

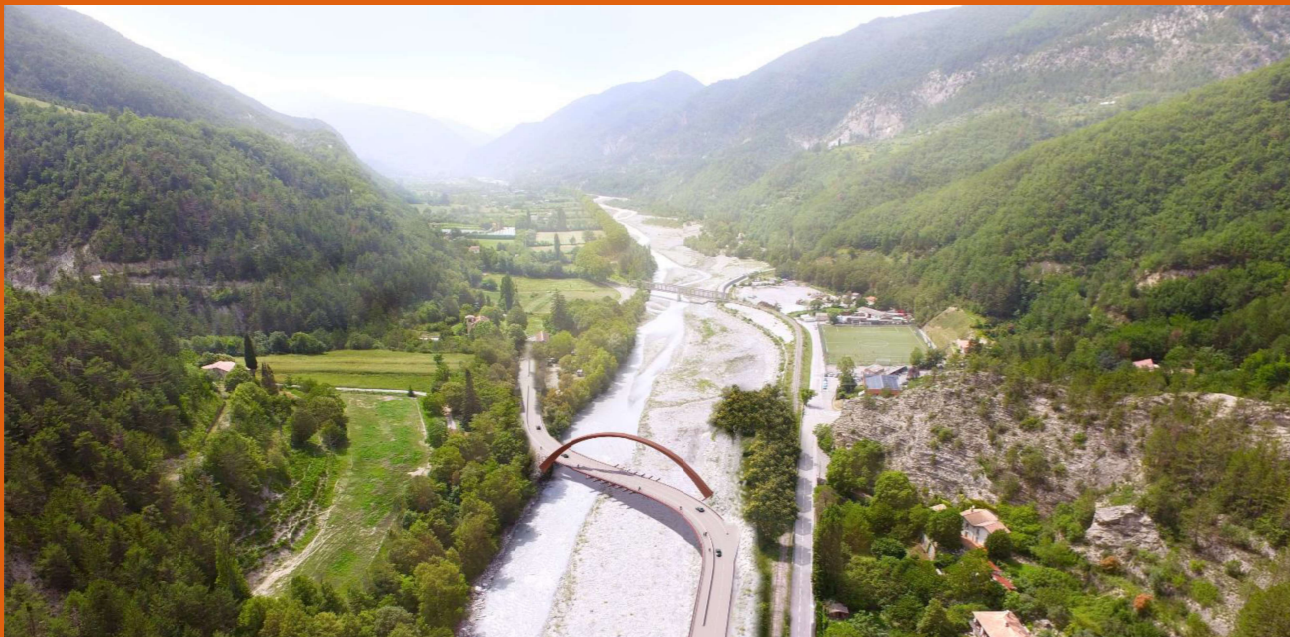
## TABLE DES MATIERES

<b>1 CONTEXTE</b>	<b>3</b>
1.1 Contexte réglementaire	3
1.2 Contexte du projet	3
<b>2 IDENTITE DU PETITIONNAIRE</b>	<b>5</b>
<b>3 LOCALISATION ET DESCRIPTION DE L'ALIGNEMENT D'ARBRES</b>	<b>6</b>
<b>4 DESCRIPTION DES OPERATIONS PROJETEES</b>	<b>8</b>
<b>5 PLAN DE SITUATION</b>	<b>12</b>
<b>6 PLAN DE MASSE</b>	<b>13</b>
<b>7 EFFET DU PROJET SUR LE PAYSAGE</b>	<b>14</b>
<b>8 MESURES DE REDUCTION ET DE COMPENSATION</b>	<b>21</b>
8.1 Descriptif de la mesure de réduction	24
8.2 Descriptif de la mesure de compensation	27
8.3 Calendrier des mesures	29
<b>9 ANNEXES</b>	<b>30</b>
Annexe 1 : Plan de situation	30
Annexe 2 : Plan masse du projet	31

CONSEIL DEPARTEMENTAL DES ALPES-MARITIMES

**RD6202 - RECONSTRUCTION / DEMOLITION DU PONT DE LA  
TRINITE**

# DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION POUR L'ABATTAGE D'ARBRES D'ALIGNEMENT



## 1 CONTEXTE

### 1.1 Contexte réglementaire

Le Département des Alpes-Maritimes sollicite une dérogation à l'interdiction d'abattage d'arbres d'alignement bordant des voies ouvertes à la circulation publique, pour les besoins du projet de construction du nouveau pont de la Trinité sur la RD6202 à Puget-Théniers.

Le présent dossier constitue la demande de dérogation au titre de l'article L350-3 alinéa 4 du code de l'environnement.

### 1.2 Contexte du projet

Le projet de construction du nouveau pont de la Trinité sur la commune de Puget-Théniers, département des Alpes-Maritimes, est soumis à la demande d'autorisation d'abattage d'arbre d'alignement au titre des articles R350-20 et suivants du Code de l'environnement.

Située à 60 km de Nice, dans la moyenne vallée du Var, Puget-Théniers est une commune à la confluence entre la Roudoule et le Var. Elle est traversée par la RD6202 qui relie Nice aux Alpes du Nord en longeant la vallée du Var. Elle est aussi sur le tracé de la liaison ferroviaire entre Nice et Digne avec le passage du train des Pignes. Puget-Théniers est un carrefour historique de la moyenne vallée du Var et marque la transition entre les Alpes-Maritimes et les Alpes de Haute Provence.

Juste avant de quitter les Alpes-Maritimes, le moment du changement de département est marqué par la traversée du Var qui s'effectue grâce au pont historique de la Trinité. Le Département des Alpes-Maritimes a pour projet la reconstruction / démolition de ce pont. Cet ouvrage voûté en pierre qui franchit perpendiculairement le Var présente des désordres structurels importants.

En effet, le diagnostic réalisé par SOCOTEC en 2019 montre que le pont de la Trinité existant est en très mauvais état et nécessite d'importants travaux de réparation et une mise en conformité des dispositifs de retenue.

En raison de sa situation géographique sur un axe très fréquenté entre deux départements, du type de travaux et des problèmes de sécurité et de gabarit, le Département des Alpes-Maritimes porte le projet de construction d'un nouveau pont en aval immédiat du pont actuel, afin d'améliorer le flux de circulation.

Le pont existant est un ouvrage maçonné construit en 1884. Il constitué de 3 voutes ellipsoïdales de longueur allant de 19.70 à 20.50 m pour une longueur totale de 82.20m et de hauteur allant de 5.5 m à 6.5 m. La largeur de cet ouvrage est de 5.88 m fondé sur 2 piles centrales dans le lit mineur du Var.



Figure 1 : Vue aérienne du pont existant de la Trinité

Source : Arcadis

L'opération vise à la construction d'un nouvel ouvrage d'art sur le Var en limite de la commune de Puget-Théniers (06) et d'Entrevaux (04).

Cette opération a pour objectifs de :

- Améliorer et sécuriser la circulation des véhicules routiers tout en intégrant la circulation des cycles sur la RD6202 (itinéraire véloroute V865 inscrit au schéma régional avec connexions amont et aval en projet) ;
- Permettre le croisement des poids lourds ;
- Construire un ouvrage permettant de tenir compte du régime hydraulique torrentiel du Var et améliorant la transparence hydraulique ;
- Créer un ouvrage d'art pérenne ;
- Dégager de tout obstacle le lit majeur du Var pour assurer la continuité hydraulique et la navigation dans le Var ;
- Marquer la porte d'entrée du département des Alpes-Maritimes.

## 2 IDENTITE DU PETITIONNAIRE

Nom et logo du maitre d'ouvrage	Département des Alpes-Maritimes 
Adresse	147 boulevard du Mercantour, 06201 Nice cedex 3
Numéro de SIRET	22060001900016
Nom du représentant légal	M. Charles-Ange GINESY, Président
Nom et qualité du signataire de la demande	M. Sylvain GIAUSSERAND Directeur des Routes et Infrastructures de Transport
N° de téléphone	0497186719
Adresse mail	sgiausserand@departement06.fr

## 3 LOCALISATION ET DESCRIPTION DE L'ALIGNEMENT D'ARBRES

L'alignement d'arbres concerné est localisé dans la commune de Puget-Thénié, dans le département des Alpes-Maritimes, sur la rive gauche du Var. Plus précisément, il se trouve sur la parcelle cadastrale A299, le long de la route départementale D6202.

Cet alignement de 11 platanes est actuellement discontinu, composé de 8 platanes regroupés, puis d'un ensemble de 3 platanes localisé à 65 m à l'ouest sur la même route.

L'objectif est de conserver le maximum d'arbres existants pouvant constituer à la fois des zones d'alimentation, de nidification, de repos pour la faune locale et des éléments ponctuels du continuum écologique local (masse boisée ponctuelle).

Il est prévu d'abattre 6 platanes sur les 11 au total et d'en conserver 5.

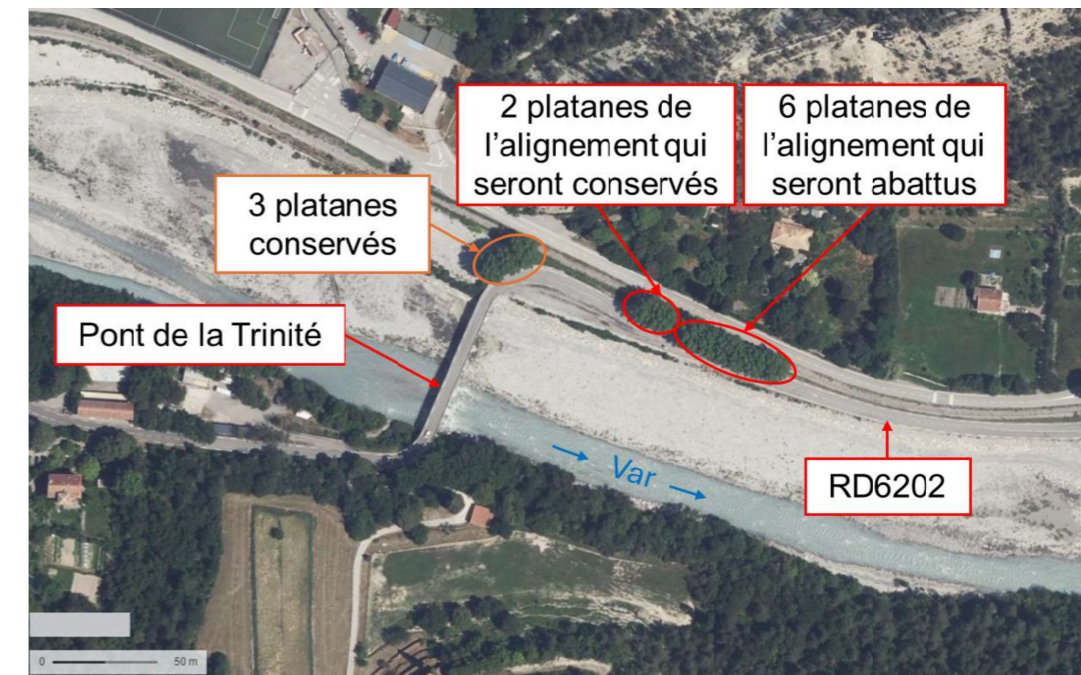


Figure 2 : Localisation de l'alignement d'arbres

Source : Géoportail

La route départementale RD6202 est située principalement dans le département des Alpes-Maritimes. La RD6202 fait partie de l'ancien itinéraire de la route nationale 202 (RN202), qui reliait Nice à Digne-les-Bains avant d'être déclassée en route départementale.



#### Arbres conservés

Figure 3 : Localisation des arbres conservés

Source : Arcadis

## 4 DESCRIPTION DES OPERATIONS PROJETEES

Le pont voûté maçonné de la Trinité est aujourd'hui un marqueur du paysage et du lieu. Présent depuis 1884, il a permis de relier les vallées entre elles et la continuité d'échanges et de développement du territoire.

Son implantation perpendiculaire au lit du Var répond aux usages de l'époque qui visaient à réduire les portées et à limiter les risques de submersion et d'effondrement lors des crues. Par ailleurs, les vitesses de circulation lors de sa construction autorisaient des virages à presque 90° et donc une telle implantation.

Après différentes campagnes de confortement, rénovation et réaménagement, le pont actuel ne peut garantir la sécurité, le confort et la durabilité nécessaires aux usagers et présente également un risque environnemental conséquent en cas de rupture lors d'une crue.

Le Département, après des études amont poussées et l'examen de plusieurs variantes, a décidé d'une démolition / reconstruction du pont pour assurer aux habitants et aux usagers une desserte de la vallée pour les 100 prochaines années à minima.

Le site du projet est fortement contraint en termes d'implantation. Plusieurs usages cohabitent dans un espace exigu délimité par le relief abrupt et le lit du Var.

En rive gauche, la route départementale s'insère entre la digue et la voie ferrée.

En rive droite, le fort dénivelé et la proximité du terrain d'un propriétaire privé réduisent l'emprise disponible pour l'implantation du nouvel ouvrage.

Le nouvel ouvrage doit permettre une transparence hydraulique vis-à-vis du fleuve, ce qui implique de ne pas empiéter sur le lit du Var. Des zones d'exclusion pour l'implantation des appuis, des structures et des voies sont alors apparues très rapidement sur le site.

Ces contraintes d'insertion dans l'existant ont été complétées par des éléments programmatiques guidant le tracé de la future section de route départementale. Il est notamment nécessaire de sécuriser le tracé routier pour pouvoir circuler à une vitesse de 70 km/h sur l'ouvrage, tout en assurant une bonne visibilité en entrée et en sortie du pont.

Les rayons de courbure de la nouvelle portion de route ont ainsi été dessinés de manière à garantir une circulation des véhicules en toute sécurité. Les raccordements avec la route existante ont aussi été pensés de manière à pouvoir maintenir la circulation sur la route départementale et le pont existant pendant les travaux.

L'emprise des appuis du futur ouvrage est délimitée par des zones précises en rive gauche et en rive droite, qui prennent en compte les différentes contraintes hydrauliques et géométriques décrites précédemment.

L'ensemble de ces prérequis superposés en plan a guidé la réflexion vers un ouvrage qui s'insère au plus près du tracé routier, afin de limiter l'emprise des appuis sur les berges.

Pour limiter la portée de l'ouvrage et rendre possibles les raccordements tout en limitant les surlargeurs, les appuis sont placés de part et d'autre de la route. L'ouvrage vient ainsi enjamber la future route départementale et la piste cyclable.

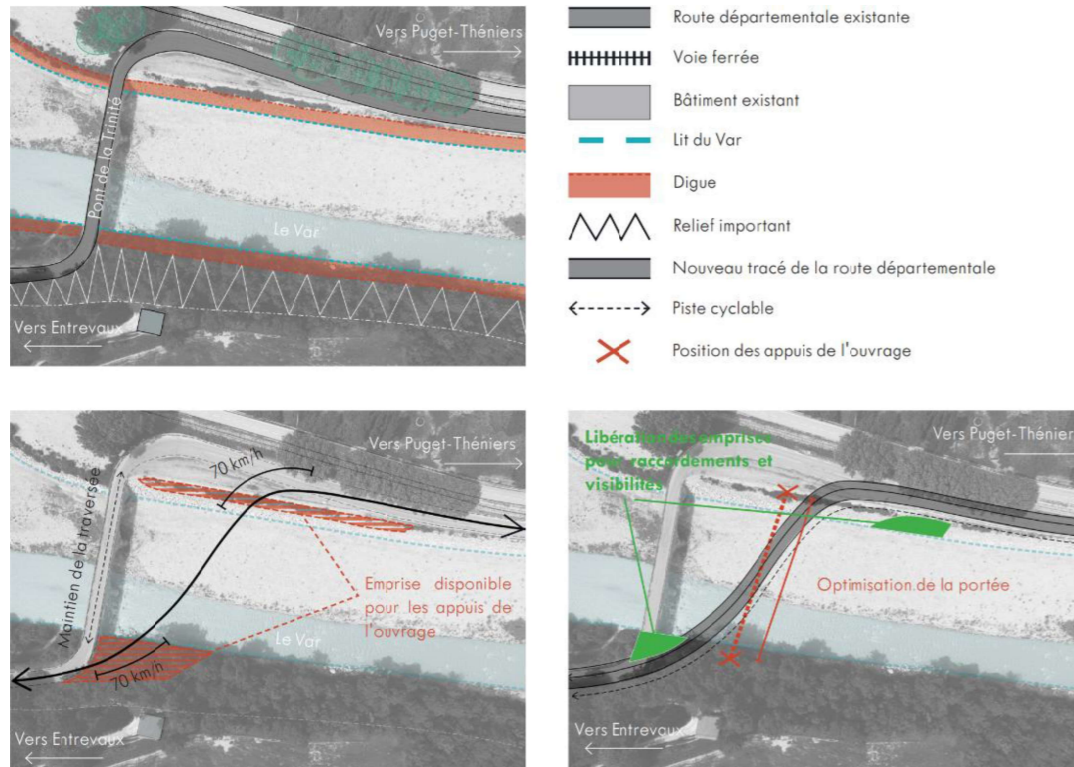


Figure 4 : Schémas d'analyse de site

Source : Arcadis

La route départementale ainsi reconstituée et l'adjonction de la piste cyclable semblent ainsi s'insérer de manière fluide et douce dans la vallée. Les courbes sont légères et tendues. Elles renvoient à la circulation de l'eau en contrebas.

Le tracé de la route en "S" présente une symétrie centrale qui ne pénalise pas une rive par rapport à l'autre. La position de la structure vient renforcer cette symétrie tout en proposant une lecture différente lors du passage sur l'ouvrage. En effet, le franchissement en biais de l'arche amène, lors de la traversée, à un avant et un après et introduit la notion de seuil. Ce principe met en valeur ce moment unique du passage au-dessus du Var sur l'itinéraire des usagers de la route départementale et de la piste cyclable.

Figure 5 : Plan masse  
Source : Arcadis



Dans ce contexte contraignant, la construction du nouveau pont et plus précisément son raccordement à la route départementale impacte 6 platanes de l'alignement d'arbres localisés en rive gauche du Var le long de la D6202.

La coupe des 6 platanes est nécessaire pour libérer l'espace requis pour l'implantation du nouveau tracé de la D6202. L'emprise au sol de ce nouveau tracé a été optimisé de façon à limiter l'impact sur l'environnement tout en respectant les critères minimums de la réglementation de tracé routier.

Cette action est indispensable pour permettre l'implantation sécurisée du nouveau pont et son raccordement à la route départementale, respectant ainsi les contraintes hydrauliques et géométriques du site. Ces modifications sont essentielles pour intégrer de manière fluide et sécurisée la nouvelle infrastructure dans son environnement, tout en assurant une meilleure visibilité et circulation routière, en accord avec les exigences du projet et les normes de sécurité routière.

## 5 PLAN DE SITUATION

Le plan de situation à l'échelle de la commune est présenté en **Annexe 2**.

## 6 PLAN DE MASSE

La Figure 6 présente le plan masse en faisant apparaître les arbres d'alignement concernés par le projet, leur positionnement au sein de l'alignement.

Les 6 arbres d'alignement concernés par les travaux sont positionnés en proximité directe par rapport à la RD6202, à quelques dizaines de cm de la bordure de la chaussée.

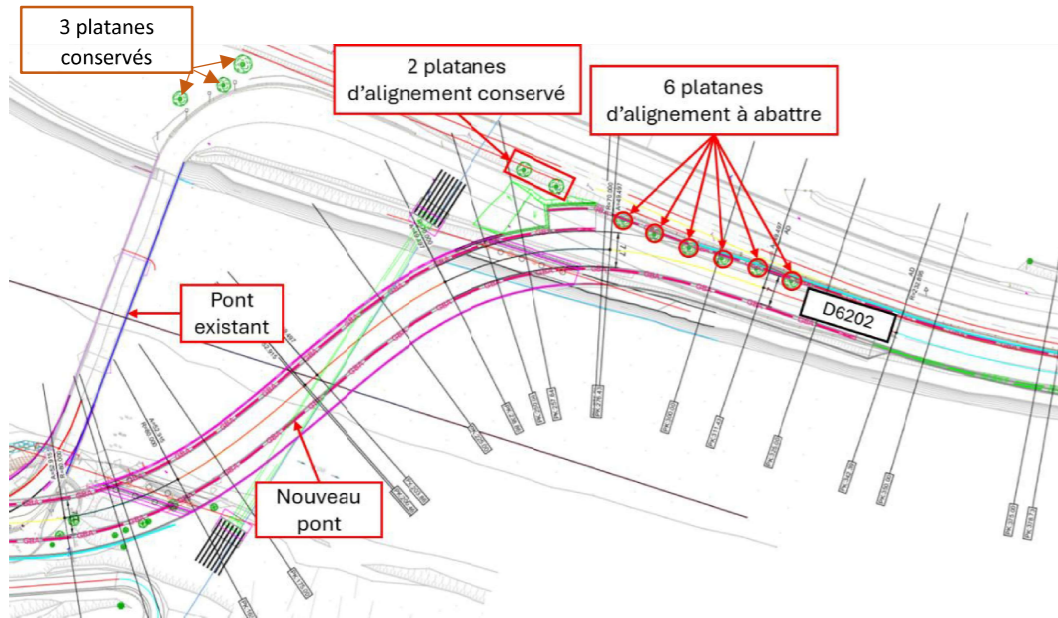


Figure 6 : Localisation des arbres d'alignement à abattre sur le plan masse

Source : Arcadis

Le plan masse du projet coté dans les trois dimensions est disponible en **Annexe 3**.

## 7 EFFET DU PROJET SUR LE PAYSAGE

La Figure 7, la Figure 8 et la Figure 9 présentent les vues du pont de la Trinité existant, en vue de comparer avec les figures suivantes qui présentent l'intégration du nouveau pont dans l'environnement.

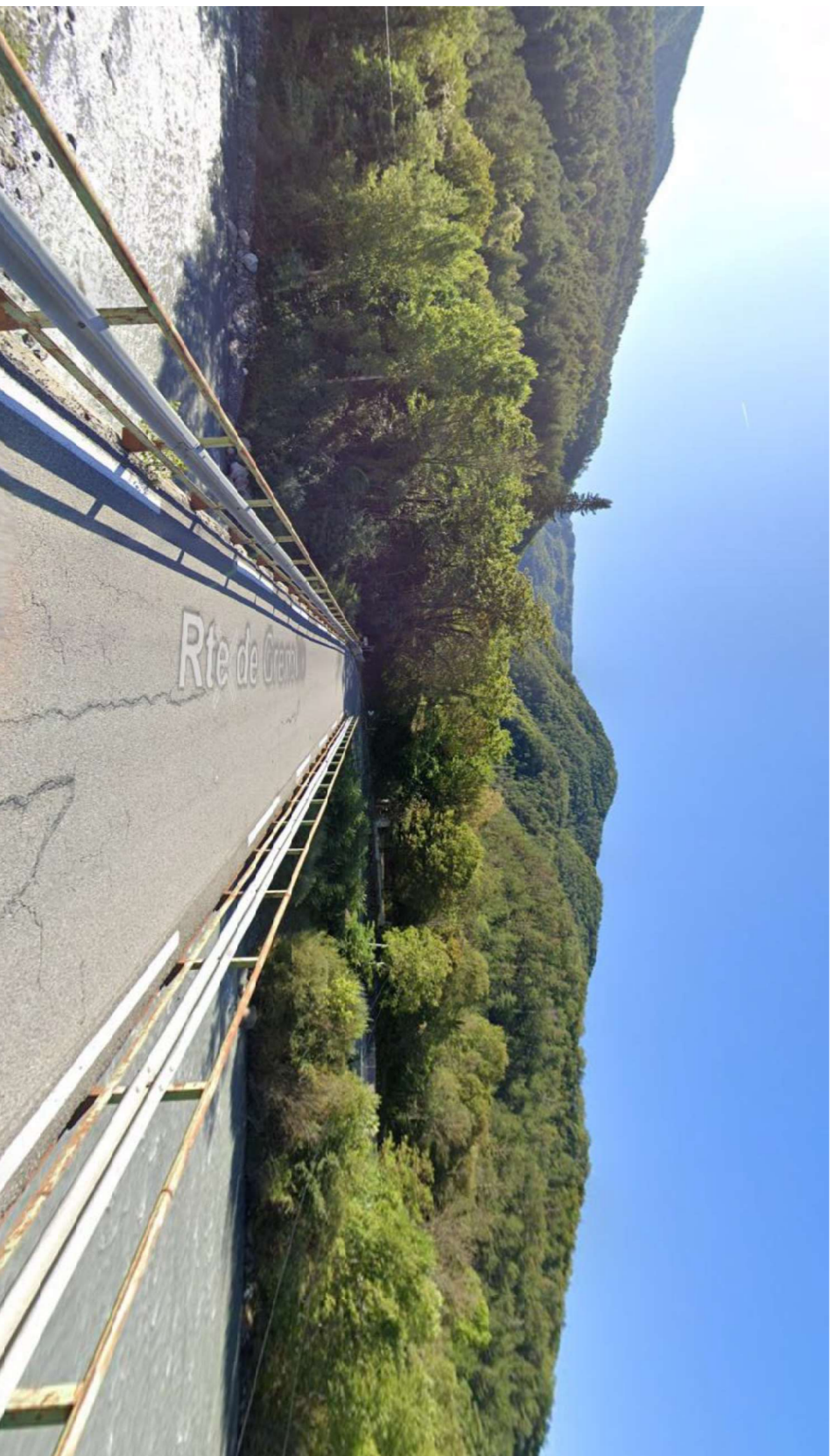


Figure 7 : Vue aérienne du pont de la Trinité existant (vue de l'Est vers l'Ouest)

Source : Arcadis



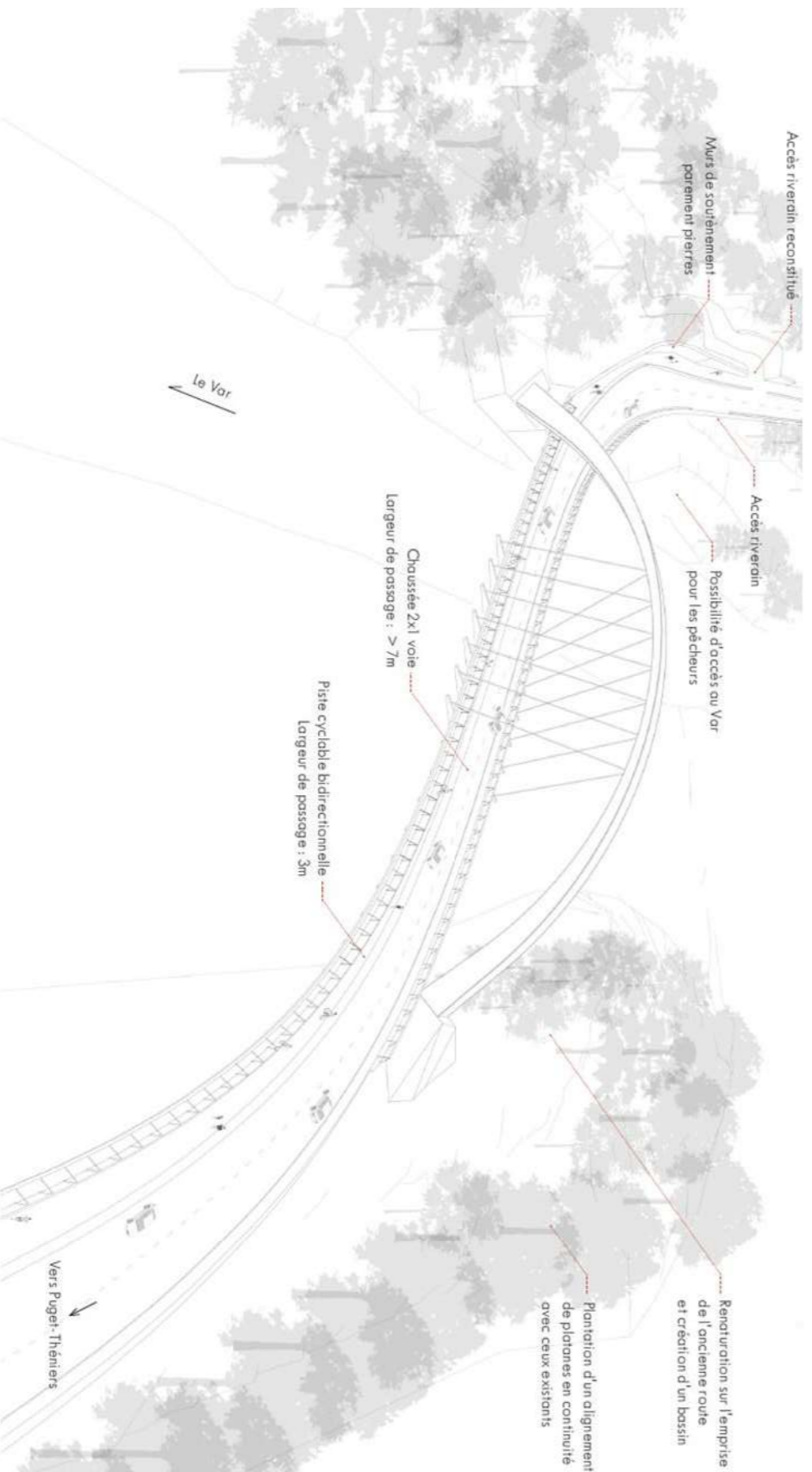
**Figure 9 : Vue depuis le pont de la Trinité existant vers la rive gauche**  
*Source : Street view*



**Figure 8 : Vue depuis le pont de la Trinité existant vers la rive droite**  
*Source : Street view*



**Figure 11 : Intégration du projet dans le paysage – vue aérienne**  
Source : AEI



**Figure 10 : Schéma de l'intégration du projet dans le paysage**  
Source : Arcadis



**Figure 13 : Intégration du projet dans le paysage – vue depuis l'ouvrage**

*Source : AEI*



**Figure 12 : Intégration du projet dans le paysage – vue depuis l'aval**

*Source : AEI*

## 8 MESURES DE REDUCTION ET DE COMPENSATION

L'application de la séquence Eviter / Réduire / Compenser pour l'ensemble des travaux nécessaires à la reconstruction / démolition du pont de la Trinité est détaillée dans la pièce « *Etude d'impact valant document d'incidences sur l'eau* ».

Ainsi, par rapport à l'alignement d'arbres, plusieurs mesures d'évitement seront mises en œuvre :

- **Respect du calendrier écologique** : abattage hors période sensible pour la faune (avifaune, chiroptères) ;
- **Mise en défens** : balisage des zones sensibles hors zone de chantier et installation de protection sur les arbres à conserver. Suivi assuré par un écologue.

Avant le démarrage du chantier, une protection sera mise en place (barriérage de bois fichés dans le sol) sur la base d'un mode opératoire spécifique. Le dispositif mis en place sera implanté à l'aplomb de la couronne de l'arbre ou 30 % du houppier (pour maximiser l'efficacité de la mesure, et préserver le système racinaire).

La mise en œuvre de cette mesure comprend la nécessité d'installer, au préalable des travaux et en présence d'un écologue, un balisage adapté afin d'empêcher l'altération des arbres conservés. Il devra être maintenu et entretenu pendant toute la durée des travaux.

Les arbres conservés feront l'objet d'une protection physique du tronc par des gaines PVC (voir figure suivante) afin qu'ils puissent être conservés et protégés individuellement de chocs avec les engins de chantier.



**Figure 14 : Exemple de protection**

Source : CD06

**Défavorabilisation avant travaux** : contrôle des arbres par un écologue afin de vérifier d'absence de nids ou de gîtes à chiroptères en amont de l'abattage. Dans le cas où des nids d'oiseaux, des nids d'Écureuils ou des gîtes à chiroptères occupés seraient présents, l'abattage sera reporté ou devra faire l'objet de mesures spécifiques :

L'abattage est prévu au mois de janvier 2027. Si les caractéristiques de l'arbre le permettent, la pose d'une « chaussette anti-retours » peut être envisagée sur les cavités 48h avant l'abattage.

Les modalités envisagées sont soit en une dépose douce de l'arbre dans son intégrité avec un treuil, soit à un abattage des arbres par tronçon de 2 m (les tronçons seront descendus au sol à

l'aide d'élingues). Si le tronc est muni de branches, ces dernières seront conservées afin d'amortir la chute du tronçon. Les troncs ou tronçons seront déposés au sol 48 h avant l'évacuation pour permettre la dispersion des éventuels animaux ayant colonisé les arbres.

Une mesure de réduction est mise en place en application de l'article L.122-3 du Code de l'environnement.

Les mesures présentées dans la partie 8.1 et 8.2 sont synthétisées sur la Figure 15.

## 8.1 Descriptif de la mesure de réduction

### Mesures de réduction (MR26 EI) : Intégration paysagère du projet

En rive droite, le remodelage du talus permet la plantation d'arbustes entre la route d'accès à la parcelle privée et le mur de soutènement. Les plantations, outre la plus-value paysagère, permettent également de maintenir les terres.

Une jardinière plantée est aussi installée en pied de mur sur le linéaire en amont du portail.



Figure 16 : Plantation d'arbustes entre la route d'accès à la parcelle privée et le mur de soutènement

Source : AEI

Le nouveau tracé routier libère une large zone en rive gauche qui peut être désimperméabilisée et végétalisée. Le projet prend ainsi en compte un volet aménagement paysager afin de compenser son impact sur l'existant et de renaturer les zones dégagées.

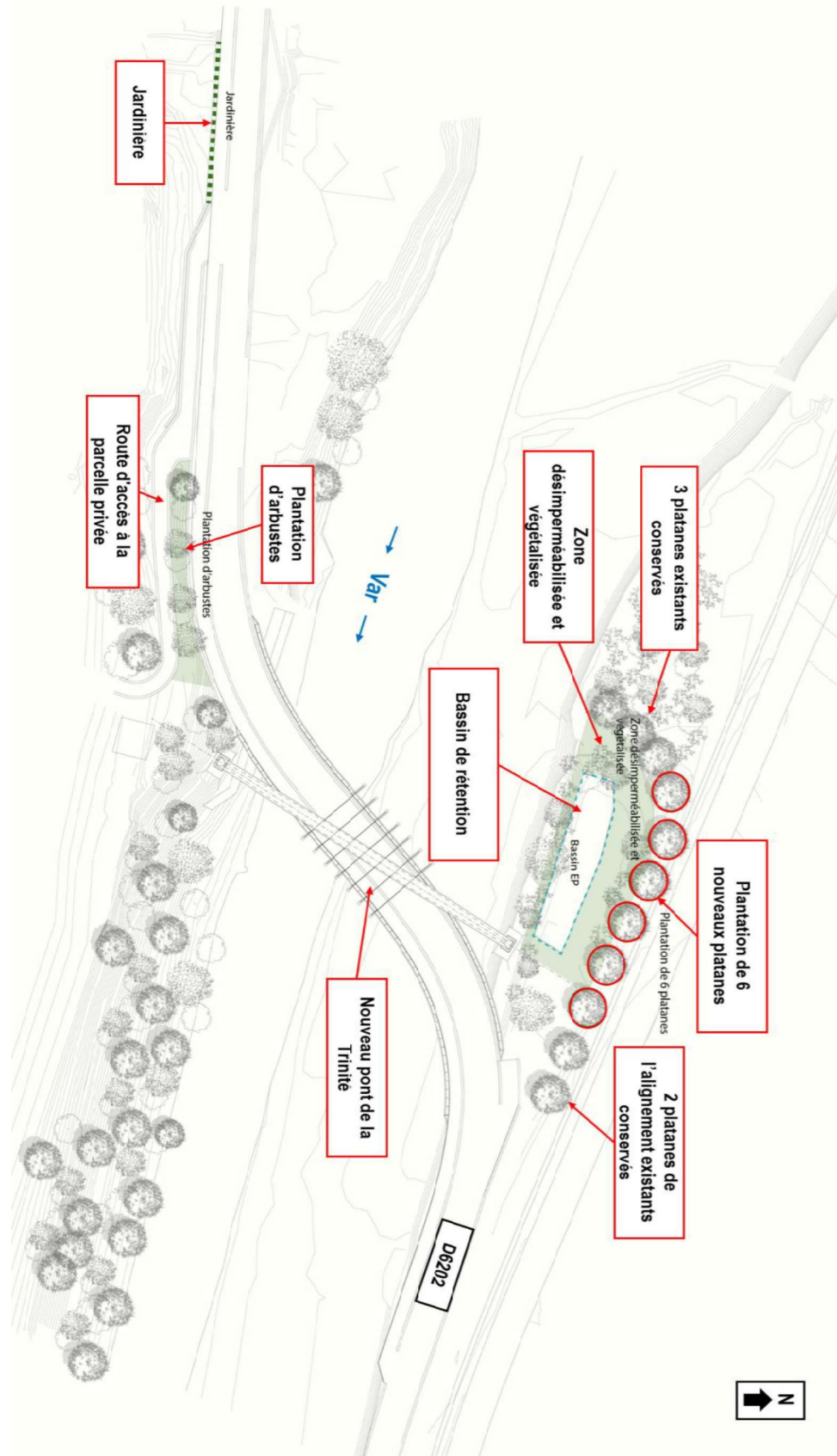


Figure 15 : Mesure de réduction (MR26 EI) et (MC5 EI)

Source : AEI



Figure 17 : Photomontage de la large zone en rive gauche désimperméabilisée et végétalisée

Source : AEI

En rive gauche, l'emprise de l'ancienne route départementale sera donc désimperméabilisée et recouverte d'une épaisseur de terre végétale.

Pour reconstituer l'alignement de platanes existant et assurer sa continuité (en dehors de l'emprise du projet), celui-ci sera prolongé le long de la voie ferrée avec la plantation de 6 platanes en accompagnement du tracé de la voie ferrée (cf Figure 18).

Pour la plantation des 6 platanes il convient de se référer à la mesure de compensation présentée plus bas.

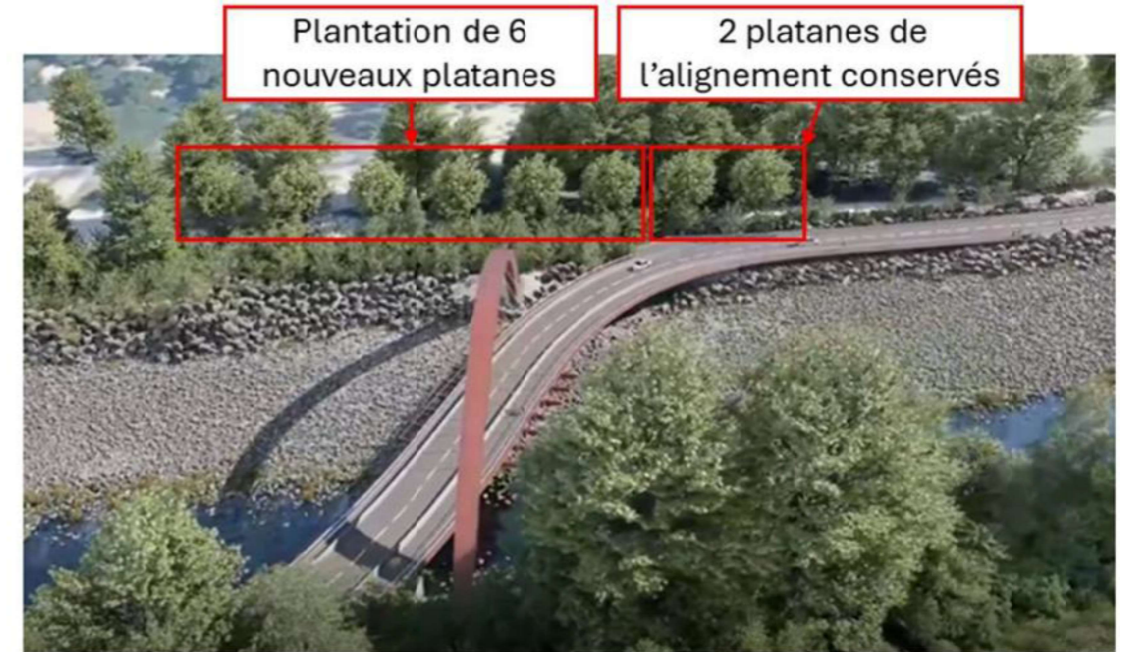


Figure 18 : Vue de la plantation de 6 nouveaux platanes dans la continuité de l'alignement des 2 platanes conservés

Source : AEI

**A noter que l'ensemble des 3 platanes conservés dans le virage de la RD6202 actuelle en rive gauche ne sont pas représentés cette image.**

Sur le reste de l'espace libre en rive gauche, après la démolition de l'ancien pont, un bassin de rétention des eaux pluviales sera créé. Autour de ce bassin, la plantation de plantes pionnières locales comme le peuplier blanc, le saule et l'aulne blanc est prévue. La plantation de ces espèces favorisera l'enrichissement naturel de la zone et permettra une renaturation progressive tout en limitant l'entretien pour les services du Département.



Figure 19 : Palette végétale envisagée

Source : EODD

**Coût** : 6 000 € HT sans la plantation des 6 platanes (voir mesure de compensation ci-dessous)

**Responsable(s)** : Titulaire des travaux

**Planning prévisionnel** : Mise en œuvre en fin de chantier.

## 8.2 Descriptif de la mesure de compensation

Une mesure est mise en place en application des articles L. 163-1 à L. 163-5 du Code de l'environnement.

### Mesures de compensation (MC5 EI) : Mise en place de mesures de plantation adaptées

Le projet intègre la plantation de 6 nouveaux platanes pour reconstituer un alignement d'arbres (en dehors de l'emprise du projet).

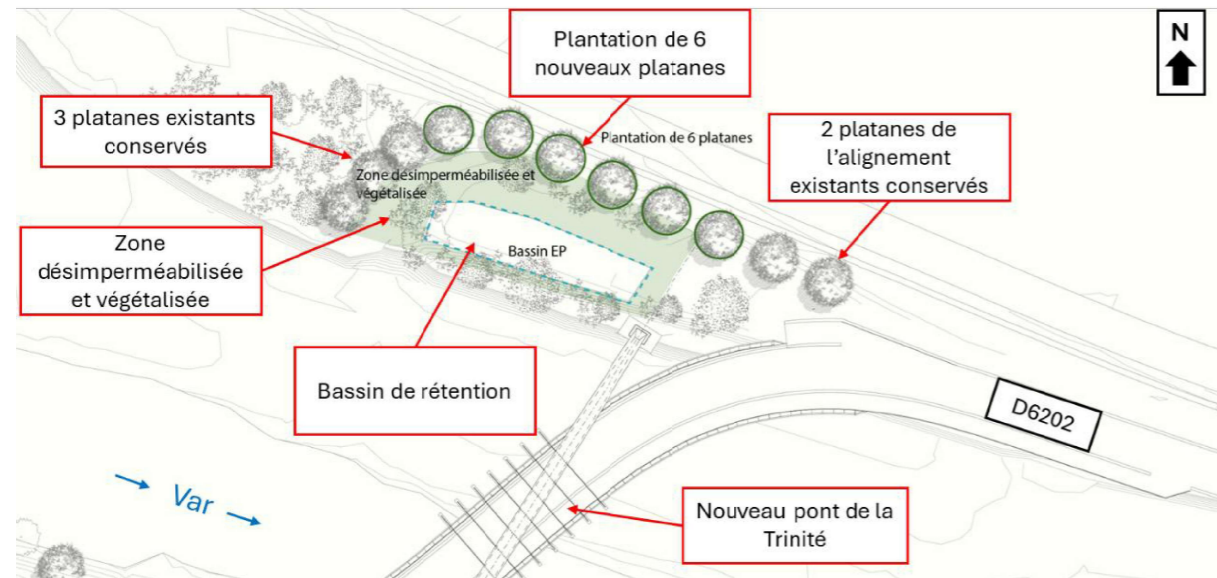


Figure 20 : Mesures paysagères en rive gauche

Source : EODD

Ils seront sélectionnés d'après les caractéristiques suivantes, les parties aériennes des végétaux nécessitant de :

- Présenter une flèche dominante et vigoureuse. Les crosses de re-fléchage sont refusées ;
- Être sains et indemnes de tout parasite, et bien aoûtés ; les branches latérales doivent être régulièrement réparties le long de la tige ; être indemnes de dommages mécaniques ou physiologiques ;
- Présenter un bourgeon terminal sain et bien conformé à l'extrémité des rameaux ;
- Présenter un bon équilibre hauteur / diamètre au collet ;
- Présenter des plaies de tailles complètement cicatrisées ;
- Permettre la remontée et la formation des couronnes pendant les travaux de confortement, en présentant une répartition équilibrée des charpentières, et un faible diamètre d'insertion sur le tronc ;
- Présenter un port naturel.

Le transport des plants s'effectuera par véhicule bâché et par température adéquate. Au cours de toutes les manipulations, les végétaux seront protégés des chocs et de toutes autres dégradations. Lors de chaque livraison, les plantes seront contrôlées par l'entreprise selon des modalités à définir dans le Plan d'Assurance Qualité (PAQ).

Le bon de déchargement sera signé par un représentant de l'entreprise qui y portera les réserves éventuelles. Pour la procédure de plantation des arbres, le trou de plantation sera adapté à la force du végétal et supérieur à la taille de la motte ou du godet afin de pouvoir installer la plante sans contrainte dans sa position naturelle.

Les dimensions du trou seront supérieures d'un tiers aux dimensions de la motte ou du godet. La terre végétale, ainsi que les amendements, seront disposées autour des mottes, plombée soigneusement par couches successives afin d'éviter la formation de poches d'air, le tout exécuté avec soin de manière à ne pas blesser les racines.

Une cuvette d'arrosage sera réalisée en terre. La tenue de la cuvette d'arrosage sera assurée durant toute la période de finalisation.

Afin d'assurer la protection des arbres durant la durée du chantier, un système de protection sera prévu. Une réservation sera prévue en partie basse sur l'une des faces pour procéder à l'arrosage des arbres.

Un tuteur tripode est prévu pour chaque sujet. Les tuteurs seront enfoncés parfaitement par battage, avant la mise en place du végétal.

Toutes les plantations seront arrosées manuellement. L'arrosage des plantations est prévu pendant les périodes de parachèvement et de confortement.

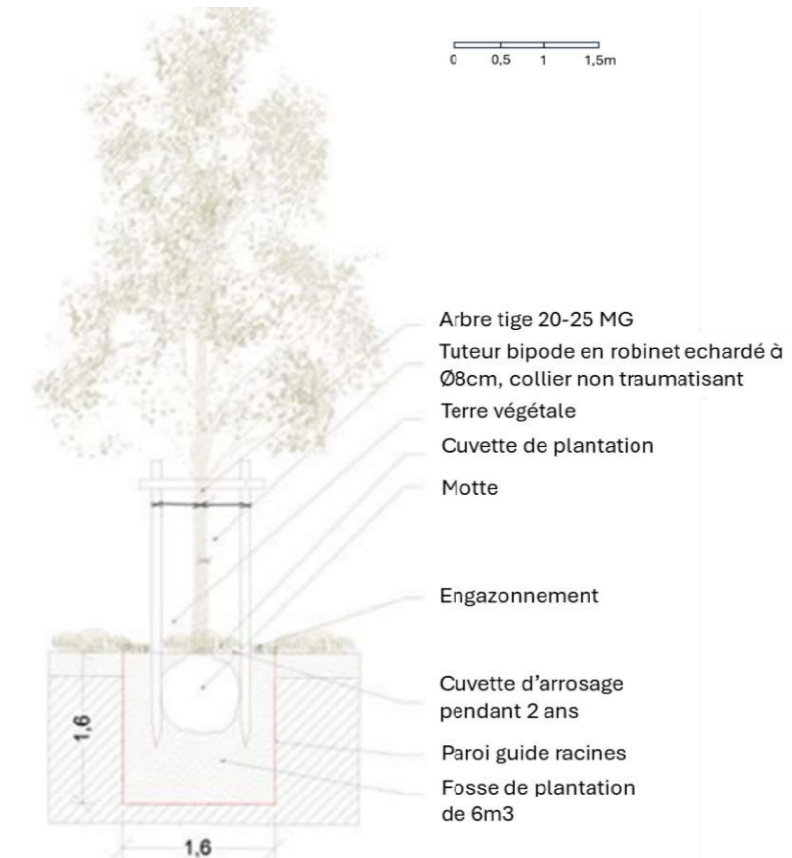


Figure 21: Plantation des arbres

Source : EODD

Une cuvette d'arrosage sera réalisée en terre. La tenue de la cuvette d'arrosage sera assurée durant toute la période de finalisation.

Afin d'assurer la protection des arbres durant la durée du chantier, un système de protection sera prévu. Une réservation sera prévue en partie basse sur l'une des faces pour procéder à l'arrosage des arbres.

Un tuteur tripode est prévu pour chaque sujet. Les tuteurs seront enfoncés parfaitement par battage, avant la mise en place du végétal.

Toutes les plantations seront arrosées manuellement. L'arrosage des plantations est prévu pendant les périodes de parachèvement et de confortement.

Les tailles éventuelles sur les arbres auront pour objectifs :

- Une remontée progressive des couronnes ;
- Un respect des proportions entre hauteur totale et hauteur sous couronne ;
- Une limitation des pousses latérales basses au gabarit de la voirie le cas échéant ;
- Un équilibre des charpentières le long et autour du tronc ;
- Une croissance en diamètre des troncs ;
- Un développement harmonieux et vigoureux des systèmes racinaires ;
- La sécurité des usagers et des véhicules sans blesser les arbres.

**Coût :** 10 000 € HT

**Responsable(s) :** Titulaire des travaux

**Planning prévisionnel :** Mise en œuvre à la fin des travaux

### 8.3 Calendrier des mesures

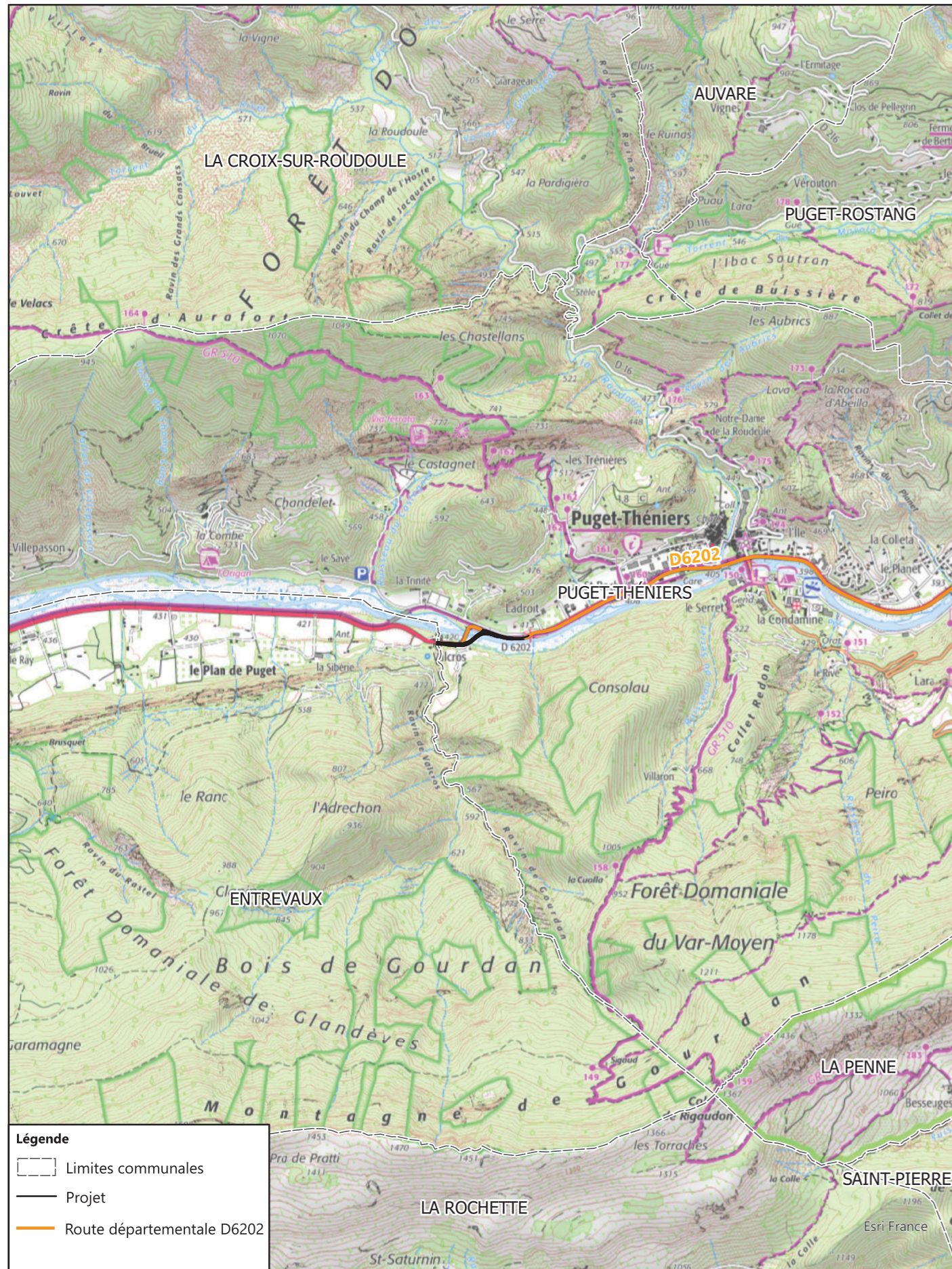
Il est prévu de réaliser les aménagements paysagers et les plantations sur les deux rives entre mars et août 2028.

La mise en place du bassin de rétention des eaux pluviales en rive gauche est également prévue sur cette même période.

## 9 ANNEXES

### Annexe 1 : Plan de situation

**Annexe 2 : Plan masse du projet**



**Légende**

- Limites communales
- Projet
- Route départementale D6202

0 125 250 500 Mètres

Fond : IGN SCAN25

LOCALISATION DU PROJET À L'ECHELLE 1/25 000	
RECONSTRUCTION DU PONT DE LA TRINITE	
DÉPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES	COMMUNE DE PUGET-THÉNIERS

<b>ARCADIS</b>					
Date	Ind.	Objet de l'édition / révision	Etabli	Verif.	App.
30/04/2024	A0	Création du document	ELU	APA	EDE
Echelle	Ref. Affaire	Document			
1/25 000	30206374	SIG_Pont_trinite.mxd			
		Page			
		1/1			

