



COMMUNES D'ANTIBES
ET VALLAURIS - GOLFE JUAN

RD 6107 - DÉVIATION VALLAURIS - GOLFE - JUAN

DOSSIER D'ENQUÊTE BOUCHARDEAU

PIÈCE E - ETUDE D'IMPACT

 egis aménagement

SOMMAIRE

INTRODUCTION

77

1	Auteurs de l'étude	78
2	Résumé non technique	79
2.1	ANALYSE DE L'ETAT INITIAL	79
2.2	PRESENTATION DU PROJET	80
2.3	IMPACT EN PHASE CHANTIER	81
2.4	MESURES EN PHASE CHANTIER	82
2.5	IMPACT ET MESURES EN PHASE EXPLOITATION	82
2.6	IMPACT DU PROJET SUR LA SANTE HUMAINE	84
3	Présentation du programme et analyse des impacts engendrés	86
3.1	Contexte – Présentation du programme	86
3.2	L'aire d'étude du cadre global du programme	88
3.3	Synthèse des enjeux et effets du programme sur l'environnement	88
4	Étude d'impact de l'opération soumise en enquête	89
4.1	Objet de l'étude - Présentation de l'opération soumise à enquête	89
4.2	Contenu et objectifs de l'étude d'impact	89
4.3	Le cadre réglementaire d'une étude d'impact	90

VOLET 1 : ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT DE L'OPERATION SOUMISE EN ENQUETE..... 91

1	Présentation de l'aire d'étude	92
1.1	Le cadre local de l'opération	92
2	Analyse du milieu physique	93
2.1	Climat	93
2.2	Pollution et qualité de l'air	95
2.3	Topographie et Géologie	105
2.4	L'eau et ses usages	109
2.5	Ambiance acoustique	119
2.6	Vibrations et pollution lumineuses	125
2.7	Les risques naturels et technologiques	125
3	Analyse du milieu naturel	134
3.1	Contexte réglementaire	134
3.2	Faune et flore présente sur le site	135
3.3	Continuités écologiques	137

4	Analyse du milieu humain	138
4.1	Découpage administratif et réglementations en vigueur	138
4.2	Evolution de la population de vallauris-antibes	140
4.3	Typologie des habitats et logements sur le site d'étude	142
4.4	Agriculture, activités commerciales et industrielles	142
4.5	Documents et règles d'urbanisme	146
4.6	Les réseaux	152
4.7	Les modalités de déplacements et flux (TC, véhicules, circulations douces...)	156
4.8	Santé humaine	164
5	Patrimoine et paysage	165
5.1	Patrimoine archéologique	165
5.2	Patrimoine architectural	165
5.3	SITES PAYSAGERS	166
5.4	Le paysage	167
6	Synthèse de l'analyse de l'état initial et cartographie des enjeux	170

VOLET 2 : PRESENTATION ET JUSTIFICATION DU CHOIX DU PROJET 173

1	Contexte du projet	174
1.1	Historique du projet	174
1.2	Plan de résorption	175
1.3	Le projet au regard de la démarche développement durable et de la thématique HQE	175
2	Description des variantes envisagées	177
2.1	Description des variantes	177
2.2	Etude air des variantes	181
2.3	Comparaison des variantes	191
3	Choix de la solution retenue et justification	196
3.1	Présentation du projet soumis à l'enquête	196
3.2	Justification du choix de la solution retenue	227
3.3	La démarche développement durable dans le cadre du projet	227

VOLET 3 : APPRECIATION DES IMPACTS DU PROJET ET MESURES DE SUPPRESSION ET/OU DE REDUCTION VOIRE DE COMPENSATION 229

1	Organisation et déroulement du chantier	231
1.1	Les impacts en phase chantier	231
1.2	Les mesures en phase chantier	235

2	Impacts et mesures du projet sur le milieu physique	238		
2.1	<u>Impact et mesures sur le climat</u>	238		
2.2	<u>Impact et mesures sur la qualité de l'air</u>	238		
2.3	<u>Impact et mesures sur la topographie – géologie</u>	243		
2.4	<u>Impact et mesures sur les eaux souterraines</u>	243		
2.5	<u>Impact et mesures les eaux superficielles</u>	243		
2.6	<u>Impact et mesures sur les captages d'eau potable</u>	247		
2.7	<u>Impact et mesures sur l'ambiance sonore</u>	247		
2.8	<u>Impact et mesures sur les risques naturels</u>	255		
2.9	<u>Effets de proximité sur les riverains</u>	255		
3	Impact et mesures du projet sur le milieu naturel	255		
3.1	<u>Impact et mesures relatives aux habitats, à la faune et à la flore</u>	255		
3.2	<u>Impact et mesures relatives sur les continuités écologiques</u>	255		
4	Impact et mesures du projet sur le milieu humain	256		
4.1	<u>Impact et mesures sur les activités</u>	256		
4.2	<u>Impact et mesures sur l'occupation du sol</u>	256		
4.3	<u>Impact et mesures sur les réseaux</u>	257		
4.4	<u>Impact et mesures sur la voirie, les transports et les trafics</u>	257		
5	Impact et mesures du projet sur le patrimoine et le paysage	261		
5.1	<u>Impact et mesures relatives au patrimoine</u>	261		
5.2	<u>Impact et mesures relatives au paysage</u>	261		
6	Impact et mesures du projet sur les documents et règles d'urbanisme	270		
6.1	<u>Documents de planification et documents d'urbanisme</u>	270		
6.2	<u>Réglementation relative au littoral</u>	270		
6.3	<u>Charte et Grenelle de l'environnement</u>	271		
7	Synthèse des principaux Impacts et mesures du projet	272		
VOLET 4 : PRESENTATION DES IMPACTS SUR LA SANTE HUMAINE			273	
1	Généralités	274		
1.1	<u>Contexte réglementaire</u>	274		
1.2	<u>Méthodologie</u>	274		
1.3	<u>Identification des dangers</u>	274		
1.4	<u>Définition des relations dose-réponse</u>	276		
2	Impact du projet sur la santé humaine	277		
2.1	<u>Nuisances sonores</u>	277		
2.2	<u>Qualité de l'air</u>	277		
2.3	<u>Qualité des eaux</u>	278		
2.4	<u>Le milieu naturel et le sol</u>	278		
2.5	<u>Conclusion</u>	278		
VOLET 5 : ANALYSE DES COUTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS ET DES NUISANCES ET AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITE			279	
1	Analyses des coûts collectifs des pollutions et des nuisances	280		
1.1	<u>Généralités</u>	280		
1.2	<u>Coûts collectifs et effet de serre</u>	280		
2	Avantages induits pour la collectivité	281		
2.1	<u>Incidence du projet sur le coût de déplacement</u>	281		
2.2	<u>Incidence du projet dans les reports de trafic</u>	281		
VOLET 6 : ANALYSE DES METHODES D'EVALUTAION			285	
1	Méthodes utilisées	286		
1.1	<u>Recherches bibliographiques officielles</u>	286		
1.2	<u>Le travail sur le terrain</u>	286		
1.3	<u>Ensemble des études réalisées pour le projet</u>	286		
1.4	<u>Rédaction du document</u>	287		
2	Difficultés rencontrées	289		
VOLET 7 : COUT DES MESURES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT			291	
1	GENERALITES	292		
2	COUT DES MESURES ENVISAGEES	292		

INTRODUCTION

1 Auteurs de l'étude

La présente étude a été réalisée par :



Pôle Environnement
12, boulevard Frédéric Sauvage
13 016 Marseille
Tél. : 04 96 15 20 50
Fax : 04 96 15 20 60

Les auteurs sont :

- Hervé DELOUCHE, Ingénieur chargé d'affaires - Service environnement,
- Laëtitia DOMANSKI, chargée d'études en environnement,
- Julien Fonts, Chargé d'études en environnement.

L'ensemble des études nécessaires à la réalisation du dossier est présenté à la page 286.

2 Résumé non technique

2.1 ANALYSE DE L'ETAT INITIAL

2.1.1 Milieu physique

Les villes d'Antibes et de Vallauris, situées sur la Côte d'Azur, sont soumises au climat méditerranéen. La hauteur annuelle moyenne des pluies est de l'ordre de 810 mm. Les précipitations sont maximales en automne. Les communes d'Antibes et Vallauris sont le plus souvent soumises à une légère brise de Sud-Est avec des vitesses de vents inférieures à 20 km/h. L'ensoleillement est de 330 jours par an.

Dans le cadre de cette étude d'impact, conformément à la réglementation, une étude air de niveau II a été conduite. Dans la zone d'étude, la principale source de pollution atmosphérique est la circulation automobile. Une campagne de mesure s'est déroulée en juin et juillet 2007. Les concentrations observées sont élevées et sont souvent supérieures à la réglementation pour le dioxyde d'azote et le benzène. Les sites éloignés des grands axes présentent quant à eux des concentrations beaucoup plus faibles liées à un trafic moindre. Ces concentrations respectent les objectifs de la réglementation pour l'année 2007. Compte tenu du milieu très urbanisé, seul le tracé de la RD 6007 est soumis à l'influence de ces polluants. En effet, les concentrations diminuent lorsque l'on s'éloigne de la RD 6007.

D'un point de vue topographique, le secteur d'étude est localisé sur la zone littorale, au pied des zones accidentées et irrégulières des collines de Golfe Juan. La topographie du terrain d'implantation du projet lui confère un profil en long fortement vallonné.

D'un point de vue géologique, le projet rencontre dans sa partie Ouest des grès du Werfénien. Ces grès sont recouverts d'argiles marneuses de Keuper. Les terrains de couverture composés des matériaux d'altération du grès, et des dépôts des différents vallons, ont une épaisseur variable : environ 3 m en partie Ouest, jusqu'à plus de 15 m sur la partie Est.

D'un point de vue hydrogéologique, la nature géologique des terrains composant les systèmes aquifères présente des séries complexes de grès, marnes, argiles, calcaires et dolomies. Les ressources sont morcelées en unités locales qui présentent souvent une mauvaise productivité des systèmes aquifères. Des niveaux d'eau ont été repérés en forage, à des profondeurs comprises entre 2 m et 6 m. Toutefois, faute de suivi piézométrique, la pérennité et les variations dans le temps de ces niveaux d'eau sont à ce jour inconnus.

D'un point de vue hydrologique, le secteur d'étude du projet de la déviation de la RD 6007 intercepte 11 axes d'écoulement, représentant 11 vallons, constituant chacun un bassin versant. Un seul ouvrage de rétention, celui dit « des écoles », est aujourd'hui mis en place sur le bassin versant de l'Issourdadou. Pour l'ensemble de ces vallons, des problèmes d'embâcles sont constatés.

Excepté la présence de quelques puits (utilisation individuelle), il n'y pas de prélèvements d'alimentation en eau potable (AEP) dans le secteur d'étude. Aucun périmètre de protection de captage d'eau potable n'est donc présent sur ce dernier.

La commune de Vallauris ne dispose pas de schéma d'assainissement pluvial. En revanche, la commune d'Antibes dispose de ce type de document. Le projet devra être compatible avec sa réglementation.

Dans le cadre du projet, une étude acoustique a été réalisée visant à caractériser l'ambiance sonore pré-existante sur la zone d'étude, les impacts d'un tel aménagement sur l'ambiance sonore du site et les mesures compensatoires à mettre en place. 93 mesures de bruit ont été réparties sur des bâtiments d'habitation les plus proches du projet et à proximité des principales voies de circulation du site.

Le long du tracé du projet, les mesures réalisées sur 24 heures mettent en évidence un écart jour / nuit supérieur à 5 dB (A), c'est donc la période diurne qui représente la période de référence pour l'application de la réglementation. De plus, les résultats des mesures mettent également en évidence des niveaux de bruit actuels inférieurs à 65 dB (A) pendant la journée. On peut en conclure que l'on se situe dans une ambiance sonore préexistante modérée.

On retient donc comme objectif de protection pour l'ensemble des bâtiments d'habitation situés le long du projet le seuil acoustique de 60 dB(A) à un horizon de 20 ans après sa mise en service.

Les vibrations engendrées actuellement ne sont donc pas de nature à occasionner une gêne pour les résidents du secteur d'étude. Le secteur d'études est situé en pleine zone agglomérée, sujette à de fortes émissions lumineuses en période nocturne. Ces émissions sont variables selon les zones du tracé traversées. Cependant sur l'emprise du projet, le milieu est relativement peu éclairé

Le secteur d'étude se situe en zone de sismicité 1b, dite de « sismicité faible ».

La zone d'étude est concernée par le risque feux de forêts, principalement à l'extrémité Ouest du tracé, et au niveau de l'Issourdadou. En dehors de ces secteurs, le secteur d'étude n'est peu ou pas concerné par ce risque.

Les communes de Vallauris et d'Antibes sont soumises à des Plans de Prévention des Risques Inondation (PPRI). Le projet traverse des zones à risque fort à modéré. Le règlement du PPRI de Vallauris définit la cote d'implantation 20 cm au-dessus du niveau de référence et admet l'implantation des infrastructures de transport sous cette cote d'implantation. Celui d'Antibes définit la cote d'implantation 50 cm au-dessus du niveau de référence et n'admet pas l'implantation des infrastructures de transport sous cette cote d'implantation.

La base de données BASIAS fait état de plusieurs anciens sites et activités industriels à proximité du tracé du projet

2.1.2 Milieu naturel

Le secteur d'étude n'est inclus dans aucun des périmètres de protection relatifs aux ZNIEFF et au réseau Natura 2000.

Sur le secteur d'étude, aucun espace boisé classé n'est recensé sur les communes de Vallauris et d'Antibes.

La faune présente sur le site d'étude ne présente pas d'intérêt de conservation particulier. L'urbanisation accentuée (lotissements, villas ...) entraîne en effet une banalisation de la faune sauvage avec présence d'espèces communes que l'on trouve partout en milieu urbain.

Lors des différentes visites sur le terrain, aucune espèce végétale protégée n'a été recensée. Le secteur a perdu la quasi-totalité de sa végétation naturelle d'origine, suite à sa mise en culture puis à son urbanisation aujourd'hui avancée.

2.1.3 Milieu humain

Le projet, inscrit dans une zone totalement urbanisée, est situé dans la bande des 2000 m du rivage et est soumis à l'interdiction portée par l'article L.146-7 du Code de l'urbanisme. Cet article mentionne l'interdiction de la création de nouvelle route de transit à moins de 2000 m du rivage. Toutefois, les dispositions des deuxième, troisième et quatrième alinéas de cet article ne s'appliquent pas en cas de contraintes liées à la configuration des lieux ou, le cas échéant, à l'insularité. La Commission Départementale de la Nature des Paysages et des sites a été consultée (le 19 mai 2010) et a émis un avis favorable avec réserves sur l'impact de l'implantation de la voie nouvelle. Cet avis est joint en annexe du présent dossier. Les réserves émises par la CDNPS ont été prises en compte dans le présent dossier. (Voir chapitre 1.1.2 de la notice explicative).

D'un point de vue démographique, d'après le recensement de la population de 2006, la commune de Vallauris comptabilisait 30 610 habitants, pour une superficie de 13 km², soit environ 2 348 habitants/km² et la commune d'Antibes comptabilisait 75 820 habitants, pour une superficie de 26 km², soit environ 2 863 habitants/km².

Sur la commune de Vallauris, 70 % des logements sont des résidences principales. Sur l'ensemble des logements, 74 % sont des logements dans un immeuble collectif. La plupart des résidences (70 %) ont été construites entre 1949 et 1989. Seulement 17 % du parc a été construit avant 1949. La vacance représente 11,2 % du total du parc de logements.

Sur la commune d'Antibes, 65,5 % des logements sont des résidences principales. Sur l'ensemble des logements, 82 % sont des logements dans un immeuble collectif. La plupart des résidences (74 %) ont été construites entre 1949 et 1989. Seulement 14 % du parc a été construit avant 1949. La vacance représente 4,6 % du total du parc de logements.

Le secteur d'étude n'est pas concerné par le domaine agricole et consiste essentiellement en un milieu urbain.

On distingue sur l'ensemble de la section : des zones d'urbanisation récente développées tout le long de l'emplacement réservé du futur tracé de la RD 6107, une zone d'activités, (la zone artisanale de Lauvert), au Nord du tracé « la ville jardin », au Sud du tracé « la ville en renouvellement ».

Le projet se devra d'être compatible avec les documents et règles d'urbanisme en vigueur, à savoir : La Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes (DTA 06, procédure engagée par l'Etat en 1997), le SCOT de Sophia-Antipolis, approuvé le 5 mai 2008, le Plan de Déplacements Urbains de la CASA, approuvé le 26 Novembre 2007, la Charte pour l'Environnement d'Antibes, approuvé le 25 mai 1999.

La Déclaration d'Utilité Publique du programme d'aménagement a été prononcée le 8/07/1975 et prorogée jusqu'au 8/07/1985 par décret en date du 14/05/1980. A la suite, les emprises nécessaires à la réalisation du projet ont été inscrites dans les documents d'urbanisme des communes concernées : en février 1978 pour Antibes et en septembre 1981 pour Vallauris.

La ville d'Antibes ne possède ni POS, ni PLU à l'heure actuelle, le dernier POS ayant été annulé. Ainsi, c'est le Règlement National d'Urbanisme qui s'applique sur la commune. Un nouveau PLU est en cours d'élaboration.

Sur la commune de Vallauris, le document d'urbanisme en vigueur à ce jour est le Plan Local d'Urbanisme approuvé le 20 décembre 2006. Le tracé du projet sur le secteur d'étude se situe principalement dans la zone UB. Aucun emplacement réservé n'est présent sur le tracé de la future RD 6107. Le projet est compatible avec ce PLU. Même si aucun emplacement réservé n'est prévu, le Conseil général possédant la maîtrise foncière des terrains, le projet n'est pas susceptible d'être inscrit en emplacement réservé.

Des réseaux sont présents sur le secteur d'étude du projet de déviation de la RD 6007.

Sur la zone d'étude, le réseau routier est hiérarchisé de la manière suivante : le réseau structurant est assuré par la RD 6107, la RD 6007 dans la traversée de Golfe Juan, RD 6098 et la RD 35 bis permettant de rejoindre l'A8. Le réseau de liaisons inter-quartier est assuré par l'avenue de Cannes et la RD 135 qui permet notamment de relier la RD 6007 à Vallauris. Les voies de desserte locale au trafic moins important, permettant d'assurer la desserte des différents secteurs de la zone d'étude.

Les plus forts trafics sont supportés par la RD 6007, avec un trafic croissant de Cannes vers Antibes passant d'environ 18 000 véhicules/jour sur le chemin de l'Aube à 24 000 véhicules/jour sur l'Avenue de Cannes. C'est l'axe structurant de desserte et de modération de la zone d'étude.

En terme d'accidentologie, la RD 6007 est une zone d'accumulation d'accidents corporels (ZAAC). Le secteur d'étude, d'un linéaire d'environ 3000 m, représente 30 % de l'accidentologie corporelle de la commune, plus de 71 % des tués et 28 % des BH (BH : Blessés nécessitant au moins 24h d'hospitalisation). Les deux-roues motorisés sont impliqués dans 66 % de l'accidentologie. A noter une accidentologie forte concernant les piétons : impliqués dans 26 % des conflits.

Dans le cadre de l'étude de trafic réalisée par EGIS Mobilité, une enquête Origine Destination a également été réalisée. Selon cette étude, le trafic de distribution de la zone d'étude est plus important que l'échange.

Actuellement, la zone d'étude, prise de façon élargie, est desservie par le réseau urbain de transports en commun de la Communauté d'Agglomération Sophia - Antipolis. Ainsi, le réseau « Envibus » relie entre eux les différents pôles urbains de l'agglomération. Au vu de l'organisation actuelle du réseau, 4 lignes régulières sont concernées par la mise en place du projet.

Dans la partie nord du périmètre, le stationnement sur l'espace public est relativement faible dans la mesure où la zone est en grande partie uniquement résidentielle.

Le Département des Alpes-Maritimes possède un schéma départemental des pistes cyclables dénommé « plan vélo 2005 – 2015 ». Ainsi, sur le secteur d'étude le Conseil général 06 prévoit la réalisation d'une piste cyclable sur le littoral, dénommée « les Mirandoles ».

Globalement, les niveaux de la pollution atmosphérique sur le secteur d'étude restent faibles et les effets sanitaires induits également.

Concernant l'ambiance sonore, les études ont montrées que celle-ci était considérée comme modérée sur le secteur d'étude, malgré la forte urbanisation du secteur d'étude.

2.1.4 Patrimoine et paysage

Aucun vestige, ni patrimoine archéologique n'est recensé sur le secteur d'étude. Un diagnostic archéologique a été réalisé en 2008.

Sur la commune de Vallauris, le projet est concerné par le périmètre de protection de la colonne de Napoléon 1er, représentant une colonne commémorative du débarquement de Napoléon Ier à Golfe Juan et ses abords.

Le PLU de Vallauris fait également état de plusieurs bâtiments protégés. Ces constructions et installations, d'un grand intérêt architectural, ne doivent pas faire l'objet de démolition totale et tous les travaux engagés ne doivent pas compromettre le caractère architectural et paysager des constructions et installations.

Le contexte général présente une certaine mixité d'occupation du sol. Au Nord du projet de la déviation, dans les collines en surplomb, on trouve en alternance des restes d'espaces naturels (pinèdes) avec des espaces résidentiels essentiellement composés de petites (à moyennes) villas avec jardins. L'ensemble composant un espace péri urbain de faible à moyenne densité bâti. Dans cet ensemble certaines traces, voire la survivance d'anciennes cultures arboricoles subsistent, en particulier dans la partie centrale du tracé de la déviation. Au Sud du projet, la partie agglomérée, souvent en pleine mutation forme un tissu urbain beaucoup plus densément bâti, composé d'ensembles résidentiels récents (immeubles isolés ou en petits groupes), alternant avec des friches immobilières. La zone d'activités du Lauvert (entrepôts commerciaux) occupe une bonne partie de l'espace en partie Est du projet.

2.2 PRESENTATION DU PROJET

Le projet de déviation s'inscrit dans le programme général de déviation de la RD 6007, la déviation de Vallauris représentant la dernière phase des aménagements.

Le Conseil général des Alpes-Maritimes a lancé une concertation publique du 25 juin au 12 juillet 2007, avec pour objectif d'associer la population locale, les associations et les personnes concernées à l'élaboration du projet définitif.

Le projet présenté avait les principales caractéristiques suivantes : profil retenu d'une 2 x 2 voies dont une voie serait réservée aux transports en commun en site propre (sous réserve de l'étude de trafic). La limitation de vitesse était prévue à 70 km/h. Le projet était divisé en trois tronçons séparés par 4 articulations.

La concertation a mis en évidence l'intérêt majeur de ce projet pour améliorer les conditions de circulation et de cadre de vie des quartiers concernés par l'actuelle RD 6007. Cependant, une majorité des riverains a exprimé après la clôture de la période d'exposition et de recueil d'avis, par pétition et lettres, des craintes quant aux effets négatifs de la nouvelle voie sur son environnement.

Le bilan de la concertation a été successivement approuvé par les communes de Vallauris (1er octobre 2008), d'Antibes (21 novembre 2008) et par le Conseil général des Alpes-Maritimes le 26 février 2009.

Suite à cette concertation, le Conseil général des Alpes-Maritimes a décidé d'engager l'approfondissement des études relatives à l'insertion de ce projet de voie nouvelle dans son environnement urbain et naturel. Une attention particulière a été accordée aux aspects suivants : impact sonore et protections phoniques, intégration visuelle et paysagère, respect des continuités de cheminement locales, insertion des modes de déplacements « doux » et des transports collectifs. De plus, il a été proposé d'étudier une réduction de la vitesse de 70 à 50 km/h (permettant une réduction des nuisances sonores).

Cette opération fait partie du plan de résorption des points noirs routiers adopté par le Conseil général des Alpes-Maritimes le 25 novembre 2004.

La déviation a pour objectifs :

- l'amélioration de la qualité de vie des habitants du centre ville et des quartiers environnants,
- l'amélioration de la sécurité des usagers du centre ville et des quartiers environnants,
- l'amélioration des conditions de circulation des véhicules entre Cannes et Antibes,
- la sécurisation de la RD 6007 qui n'est pas adaptée au trafic qu'elle supporte actuellement.

Dans le cadre du projet de déviation de la RD 6007, le Conseil général des Alpes-Maritimes a pris en compte les aspects relatifs aux thèmes du développement durable et de la HQE (Haute Qualité Environnementale). Dans ce cadre, une démarche relative à ces 2 thèmes a été mise en place.

Sept scénarios d'aménagement ont été étudiés :

- la variante V0 est l'absence d'aménagement,
- les variantes 1 à 4 ont été étudiées lors des études préliminaires de la DDE en 2003, à savoir :
 - la variante V1 est la création d'une section enterrée ou tunnel long, à 2 tubes, entre le carrefour du Pont de l'Aube et celui des Eucalyptus
 - la variante V2 est la création d'une section enterrée ou tunnel court,
 - la variante V3 est la création d'un tracé au niveau du terrain naturel et échanges avec toutes les voies Nord/Sud,
 - la variante V4 est la création d'un tracé au niveau du terrain naturel et avec un seul échange intermédiaire avec la RD 135,
- la variante V5 a été étudiée suite à une demande du collectif d'associations en octobre 2009. Cette variante correspondant à une section enterrée en tranchée couverte et tunnel bidirectionnel entre le pont de l'Aube et le carrefour des Eucalyptus,
- la variante V6, a été étudiée suite à la concertation publique de 2007 et correspond à un projet se rapprochant de la variante V3 modifiée suite aux remarques de la concertation.

Le projet soumis à l'enquête correspond à la variante 6 décrite précédemment.

Il consiste en la construction d'une voie de 7 mètres avec trottoirs et pistes cyclables, avec carrefours à niveau, giratoire ou à feux et une vitesse limitée à 50 km/h en réservant une emprise pour un TCSP. Le projet a également pris en compte les aspects d'insertion paysagère et environnementale notamment pour la réduction des nuisances phoniques en optimisant le profil en long qui doit rester le plus proche du terrain naturel en respectant les contraintes hydrauliques imposées par le PPRI.

Cet axe est porteur de différents modes de déplacement qu'il conviendra de faire cohabiter le plus harmonieusement possible, en conservant la possibilité de mettre en œuvre un TCSP.

Le projet prévoit la mise en place de 4 bassins de rétention - traitement et de 2 bassins décanteur/déshuileur. Le projet comprend également la réalisation de 17 Ouvrages Hydrauliques assurant l'écoulement des eaux des vallons.

Au regard des enjeux environnementaux forts, le projet a été conçu en intégrant sur tout le linéaire de larges trottoirs de chaque côté des voies, ainsi qu'une piste cyclable. Plusieurs zones de stationnement ont été également prévues pour favoriser les modes doux et les transports collectifs.

Vu le contexte de l'opération, les objectifs du maître d'ouvrage et l'analyse des variantes au regard de la thématique développement durable (voir ci-dessus), le projet a été retenu pour les raisons suivantes :

- Un projet qui respecte au mieux les engagements fixés en matière de développement durable,
- Un projet qui correspond au mieux les attentes du maître d'ouvrage,
- L'amélioration de la qualité de vie des habitants du centre ville et des quartiers environnants,
- L'amélioration de la sécurité des usagers,
- Un bon compromis entre l'amélioration des conditions de circulation des véhicules entre Cannes et Antibes, et l'amélioration du cadre de vie des riverains,
- Voie calée le plus possible au niveau du terrain naturel pour être transparente vis-à-vis des écoulements hydrauliques actuels et qui permet aussi de conserver une vue dégagée,
- Un projet qui rend la possibilité de réalisation d'un TCSP dans le temps,
- Un projet qui permet l'accès aux transports en commun (comparé à d'autres variantes),
- Un projet qui permet la réalisation d'un aménagement de l'espace paysager et des cheminements doux,
- Un projet qui en prend en compte la plurimodalité,
- Un projet compatible avec les documents d'orientations générales (SCOT, DTA, PDU),
- Un projet qui assure au mieux la distribution du trafic sur le plan communal, intercommunal et départemental.
- Un investissement et un coût d'exploitation moindre.

2.3 IMPACT EN PHASE CHANTIER

2.3.1 Impact de la phase chantier

Le trafic des véhicules associés au chantier pourra entraîner une augmentation des flux de circulation sur les voies locales (voies transverses, RD 6007, RD 35 ...). De plus, les travaux liés au carrefour de desserte pourront perturber la circulation. Cependant, les techniques utilisées pour la réalisation du carrefour sont traditionnelles et n'auront donc aucune conséquence qui ne soit connue et prévisible. Cependant toutes les mesures seront prises pour limiter la gêne aux usagers et aux riverains.

Au niveau du giratoire de l'Aube et des carrefours intermédiaires, l'impact des travaux se fera particulièrement ressentir. Il est difficile d'envisager un itinéraire temporaire de déviation. Cependant, le projet présente un avantage de proposer une bande de terrain dénudée où pourront circuler les véhicules de chantier sans perturber le trafic de la RD6007. Voie qui est souvent saturée.

L'impact sur le trafic sera minimisé par le choix des périodes de travaux, principalement hors période de fort trafic, notamment durant la période estivale où le trafic y est le plus élevé.

Le chantier est susceptible d'induire la production de déchets très hétérogènes, selon 3 classes suivantes : déchets inertes, déchets non dangereux, déchets dangereux. A partir de l'identification et de la quantification des déchets prévisibles, une analyse approfondie des filières locales de traitement et de valorisation sera conduite par type de déchets.

A l'échelle du périmètre du projet, l'impact des nuisances sonores produites restera limité compte tenu du fait qu'un chantier est par nature une activité temporaire. L'impact sera également variable en fonction de la position des habitations par rapport au projet. Des nuisances sonores seront également produites le long des itinéraires de chantier empruntés par les véhicules de transport des matériaux (trafic routier supplémentaire).

Au regard de la durée dans le temps du chantier, les effets sur la qualité de l'air seront temporaires et peuvent être considérés comme nulles à long terme.

Par temps de pluie, les sorties d'engins et de camions sur la voie publique pourraient provoquer des dépôts de boue. En plus des nuisances visuelles dues à la saleté de la chaussée, se posent des problèmes de sécurité. Cependant toutes les mesures seront prises pour limiter la gêne aux usagers et aux riverains.

Les nuisances faibles liées aux émissions d'odeurs et extrêmement limitées dans le temps, ne nécessitent pas la mise en place de mesures environnementales spécifiques.

La sécurité des travailleurs sera assurée en accord avec la réglementation en vigueur. Les travaux liés à la création du projet de déviation sont susceptibles de générer des perturbations temporaires, limitées à la durée du chantier. Les nuisances produites par le chantier sont extrêmement limitées dans le temps et des mesures en phase chantier seront mises en place pour limiter les risques sur la santé des riverains.

La présence des engins de chantier et des dépôts de matériaux ou déchets de chantier va réduire la perception paysagère qui sera momentanément altérée. En cas de besoin, il sera fait usage de clôtures qui pourront assurer la discrétion des différentes opérations du chantier.

2.3.2 Impacts sur les différents milieux

Les travaux nécessitent localement des terrassements ou des remblais. Des effets sur la topographie sont donc attendus localement.

Du point de vue quantitatif, les travaux prévus ne seront pas de nature à avoir une incidence sur les écoulements souterrains et les conditions d'alimentation de la nappe. Compte tenu de la nature du projet, les risques de modifications des conditions d'écoulement et d'alimentation de la nappe ne sont pas à craindre.

Du point de vue qualitatif, la mise en place de mesures spécifiques pendant la phase travaux, notamment dans le cadre d'un accident permettra de limiter l'impact des travaux d'aménagement sur la qualité des eaux souterraines.

Du point de vue quantitatif, la phase de travaux est susceptible d'avoir un impact quantitatif sur les eaux superficielles et le réseau hydrographique local. Les cours d'eau ne seront pas obstrués. La mise en place de mesures spécifiques pendant la phase travaux, permettra de limiter ces impacts.

La pollution générée en phase travaux est temporaire. Cependant, pour réduire l'impact occasionné par la phase travaux, sur ce type d'aménagement, des mesures seront mis en place. De plus, dans le cadre de la réalisation de ce projet d'aménagement, un dossier Loi sur l'Eau sera réalisé. Ce dernier présentera de façon précise les mesures mises en place en phase travaux, pour limiter les risques de pollution sur les eaux souterraines et superficielles.

Les travaux prévoient la destruction de quelques habitats de friches herbacées, arbustives et arborées. Pendant les terrassements, les surfaces d'emprises seront limitées au strict nécessaire et la végétation sera préservée autant que possible. Le défrichement et les terrassements sont susceptibles de perturber la faune. La destruction de la végétation pourra également se traduire par la suppression ou la fuite des espèces résidentes associées. Enfin, signalons que les travaux se feront en dehors des périodes de nidification. Compte tenu du milieu naturel en présence, l'impact sur les habitats naturels, la faune et la flore en phase chantier reste donc limité.

La réalisation des travaux aura un impact temporaire sur certaines activités, notamment sur le secteur de Lauvert. Cependant les accès seront maintenus durant la phase chantier. L'impact sur les activités pendant la phase travaux sera donc limité.

Il conviendra de veiller aux risques d'interception des réseaux existants. Lors des travaux, toutes les mesures seront prises pour limiter au minimum les coupures d'alimentation.

Un diagnostic archéologique a été réalisé en 2008. Selon ce dernier les résultats archéologiques de cette opération de diagnostic apparaissent extrêmement limités.

2.4 MESURES EN PHASE CHANTIER

Il conviendra d'éviter les jours de fortes pluies.

De plus, pour les phases de chantier induisant un trafic plus important, il conviendra de programmer les travaux de façon à limiter au maximum les impacts sur les trafics pendant la saison estivale (juillet et août) et des week-ends.

Si besoin, il sera opéré un arrosage régulier du chantier afin de limiter le soulèvement de poussières. L'organisation du chantier devra permettre le bon déroulement de la circulation. Une information du public sera réalisée en continu, en ce qui concerne les périodes du chantier et les événements particuliers. A la fin des travaux, les

entreprises devront organiser le repli de leur matériel, le démontage des baraques démontables et le nettoyage des différents chantiers.

Le chantier sera matérialisé par une signalisation claire et adaptée, clos et interdit à la population. Des dispositifs de sécurité seront également mis en place. Les entrepreneurs des travaux devront tenir la voie publique en état de propreté aux abords du chantier et sur les points ayant été salis par suite de leurs travaux.

Le maître d'ouvrage spécifiera dans les pièces particulières du marché les prestations vis-à-vis de la propreté des lieux qu'il entend faire respecter.

Les entreprises ayant en charge la réalisation du chantier devront fournir un Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets (S.O.G.E.D.) en accord avec la réglementation en vigueur. Le recours à la valorisation devra être systématiquement recherché. Concernant les déblais, il semble que les matériaux extraits présentent des taux de pollution négligeables. Toutefois, le degré de pollution des sols devra être vérifié par les entreprises de travaux publics travaillant sur le site. La méthodologie pourra faire l'objet d'une analyse précédant la passation des Contrats de Travaux. Après terrassement, les matériaux extraits seront stockés provisoirement sur site.

Les recommandations environnementales de l'étude d'impact et les observations faites au cours de l'enquête publique serviront à établir un cahier des prescriptions spéciales relatives à l'environnement listant les mesures techniques à prendre pendant le chantier pour supprimer ou réduire ses effets.

L'organisation du chantier devra permettre le bon déroulement de la circulation du secteur d'étude. Une attention sera portée sur la RD 6007 et sur les traverses. Des mesures seront mise en place par le maître d'ouvrage, pour compenser les éventuelles coupures temporaires ou restrictions de la circulation. Pour limiter la circulation des Poids Lourds sur les voies adjacentes, il pourra être envisagé la possibilité de circuler sur les emprises du projet. Les voiries locales empruntées par les engins à l'occasion des travaux seront nettoyées et entretenues pendant la durée du chantier et remises en état.

Des actions de communication auprès des riverains et des usagers du site mais également à l'échelle communale pourront être menées par les partenaires du projet en amont du démarrage et tout au long du chantier.

Les horaires de fonctionnement du chantier seront régis de manière à minimiser les effets des nuisances acoustiques sur le voisinage. Il sera également veiller au respect de la réglementation en matière de bruit des engins de chantier.

Des mesures seront prises en phase chantier pour limiter l'impact sur les eaux superficielles et souterraines (ravitaillage des engins de chantier hors chantier, engins lavés préférentiellement au sein des ateliers, traitement des eaux de ruissellement des plates-formes de travaux et des aires de chantier par des dispositifs temporaires ...).

De plus, toutes les mesures seront prises de façon à ne pas aggraver le risque inondation en phase travaux. Le chantier veillera à ne laisser aucun encombrant obstruer les ruisseaux du secteur d'étude.

Afin de limiter l'impact sur la faune locale, les éventuels travaux de déboisement seront effectués, dans la mesure du possible, en dehors des périodes de nidification. Dans le cas où des coupes et abattages d'arbres seraient réalisés, un marquage précis des arbres à abattre sera réalisé.

En cas de découverte fortuite de vestiges lors des travaux, des mesures spécifiques seront prises en collaboration avec le Service Régional de l'Archéologie.

2.5 IMPACT ET MESURES EN PHASE EXPLOITATION

2.5.1 Impact et mesure sur le milieu physique

L'aménagement projeté n'est pas d'une taille ou d'une nature telle qu'il puisse avoir un impact sur la climatologie locale ou globale.

2.5.2 Impact et mesures sur la qualité de l'air

Sur l'ensemble de la zone d'étude, les concentrations de polluants diminuent entre l'état initial et les états futurs. Elles sont d'ailleurs toutes inférieures entre l'état initial et l'état futur avec déviation. Malgré l'augmentation du trafic induit par la création de la déviation dans la bande d'étude, on peut remarquer que la réalisation du projet soulage l'ensemble de la zone d'étude et notamment le bord de mer ainsi que la RD 6007. Pour la situation avec projet, l'effet des murs anti-bruit est positif pour l'environnement puisqu'il permet de canaliser les concentrations maximales au niveau des routes et de les réduire considérablement au-delà.

En conclusion, on peut observer que malgré une augmentation du trafic, l'intégration du projet permettra une diminution de la dispersion et donc un impact sur la population riveraine locale moins important. Le centre-ville de Golfe-juan et le bord de mer se trouvent soulagés. La zone urbaine gagne en qualité de l'air car les dispersions sont moins importantes. Cette réduction d'impact sera également reliée à un risque sur la santé qui sera également réduit.

2.5.3 Impact et mesures sur la topographie – géologie

Le projet d'aménagement de la déviation impose la réalisation de déblais / remblais, entraînant un impact visible sur la topographie du site. Cependant, les remblais seront limités uniquement au niveau des vallons, pour permettre le franchissement de ces derniers par la déviation.

Le tracé sera calé le plus près possible du niveau du terrain naturel.

Aucune mesure spécifique complémentaire n'est préconisée.

Le projet n'aura pas d'impact sur la géologie locale.

2.5.4 Impact et mesures sur l'hydrologie : les eaux souterraines

Aucun captage d'alimentation en eau potable n'est localisé sur le site ou à proximité. Seul quelques puits appartenant à des propriétaires privées sont présents.

Compte tenu de la nature du projet et des mesures mises en place (structure de traitement (rétention / dépollution) et de systèmes de dépollution (déboureur / déshuileur), réseau étanche d'évacuation des eaux usées, prise en charge des accidents par les services de secours adéquats), les risques de contamination des eaux souterraines apparaissent limités.

2.5.5 Impact et mesures sur l'hydrologie : les eaux superficielles

Le projet prévoit la mise en place de mesures afin de pallier les trois types de risques de pollution attendus sur le site (accidentelle, chronique et saisonnière) : mise en place de 4 structures de traitements sur l'ensemble du linéaire, mise en place de 2 bassins de type décanteur/déshuileur, la mise en place d'un réseau étanche d'évacuation des eaux usées, prise en charge des accidents par les services de secours adéquats. Compte tenu de la nature du projet, les risques de contamination des eaux souterraines apparaissent limités.

Sur le linéaire du tracé de la déviation, l'imperméabilisation générera un volume supplémentaire d'eaux pluviales, ainsi qu'une augmentation des débits en aval du secteur d'étude. Lors de la conception du projet, toutes les mesures ont été prises pour réduire l'emprise du projet et ainsi limiter au maximum les surfaces imperméabilisées. Le projet prévoit ainsi la mise en place de 4 structures de traitement (d'un volume total de 3130 m³ hors volume mort de 120 m³) qui permettront entre autre de compenser l'augmentation des débits en aval. Compte tenu de ces moyens, l'impact de l'imperméabilisation restera donc modéré à l'aval du secteur d'étude. Les débits et les écoulements issus des nouvelles surfaces imperméabilisées seront maîtrisés et n'auront pas d'impact significatif sur le milieu récepteur.

Actuellement, les eaux pluviales se rejettent directement au milieu naturel sans aucun traitement. Les eaux ruisselant sur le sol se dirigent par gravité vers un point bas naturel puis s'infiltrent directement dans les sols.

Concernant la pollution chronique, le projet prévoit la réalisation de 4 structures de traitement, chacune composée d'un ouvrage de confinement, et de 2 bassins de type décanteur/déshuileur.

Concernant la pollution saisonnière, la douceur du climat méditerranéen limite l'utilisation des produits de déverglacement. Les concentrations induites du projet dans les cours d'eau locaux ne sont donc pas de nature à provoquer des dommages supplémentaires sur la vie aquatique. L'incidence du projet est donc peu importante vis-à-vis d'éventuelles pollutions saisonnières.

Concernant la pollution accidentelle, les structures de traitement seront équipées en aval d'une vanne martelière. En cas d'accident, les ouvrages prévus sur le projet, permettent largement de contenir la charge d'un camion citerne afin de permettre une dépollution des eaux rejetées dans le milieu naturel.

Un plan d'intervention et de secours de ce tronçon sera réalisé en collaboration avec les services compétents pour être opérationnel trois mois avant la fin des travaux, il sera sous la responsabilité de la collectivité.

2.5.6 Impacts et mesures sur le risque inondation

Le secteur d'étude est particulièrement sensible aux problèmes d'inondations. Le projet s'attachera à ne pas perturber les écoulements interceptés et le régime des cours d'eau récepteurs. Afin d'assurer la transparence hydraulique du projet, le tracé de la déviation est calé le plus possible au terrain naturel. Le tracé a également tenu compte des recommandations du règlement des PPRI en vigueur. Les ouvrages hydrauliques de rétablissement des écoulements naturels et de traversée sous chaussée seront suffisamment dimensionnés de manière à laisser les eaux s'écouler librement. Le projet prévoit la mise en place de structures de traitement / rétention qui permettront l'écroulement des débits.

Le projet est donc conçu de manière à ne pas modifier l'écoulement naturel des eaux en terme de risques d'inondations. La situation existante ne sera donc pas aggravée, tant au niveau qualitatif que quantitatif, par la réalisation du projet.

De plus, le projet respectera les dispositions réglementaires du PPRI.

2.5.7 Impact et mesures sur l'ambiance sonore et les risques naturels

On retiendra qu'au total il y a 184 bâtiments (maisons individuelles + immeubles collectifs) à protéger d'un point de vue acoustique dans le cadre de l'application de la réglementation sur le bruit. En ce qui concerne les murs anti-bruit la volonté du maître d'ouvrage est de protéger également les bâtiments postérieurs au projet afin de ne pas rompre la continuité des écrans.

Le projet de protection proposé se décompose comme suit :

- 180 bâtiments sont protégés par un linéaire de près de 5,4 km de protections acoustiques (34 écrans acoustiques et 11 murets). Ce type de protection a été mis en place en priorité à chaque fois que c'était techniquement possible. Le coût estimé de ces protections est de l'ordre de 5,5 M€ HT.
- 72 bâtiments nécessitent un traitement de façade complémentaire à la protection à la source proposée (bâtiment complet ou les étages supérieurs seulement). Les bâtiments concernés sont des maisons individuelles (55 maisons) et des immeubles d'habitations (17 immeubles). Le coût estimé de ces protections est de l'ordre de 1,3 M€ HT.

Au final, le projet de protection proposé permet de protéger 184 bâtiments (dont 17 immeubles collectifs) pour un coût de l'ordre de 6,8 M€ HT, soit un ratio de l'ordre de 37000 € par bâtiment.

Le projet se trouve en zone de sismicité faible. Le projet ne présente aucun impact vis-à-vis des risques d'éboulements puisqu'il s'inscrit dans une zone périurbaine non soumise à des phénomènes d'éboulements

rocheux. Concernant le risque d'inondation, la future déviation de Vallauris / Golfe Juan prévoit de maintenir les écoulements des vallons à l'aide d'ouvrages hydrauliques dimensionnés à la crue exceptionnelle.

2.5.8 Impact et mesures sur le milieu naturel

Les impacts resteront modérés par une limitation et une optimisation de la localisation des emprises. Des aménagements paysagers sont prévus, ce qui permettra de compenser les suppressions des zones de végétation et de favoriser l'insertion du projet dans son environnement local.

Le milieu se trouve déjà fortement bouleversé par les phénomènes d'urbanisation liés au développement de ces zones et ne présente aucun biotope propice à la conservation d'habitat naturel et au maintien des espèces. Les atteintes sur le milieu environnant concernent les emprises nécessaires à la mise en place de la voie.

Le Conseil général a fait réaliser un recensement des arbres remarquables présents sur le site (étude SEGED). Dans le cadre du projet, la collectivité s'est efforcée de conserver en place les plus beaux sujets. Dans le cas contraire, les arbres seront déplacés dans l'emprise du projet s'ils supportent une transplantation.

2.5.9 Impact et mesures sur le milieu humain

L'aménagement de la déviation de la RD 6007 permettra d'alléger le trafic sur cette dernière. Ainsi, le projet permettra de rendre la traversée de la RD 6007 plus conviviale et d'améliorer le cadre de vie des riverains.

Le projet aura un impact positif sur la zone d'activités de Lauvert en permettant de mieux desservir le site et d'assurer ainsi une deuxième voie de liaison. Aucune activité industrielle ou commerciale ne sera ainsi négativement affectée économiquement par le projet.

Les emprises nécessaires à la réalisation des travaux ont fait l'objet de réservations dans les documents d'urbanisme des deux communes concernées, et sont maîtrisées par le Conseil général.

Il n'y a aucune activité touristique particulière dans le secteur d'étude du projet. L'amélioration générale de la circulation et l'abaissement des trafics sur l'actuelle RD 6007 et sur la route du bord de mer (RD 6098) sont des facteurs favorables au tourisme.

Le projet ne prévoit pas de pose de réseau d'eau potable, ni de réseau d'eaux usées sur le secteur d'étude. En cas de dévoiement de réseaux d'eaux pluviales actuels, l'écoulement des eaux sera assuré de façon identique à l'existant. Dans tous les cas, la continuité des réseaux sera assurée. Lors des travaux, toutes les mesures seront prises pour limiter au minimum les coupures d'alimentation.

En l'absence de déviation de la RD6007, le trafic continuera de croître sur la RD 6007, avec une hausse de près de 100 uvp/h aux deux heures de pointe. L'aménagement proposé va améliorer : la fluidité du trafic sur l'ensemble de la zone, les conditions de desserte des quartiers environnants, une meilleure performance des transports en commun. L'impact de l'aménagement sera donc positif sur le trafic et la desserte du secteur d'étude. Afin de ne pas modifier les conditions de sécurité routière pour les usagers, des dispositions seront prises pour assurer la sécurité. Des simulations dynamiques de trafic ont été réalisées tout au long de l'étude, pour modéliser la charge de trafic sur le nouvel axe.

L'aménagement de la déviation de la RD 6007 aura un impact positif sur les transports en commun, l'implantation d'arrêts de bus étant prévus.

Eu égard aux enjeux environnementaux forts, et dans l'objectif de réaliser un aménagement urbain dans lequel tous les modes de déplacement peuvent coexister en harmonie, le projet de RD6107 privilégie les modes doux ainsi que les transports collectifs.

Le projet de nouvelle voie RD6107 a été conçu en intégrant sur tout le linéaire, de larges trottoirs de chaque côté des voies, ainsi qu'une piste cyclable. Plusieurs zones de stationnement ont été également prévues pour favoriser les modes doux et transports collectifs.

2.5.10 Impact et mesures sur le patrimoine et le paysage

Le site ne présente pas de sensibilité archéologique particulière. De plus, la nature du projet implique que les risques de découverte fortuite et d'impact sur le patrimoine archéologique sont limités. Un diagnostic archéologique a d'ailleurs été réalisé en 2008 et aucun vestige majeur n'a été découvert.

Concernant le périmètre de protection du monument historique, la commission Départementale de la Nature des Paysages et des sites et l'ABF (l'architecte des Bâtiments de France) ont émis un avis favorable sur l'impact du projet sur ce dernier (favorable avec réserves pour la commission, voir détails en annexe).

Le PLU de Vallauris fait état de plusieurs bâtiments protégés. Le projet ne touchera pas à ces bâtiments. Ainsi, il n'aura aucun impact sur ces derniers.

La philosophie générale d'aménagement de la déviation de Vallauris est de qualifier en « boulevard urbain » l'ensemble du linéaire en variant les aménagements paysagers liés aux séquences traversées. L'aménagement de l'espace, créé par ce projet, se constitue en développant de nouvelles thématiques paysagères et architecturales, tout en privilégiant les vues et les insertions urbaines. Le parti d'aménagement général et d'insertion paysagère prévoit de distinguer d'Est en Ouest, 4 grandes séquences paysagères successives et 2 grandes articulations urbaines sous forme de giratoire.

2.5.11 Impact et mesures sur les documents et règles d'urbanisme

Les communes de Vallauris et d'Antibes font parties de la zone littorale du secteur bande côtière de la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes. Le projet de déviation est inscrit à la DTA en tant que voie principale projetée. Les communes d'Antibes et de Vallauris sont soumises à la Loi Littoral.

Les communes d'Antibes et Vallauris sont concernées par le SCOT de Sophia-Antipolis. Le projet est compatible avec le SCOT de la CASA.

Les emprises nécessaires à la réalisation des travaux ont fait l'objet de réservations dans les documents d'urbanismes des deux communes concernées. Ainsi le projet n'est pas soumis à mise en compatibilité des PLU.

Le projet est concerné par l'application de la loi littoral.

L'article L146.6 du Code de l'urbanisme définit que l'urbanisation est interdite dans les espaces remarquables du Littoral sauf les aménagements légers après enquête publique. Le projet s'inscrit dans un milieu urbain, il n'est pas affecté par cet article. Le projet de déviation de la RD 6007 est cependant situé dans la bande des 2000 m du rivage, il est donc concerné par l'article L.146-7 de la loi. Toutefois, les dispositions des deuxième, troisième et quatrième alinéas ne s'appliquent pas en cas de contraintes liées à la configuration des lieux ou, le cas échéant, à l'insularité. Le site du projet se situe dans un environnement contraignant et le linéaire choisi est le seul endroit possible pour la réalisation de cette déviation, un report de ce dernier au delà de la bande des 2000 m étant impossible, compte tenu de la topographie accentuée et de la forte urbanisation du site. La Commission Départementale de la Nature des Paysages et des sites a été consultée (le 19 mai 2010) et a émis un avis favorable avec réserves sur l'impact de l'implantation de la voie nouvelle. Cet avis est joint en annexe du présent dossier. Les réserves émises par la CDNPS ont été prises en compte dans le présent dossier. (Voir chapitre 1.1.2 de la notice explicative).

Concernant le Grenelle de l'environnement, le maître d'ouvrage a pris en compte les préoccupations environnementales, telles qu'elles se sont exprimées dans le cadre de ce Grenelle de l'Environnement.

De plus, la commune d'Antibes a été la première des Alpes-Maritimes à s'engager dans l'élaboration d'une Charte pour l'Environnement le 25 mai 1999. Dans le cadre du projet de déviation de la RD 6007, le maître d'ouvrage s'est engagé à se rapprocher le plus possible des orientations et objectifs de la Charte pour l'Environnement approuvée le 25 mai 1999.

2.6 IMPACT DU PROJET SUR LA SANTE HUMAINE

2.6.1 Nuisances sonores

Le projet de protection propose se décompose comme suit :

- 180 bâtiments sont protégés par un linéaire de près de 5.4 km de protections acoustiques (34 écrans acoustiques et 11 murets). Ce type de protection a été mis en place en priorité à chaque fois que c'était techniquement possible. Le coût estimé de ces protections est de l'ordre de 5.5 M€ HT.
- 72 bâtiments nécessitent un traitement de façade complémentaire à la protection à la source proposée (bâtiment complet ou les étages supérieurs seulement). Les bâtiments concernés sont des maisons individuelles (55 maisons) et des immeubles d'habitations (17 immeubles). Le coût estimé de ces protections est de l'ordre de 1.3 M€ HT.

L'impact du projet sur les nuisances sonores a donc été pris en compte et sera limité par les aménagements mis en place.

2.6.2 Qualité de l'air

La population exposée peut être considérée comme importante puisque la bande d'étude du projet est peuplée, la bande d'étude étant situé en milieu urbain. Le projet s'inscrit dans un milieu déjà fortement urbanisé à l'heure actuelle, et donc les riverains sont déjà soumis à des polluants liés au trafic important sur les voiries du secteur d'étude. Le trafic sur le secteur d'étude sera fluidifié. Ainsi, les riverains de la RD 6007 verront leur cadre de vie amélioré.

Du point de vue de l'indice pollution population, on note une baisse entre les situations futures et l'état initial, mais la baisse la plus importante est notée pour la situation avec projet de déviation. En conclusion, sur l'aspect sanitaire, le projet a un impact positif.

Sur la déviation, les concentrations maximales seront essentiellement cantonnées dans les emprises du fait de la présence des murs anti-bruit le long de la voie. Cependant, les temps d'exposition des usagers se verront réduits du fait de la fluidité de la circulation et de la mise en place d'une onde verte.

Sur l'ensemble de la zone d'étude, Les concentrations diminuent entre l'état initial et les états futurs (elles sont d'ailleurs toutes inférieures à l'état futur).

Après réalisation du projet, les concentrations maximales se situent au niveau de la déviation et il y a très peu de dilution vers les bords. Les murs anti-bruit font que les panaches de concentrations se diluent beaucoup moins et restent donc concentrés au niveau de la route. La situation avec déviation enregistre des concentrations qui sont globalement plus faibles comparés aux autres scénarios.

La réalisation de la déviation entraînera une augmentation du trafic sur l'ensemble de la bande d'étude mais en contrepartie elle soulagera certains tronçons surchargés et permettra un accès plus court et plus rapide pour aller d'Antibes à Vallauris.

Néanmoins, il a été démontré les avantages que peut apporter la réalisation de la déviation sur la qualité de l'air et sur ses concentrations sur l'ensemble de la zone d'étude. La situation future sans aménagement n'apporte que très peu d'avantages sur la qualité de l'air et ce malgré l'amélioration technique des moteurs.

On peut donc observer que malgré une augmentation du trafic, l'intégration du projet permettra une diminution de la dispersion et en terme d'impact direct sur la population, l'influence du projet est positive puisque les concentrations estimées sont nettement moins importantes. Le centre-ville de Golfe-juan et le bord de mer se trouvent soulagés.

La zone urbaine gagne en qualité de l'air car les dispersions sont moins importantes. Cette réduction d'impact sera également reliée à un risque sur la santé qui sera également réduit.

Sur cette base, on peut donc remarquer l'apport très bénéfique du projet sur la qualité de l'air et sur les taux de concentrations pour la population locale notamment dans la zone urbaine de Vallauris-Golfe-Juan et d'Antibes-Juan Les Pins. Le projet présente un bilan très positif en matière de qualité de l'air et de dispersion des polluants. En ce qui concerne les usagers de la déviation, ceux-ci verront les temps d'exposition se réduire du fait de la fluidité du trafic

De plus, le maître d'ouvrage envisage de planter environ 700 arbres ainsi que 15 000 m² de végétaux arbustifs. La végétation prévue le long de l'itinéraire permettra une approche écotoxicologique en réduisant les effets de la pollution atmosphérique.

2.6.3 Qualité des eaux

Le projet induit la création de structures de traitement et de dépollution. Ces structures ont pour vocation d'assurer, par décantation, l'élimination d'une partie de la charge polluante, notamment les matières en suspension (MES) qui fixent une grande partie des hydrocarbures et des métaux lourds. Compte tenu des aménagements mis en place dans le cadre du projet, il n'y aura pas d'incidence notable sur la qualité des eaux et par conséquent sur la santé humaine.

2.6.4 Le milieu naturel et le sol

Les mesures mises en place pour le traitement des eaux éviteront une pollution des sols et par la même occasion, celle de la faune et de la flore, d'où un risque moindre pour leur santé. Le projet n'aura pas d'impact important sur le milieu naturel et le sol et, par conséquent, sur la santé des populations proches.

Aucun champ de captage d'Eau Potable n'existe dans le périmètre d'étude.

3 Présentation du programme et analyse des impacts engendrés

3.1 Contexte – Présentation du programme

Le projet de déviation de la RD 6007, sur les communes d'Antibes et de Vallauris Golfe-Juan, fait partie d'un ensemble d'aménagement plus large, correspondant à la déviation de la RD 6007 (anciennement RN 7) entre Cannes et Antibes. Ce programme d'aménagement a été découpé en plusieurs tranches, comme suit :

- tranche 1 : réalisation du tronçon Cannes – carrefour du Pont de l'Aube (giratoire Av Maréchal Juin au carrefour du pont de l'Aube),
- tranche 2 : réalisation du tronçon Antibes – carrefour des Autrichiens (carrefour du général Vautrin au carrefour des Autrichiens),
- tranche 3 : réalisation du tronçon carrefour des Autrichiens – carrefour du Pont de l'Aube, elle-même réalisée en 2 étapes :
 - réalisation du tronçon carrefour des Autrichiens - carrefour des Eucalyptus (réalisé),
 - réalisation du tronçon carrefour des Eucalyptus - carrefour du Pont de l'Aube (objet du présent dossier).

A terme, le programme prévoit également la possibilité d'une 4^{ème} tranche correspondant à la réalisation de voies réservées pour un Transport Commun en Site Propre (TCSP) dans le tronçon carrefour des Eucalyptus - carrefour du Pont de l'Aube.

3.1.1 Présentation des tranches 1 et 2 du programme

Les travaux de la tranche 1 du programme, entre Cannes et le carrefour du Pont de l'Aube, ont consisté en la réalisation d'une route à 2x2 voies, entre le giratoire de l'avenue du Maréchal Juin sur la commune de Cannes, et le Carrefour du Pont de l'Aube, créée dans le cadre de cette tranche, sur la commune de Vallauris Golfe Juan.

La tranche 2 du programme, entre Antibes et le carrefour des Autrichiens, a été réalisée entre 1981 et 1985. Les travaux ont consisté en la réalisation d'une route à 2x2 voies, entre le carrefour du général Vautrin et le Carrefour des Autrichiens sur la commune d'Antibes.

3.1.2 Présentation des tranches 3 et 4 du programme

La tranche 3 du programme, entre le carrefour des Autrichiens et le carrefour du Pont de l'Aube, a été divisée en 2 tranches :

- un 1^{er} tronçon, consistant en la création d'une route à 2x2 voies, a été réalisé entre le carrefour des Autrichiens et le carrefour des Eucalyptus, sur la commune d'Antibes. Ce dernier a été mis en service en 1997. Elle correspond à des chaussées séparées (2x2 voies) sans accès riverains,
- un 2^{ème} tronçon qui prévoit la création du dernier barreau de liaison entre ces différents aménagements, entre le carrefour des Eucalyptus et le carrefour du Pont de l'Aube.

NB : Entre l'aménagement de ces 2 tronçons, il a également été réalisé l'aménagement de la RD 35 bis, qui permet la liaison entre la RD 6007 et l'A8.

C'est le tronçon entre le carrefour des Eucalyptus et le carrefour du Pont de l'Aube, dernier barreau routier à réaliser, qui fait l'objet de la présente enquête publique.

Il est également prévu la réalisation d'une 4^{ème} tranche dans le cadre du programme, qui consiste à la mise en place d'une voie TCSP sur le secteur d'étude. Ainsi, les aménagements routiers du projet de déviation de la RD 6007, décrits dans la présente étude d'impact, prennent en compte la réalisation future de cette voie TCSP. C'est pour cette raison que le projet conserve l'intégralité de l'emprise réservée aux documents d'urbanisme, pour l'insertion future de cette voie TCSP, dans l'aménagement de la RD 6107.

NB : en terme de mode doux (notamment les pistes cyclables), le projet viendra compléter le projet de réalisation d'une piste cyclable sur le littoral, dénommée « la littorale » (section « les Mirandoles » à Vallauris). Ce projet de piste cyclable, s'inscrit notamment dans le schéma de déplacement cyclable du département des Alpes-Maritimes qui vise à créer des pistes sécurisées, tant pour la pratique quotidienne que pour offrir une alternative à la voiture et des itinéraires touristiques et de loisirs pour un public local et saisonnier. Il constitue un enjeu majeur de ce schéma et une des priorités du Conseil général. En effet, il fait partie des itinéraires d'intérêt national défini par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire et recoupe par ailleurs en partie l'itinéraire de la véloroute entre le Var et l'Italie. Les aménagements projetés visent à sécuriser cet itinéraire très prisé.



Vues des aménagements de la Tranche 1



Vues des aménagements de la Tranche 2 Vues des aménagements de la Tranche 3 (1^{ère} étapes)



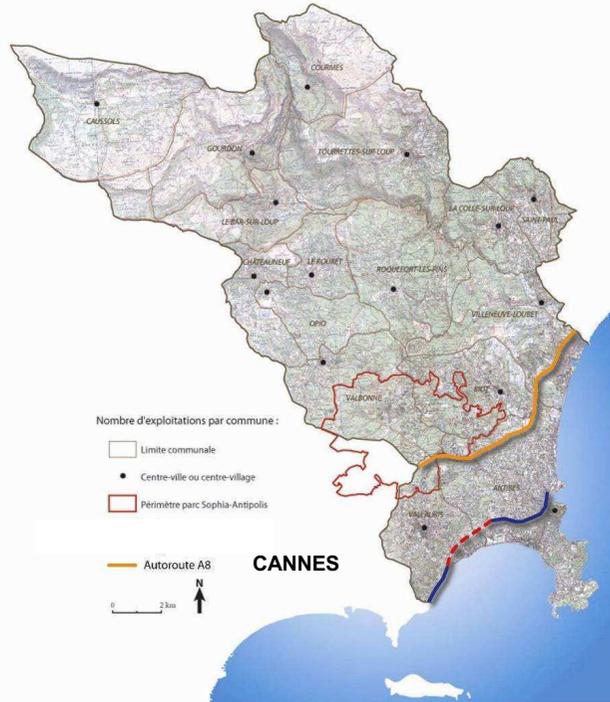
Aménagement de la RD 35 bis



3.2 L'aire d'étude du cadre global du programme

L'ensemble du programme s'étend sur 3 communes : Cannes, Antibes et Vallauris – Golfe Juan. Ces dernières couvrent respectivement une superficie de 19,62 km², 26,48 km² et 13,04 km². Située directement en bordure du littoral de la côte d'azur, ces communes sont toutes les 3 limitrophes, Vallauris étant situé entre Cannes et Antibes.

Les communes d'Antibes et de Vallauris font partie des 16 communes qui composent la Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis (CASA). Cette dernière s'étend sur une grande partie du territoire des Alpes-Maritimes, des plateaux de Caussols au bord de mer.



Source SCOT CASA

La commune de Cannes ne fait pas partie d'une intercommunalité. Les communes se situent à 33 km de Nice pour la plus éloignée (Cannes) et 20 km pour la commune la plus proche (Antibes).

L'ensemble des 3 communes représente une part importante de la population du département des Alpes-Maritimes (plus de 70 000 habitants pour Antibes et Cannes et plus de 30 000 pour Vallauris). Ces dernières représentent également des points touristiques importants du département. Le festival de Cannes attire des milliers de visiteurs sur la commune de Cannes au mois de Mai. Les 3 communes possèdent un patrimoine naturel et historique riche et important, qui fait que de nombreux touristes nationaux et internationaux viennent visiter ces lieux. Elles sont desservies principalement par l'autoroute A8 et l'ancienne route Nationale 7, aujourd'hui devenu RD 6007 et qui traverse de part en part le secteur d'étude.

3.3 Synthèse des enjeux et effets du programme sur l'environnement

Tout au long de la réalisation des différentes phases du programme, les aménagements successifs ont du prendre en compte les enjeux de l'aire d'étude. Compte tenu de la forte urbanisation de celle-ci, la réalisation du programme est susceptible d'avoir engendré des impacts sur des thèmes tels que la qualité de l'air, l'ambiance acoustique, les eaux superficielles et souterraines, l'occupation du sol, les activités ... Ces impacts, qu'ils soient positifs ou négatifs, peuvent être transposés à la réalisation de la dernière phase, objet de ce document.

Enjeux sur le milieu physique et impacts envisageables

Concernant le milieu physique, compte tenu de la forte urbanisation, l'aire d'étude du programme présente des enjeux essentiellement du point de vue de la qualité de l'air, de l'ambiance acoustique et des eaux superficielles et souterraines.

La réalisation des phases successives du programme a été susceptible d'engendrer une augmentation du rejet des polluants atmosphériques, liée principalement à la circulation automobile. Cependant, à l'heure actuelle, selon les études et les relevés de mesures sur la qualité de l'air, les concentrations en polluants ne dépassent pas les seuils réglementaires. La réalisation du programme n'a donc pas engendré une forte augmentation de la concentration des polluants. Ceci est principalement dû au fait que les aménagements réalisés ont fluidifié un trafic auparavant saturé sur le site.

La réalisation des phases successives du programme a engendré des impacts sur l'ambiance sonore de l'aire d'étude. Cependant, des mesures ont été mises en place, notamment lors de la réalisation de la 2^{ème} phase et du 1^{er} tronçon de la 3^{ème} phase. Des écrans acoustiques ont notamment été mis en place, ce qui a permis de limiter les impacts des aménagements sur les habitations les plus proches et d'améliorer le cadre de vie des riverains. Enfin, compte tenu de la localisation en front de mer et de l'absence d'habitations proches, il n'a pas été nécessaire de mettre en place ce type de mesures sur la phase 1.

Enfin, l'aire d'étude ne présente pas d'enjeux majeurs sur les eaux superficielles et souterraines, cette dernière n'étant pas concernée par des ruisseaux ou des rivières importantes, ni des nappes aquifères importantes. De plus, suite à la réalisation des aménagements, il n'a pas été repéré de pollutions importantes sur le site.

Enjeux sur le milieu naturel et impacts envisageables

L'ensemble du programme s'inscrit dans un milieu relativement urbanisé. Ainsi, la flore et la faune du secteur d'étude ne présentent pas de caractère remarquable. En effet, le milieu est fortement anthropisé. L'urbanisation accentuée entraîne, en effet, une banalisation de la faune et de la flore sauvage avec présence d'espèces communes que l'on trouve partout en milieu urbain. L'aire d'étude du programme ne présente donc pas d'enjeux particuliers du point de vue du milieu naturel.

Ainsi, la réalisation des aménagements successifs du programme n'a pas engendré d'impact majeur sur le milieu naturel. Les atteintes sur le milieu environnant ont principalement concerné les emprises nécessaires à la mise en place des aménagements.

Enjeux sur le milieu humain et impacts envisageables

Compte tenu de la localisation du projet, les enjeux sur le milieu humain sont importants (trafic important, activités présentes, milieu urbanisé ...). Cependant, la nature même du programme a pris en compte ces enjeux, puisque les aménagements réalisés visaient à l'amélioration du cadre de vie de l'aire d'étude et une meilleure redistribution du trafic routier (fluidification du trafic). Les aménagements successifs des différentes phases ont ainsi permis d'améliorer les conditions de circulation, l'accessibilité du site pour les riverains et les non riverains, le cadre de vie de l'aire d'étude.

4 Étude d'impact de l'opération soumise en enquête

4.1 Objet de l'étude - Présentation de l'opération soumise à enquête

Comme expliqué précédemment, le programme d'aménagement était initialement scindée en trois tranches :

- tranche 1 : réalisation du tronçon Cannes – carrefour du Pont de l'Aube (giratoire Av Maréchal Juin au carrefour du Pont de l'Aube),
- tranche 2 : réalisation du tronçon Antibes – Carrefour des Autrichiens (carrefour du général Vautrin au carrefour des Autrichiens),
- tranche 3 : réalisation du tronçon carrefour des Autrichiens – carrefour du Pont de l'Aube, elle-même réalisée en 2 étapes :
 - réalisation du tronçon carrefour des Autrichiens - carrefour des Eucalyptus (réalisé),
 - réalisation du tronçon carrefour des Eucalyptus - carrefour du Pont de l'Aube (objet du présent dossier).

Le projet soumis à enquête correspond à la seconde étape de la 3^{ème} tranche. Il s'agit de la création d'un barreau de liaison entre le carrefour des Eucalyptus et le carrefour du pont de l'Aube. Les aménagements permettront la création d'une voirie de type 2x1 voie et d'aménagements paysagers, et la mise en place de pistes cyclables et d'autres aménagements urbains. Le projet terminera ainsi le programme en assurant la jonction des différentes sections.

La Déclaration d'Utilité Publique a été prononcée le 8/07/1975 et prorogée jusqu'au 8/07/1985 par décret en date du 14/05/1980. A la suite, les emprises nécessaires à la réalisation du projet ont été inscrites dans les documents d'urbanisme des communes concernées : en février 1978 pour Antibes et en septembre 1981 pour Vallauris.

Depuis cette époque, la tranche 1 a été réalisée, tous les terrains réservés sur les communes de Vallauris et d'Antibes ont été acquis et les tronçons compris entre Jules Grec et les Eucalyptus ont successivement été réalisés et mis en service.

Conformément à la réglementation en vigueur, ces travaux d'un coût supérieur à 1,9 M€, feront l'objet d'une enquête publique avec étude d'impact de type Bouchardeau.

Longue de 2,7 kilomètres, cette future infrastructure permet de finaliser le programme d'ensemble de délestage des sites de bord de mer et des centralités communales, en reliant entre eux les principaux pôles urbains.

Ce futur axe traversera un milieu urbain sur des terres laissées en friche depuis une vingtaine d'années. D'un point de vue socio-économique, la future déviation contribuera à assurer une meilleure desserte du secteur notamment au regard de la zone d'activités du secteur Lauvert.

4.2 Contenu et objectifs de l'étude d'impact

Le présent dossier d'étude d'impact est relatif au projet d'aménagement de la déviation de Vallauris / Golfe Juan, consistant en la création de la RD 6107, dernière partie de la 3^{ème} tranche du programme précédemment décrit.

NB : le projet pour laquelle cette étude d'impact a été réalisée, prend en compte la réalisation, dans le futur, d'une 4^{ème} tranche, qui consiste en la réalisation d'une voie TCSP, en bordure immédiate de la RD 6107. À l'heure actuelle, les procédures aboutissant au lancement de cette 4^{ème} tranche, n'ont pas été lancées. C'est pour cette raison que le présent dossier ne traitera pas de cette dernière tranche, et que celle-ci devra faire l'objet d'une étude d'impact à part entière, lors du lancement du projet.

Le coût des travaux étant supérieur à 1,9 millions d'euros, le projet est soumis à étude d'impact au titre des articles L. 122-1 à 3 du Code de l'Environnement, issus de l'article 2 de la loi n°76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature, et des articles R. 122-1 à 16 du Code de l'Environnement, issus du décret n°77-1141 du 12 octobre 1977 modifié.

Elle constitue également une pièce importante du dossier qui sera soumis à l'enquête publique renforcée pour la protection de l'environnement, dite procédure « Bouchardeau » régie par les articles L.123-1 à 16 et R.123-1 à 23 du Code de l'Environnement (issus de la loi n°83-630 du 12 juillet 1983 dite « Bouchardeau » relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement et ses décrets d'applications n°85-453 du 23 avril 1985 modifié et n°93-245 du 25 février 1993 aujourd'hui abrogés).

L'étude d'impact a pour finalité, à partir des différentes études menées en amont :

- de permettre la compréhension du fonctionnement et de la spécificité du milieu sur lequel le projet intervient,
- d'identifier les incidences des aménagements projetés sur le milieu naturel et humain ainsi que sur le paysage, et d'en évaluer les conséquences acceptables ou dommageables,
- de définir les mesures devant être mises en œuvre.

Elle doit permettre, en outre, de guider le maître d'ouvrage dans la conduite de son projet et d'informer le public.

Conformément à l'article R.122-3 du Code de l'Environnement, l'étude d'impact comprend :

1. Une analyse de l'état initial du site et de son environnement.
2. Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui feront l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu.
3. Une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement et en particulier sur les sites et paysages, faune et flore, milieu naturel et équilibre biologique, et, le cas échéant, sur la commodité du voisinage ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique.
4. Les mesures envisagées par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire, pour supprimer, réduire, si possible compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes.
5. Une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation.
6. L'évaluation des consommations énergétiques et l'analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances.

Le dossier doit également comporter un résumé non technique afin d'en faciliter la prise de connaissance par le public.

4.3 Le cadre réglementaire d'une étude d'impact

Au-delà du cadre formel de l'étude d'impact fixé par les textes précités, la prise en compte de l'environnement est assurée par les principaux textes réglementaires suivants :

Directives européennes

Directive 85/337/CEE du 27 juin 1985, modifiée par la directive 97/11/CE du 3 mars 1997 sur l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992, concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages.

Directive 79/409/CEE du Conseil du 2 avril 1979, concernant la conservation des oiseaux sauvages.

Directive 2000/60/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau.

Code de l'Environnement

- articles L. 122-1 à 3 et R. 122-1 à 16 relatifs aux études d'impact,
- articles L. 123-1 à 16 et R. 123-1 à 23 relatifs aux enquêtes publiques et aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
- articles L. 210-1 et suivants et R.211-1 et suivants relatifs à l'eau et aux milieux aquatiques,
- articles L. 220-1 et suivants et R.221-1 et suivants relatifs à l'air et l'atmosphère
- articles L. 220-1 et suivants et R 221-1 et suivants relatifs à l'air et à l'atmosphère,
- articles L. 221-1 et suivants et R 211-1 et suivants relatifs à l'eau et aux milieux aquatiques,
- articles L. 341-1 et suivants et Articles R 341-1 et suivants relatifs aux sites inscrits et classés,
- articles L. 341-16 et suivants et R. 341-16 et suivants relatifs à la protection des monuments naturels et des sites,
- articles L. 350-1 et L. 411-1 et suivants relatifs à la protection des paysages, de la faune et de la flore,
- articles L. 414-1 et suivants relatifs à la conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore sauvages,
- articles L. 571-1 et suivants relatifs à la lutte contre le bruit.

Code de l'Urbanisme

- articles L. 146-1 et suivants et R 146-1 et suivants relatifs au littoral.

Code du Patrimoine

- articles L. 521-1 et suivants relatifs à l'archéologie préventive,
- articles L. 621-1 et suivants relatifs aux monuments historiques.

Lois

Loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature et plus particulièrement son article 2, abrogé et codifié aux articles L. 122-1 à 3 du code de l'Environnement.

Loi n° 83-630 du 12 juillet 1983, dite loi Bouchard eau, relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'Environnement, aujourd'hui abrogée et transposée dans le code de l'Environnement aux articles L. 123-1 à 16.

Loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit.

Loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, transposée dans le Code de l'Environnement.

Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, son décret d'application n° 2002-213 du 15 février 2002 modifiant le décret n° 98-360 du 6 mai 1998 relatif aux seuils d'alerte, valeurs limites et objectif de qualité de l'air, ainsi que la circulaire n° 98-36 du 17 février 1998 complétant le contenu des études d'impact et projets d'aménagement.