensemble des travaux se déroule à l'intérieur de zones où les infrastructures sont autorisées.

La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) mentionne dans ses objectifs l'amélioration des caractéristiques de l'autoroute A8, notamment pour remédier aux problèmes de sécurité actuels.

1.9 Déplacements

L'autoroute A8 représente l'unique infrastructure autoroutière de la zone d'étude. Plusieurs routes départementales et communales recoupent perpendiculairement son axe. Le trafic sur l'autoroute A8 se caractérise par :

- des pointes le matin, le soir et en période estivale,
- un seuil de saturation qui pourrait être atteint dans les années à venir,
- une proportion relativement importante de poids lourds (plus de 10 % du trafic global),
- environ 200 poids lourds transportant des matières dangereuses chaque jour,
- des entrées et sorties souvent délicates qui entraînent des accidents, notamment sur les secteurs de Nice-Nord et Nice-Est.

1.10 Ambiance acoustique

L'ambiance acoustique n'est élevée que dans une bande proche de l'autoroute (50 à 80 mètres) où les habitations sont peu nombreuses. Au-delà, les niveaux sonores diminuent et sont représentatifs d'ambiances acoustiques modérées à calmes.

1.11 Paysage et patrimoine

De nombreux édifices sont classés ou inscrits à l'inventaire des monuments historiques sur la commune de Nice. Deux d'entre eux se trouvent à moins de 2 km de l'autoroute A8 et bénéficient d'un périmètre de protection qui se juxtapose à l'autoroute ;

- le couvent de la Visitation,
- La villa de Châteauneuf.

Le paysage pourrait être défini à travers trois grandes unités paysagères :

- l'unité de la plaine du Var, espace ouvert occupé par des activités allant de l'agriculture au commerce,

- l'unité des vallons, marquée par des entailles relativement profondes de petits cours d'eau encaissés,
- l'unité de la ville qui correspond aux sites fortement urbanisés laissant peu de place aux espaces naturels.

1.12 Contexte socio-économique

La population totale de Nice a été relativement stable entre les recensements généraux des populations de 1990 et 1999. La répartition de la population homme - femme est conforme aux données nationales. La répartition par âge indique par contre une proportion relativement importante des personnes âgées.

Les hypothèses d'évolutions démographiques départementales prévoient une augmentation constante des populations de l'ordre de 170 000 habitants dans les 20 prochaines années (Directive Territoriale d'Aménagement, décembre 2003).

2. SYNTHÈSE DES CONTRAINTES

Les contraintes liées au milieu humain et patrimonial concernent toute la partie Est de la zone d'étude entre Pessicart / Las Planas et le Paillon. Dans cette partie, l'autoroute A8 traverse un secteur urbanisé qui prolonge le centre ville niçois. De ce fait un certain nombre de contraintes proviennent de :

- la présence du bâti, notamment au niveau du quartier de Las Planas avec la proximité de grands ensembles qui concentrent une densité de population importante. Cette proximité se décline à la fois à travers les contraintes liées à la préservation du cadre de vie des riverains (par rapport au risques de nuisances acoustiques, d'émissions polluantes...) mais également à travers l'aspect fonctionnel du fait du caractère très urbain du site (conservation des axes de circulation et globalement de tout ce qui constitue la vie du quartier) ;
- la présence d'éléments caractéristiques du patrimoine urbain représentés notamment par plusieurs monuments historiques dotés d'un périmètre de protection de 500 mètres dans lequel les travaux sont réglementés. L'autoroute traverse le périmètre de protection de la villa de Châteauneuf entre les tunnels de Las Planas et de Cap-de-Croix ainsi que celui de l'abbaye de Saint-Pons entre le tunnel de Cap-de-Croix et celui de la Baume. Le périmètre de protection de la cascade de Gairaut est tangent à l'axe de l'autoroute au niveau du quartier des Mourailles (tunnel de Las Planas).

Les contraintes liées aux milieux physique et naturel se concentrent essentiellement entre le Var et l'Est du tunnel de Pessicart. Cette section de l'autoroute A8 traverse des vallons qui regroupent à la fois,

- des contraintes liées au franchissement des cours d'eau (vallon de Magnan, ainsi que plusieurs écoulements intermittents provenant des massifs plus élevés relativement proches de la zone d'étude)

- des contraintes liées au relief escarpé dû aux importantes différences d'altitude entre le Nord et le Sud de la zone d'étude et la présence de plusieurs cours d'eau qui entaillent la topographie et créent des différences de niveau Ouest-Est, relativement importantes (plus de 150 m au niveau du vallon de Magnan). Le risque sismique identifié dans tout le secteur (classe2), vient s'ajouter à ces contraintes en entraînant des problèmes d'instabilité potentielle.
- des contraintes liées à la présence d'un milieu naturel de grande qualité, par ailleurs recensé par la Direction de l'Environnement (DIREN) à travers la délimitation de la Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique (ZNIEFF) des « vallons obscurs ». Cette zone fait en outre l'objet dans le cadre du réseau Natura 2000 d'une proposition de site d'intérêt communautaire (PSIC). Le périmètre ZNIEFF traverse l'autoroute et concerne les terrains qui recouvrent les tunnels de Canta-Galet, Saint-Pierre de Féric et Pessicart. La PSIC se limite au Nord de l'autoroute A8.

Les contraintes liées à l'activité agricole et au potentiel des terrains sont constituées par la présence relativement dense de serres aux abords des têtes des tunnels et par le périmètre AOC Bellet relatif à la production des vins du même nom. Ce périmètre concerne tout le Nord-Ouest de la zone d'étude et traverse l'autoroute A8 au niveau du tunnel de Canta-Galet et du vallon de Magnan.

3. ANALYSE DES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES D'INSERTION ENVISAGÉES

Les effets négatifs liés à la réalisation du projet de mise à niveau de la sécurité dans les tunnels sont peu importants en raison des caractéristiques du projet rappelées ci-après :

- les travaux sont réalisés entièrement dans les emprises de la concession de l'autoroute A8,
- les travaux principaux se dérouleront en tunnel et ne seront ni visibles ni perceptibles,
- les travaux hors tunnels sont peu importants ou englobés dans un chantier bien plus vaste (station terminus du tramway de Nice). Ils seront réalisés sur des terrains déjà terrassés.
- les différentes installations de chantier prévues sont à l'intérieur des emprises ESCOTA,
- les circulations de chantier utilisent presque exclusivement l'autoroute.

Dans ces conditions, les risques d'impact sur le milieu naturel, l'agriculture, le paysage et le patrimoine sont minimes.

Les impacts négatifs prévisibles concernent :

- les conditions d'exploitation de l'autoroute. Pour minimiser les contraintes pour les usagers, les travaux se dérouleront essentiellement de nuit. Le trafic sera maintenu avec au minimum 1 voie de circulation par sens la nuit sans basculement systématique sur une seule chaussée. Dans les tubes à 3 voies, les travaux de nuit permettront de maintenir au moins une voie de circulation. Pendant la journée, la circulation sera rétablie avec au minimum 2 voies dans chaque sens.
- les émissions de poussières et leur mise en suspension dans les eaux superficielles ou leur dépôt sur les sites proches des chantiers. Cet impact sera limité car les eaux seront récupérées dans le réseau d'assainissement et les sites proches sont peu sensibles. Les quantités de poussières émises hors des tunnels, sont par ailleurs, très faibles.
- les nuisances acoustiques pendant les travaux les plus bruyants (tranchées dans les sections à l'air libre...) mais de manière très ponctuelle dans le temps en raison de la mobilité du chantier,

- les eaux souterraines avec possibilité de coupure de petites nappes lors du percement des galeries mais les enjeux sont faibles en termes d'usage de l'eau,

L'intérêt majeur du projet réside cependant dans l'amélioration de la sécurité dans les tunnels, ce qui doit avoir des conséquences largement favorables pour la régularité des conditions de circulation sur l'autoroute et dans l'agglomération de Nice et indirectement de permettre une réduction des risques de pollution de l'air et des eaux.

Le projet aura une incidence positive en améliorant les conditions de sécurité pour les usagers et le personnel d'exploitation et d'intervention :

- réduction des risques d'accident grâce à une meilleure signalisation et information,
- sécurisation des piétons en cas d'accident,
- amélioration des conditions d'intervention des services de secours en cas d'accident ou d'incendies,
- limitation des risques de propagation des incendies

4. IMPACTS SUR LA SANTÉ ET COÛTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS LIÉES AU PROJET

Le projet n'est pas de nature à entraîner une augmentation de l'évolution 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 pendant laquelle le trafic sera de l'ordre de 1 à 2 millièmes du trafic moyen journalier de l'autoroute. Les impacts induits par les travaux de mise à niveau de la sécurité dans les tunnels sur la santé et sur les coûts collectifs des pollutions seront donc tout à fait négligeables.

5. COUT DES MESURES D'INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT ENVISAGÉES

Le coût des mesures d'insertion envisagées s'élève à environ 300 000 € HT et correspond principalement à des actions de protection de l'environnement en phase travaux.

6. MÉTHODOLOGIES D'ÉVALUATION UTILISÉE ET AUTEURS DE L'ÉTUDE D'IMPACT

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

Les impacts sonores et sur la santé sont évalués à partir des logiciels spécifiques suivants :

- MITHRA pour le bruit,
- IMPACT ADEME pour l'air et la consommation énergétique.

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