

Nice, le 26/03/2026

Demande d'avis pour contribution à l'examen de la demande d'autorisation environnementale unique du Département des Alpes-Maritimes relative à la construction du nouveau pont de la Trinité et la déconstruction de l'ancien à Puget-Thénier

Le projet de construction du pont de la Trinité a fait l'objet d'un pré cadrage lors d'une réunion le 19/11/2021. Le projet s'inscrit dans le domaine public routier sous mandat DRIT. Le secteur est classé en zone rouge du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de la commune de Puget-Thénier et en zone de sismicité 4 (moyenne). Le projet n'est pas impacté par le PPR mouvements de terrain de la commune.

Au titre des risques naturels impactant le projet, il avait été préconisé lors de cette réunion :

- la réalisation d'une étude hydraulique qui devra montrer que les différentes phases de travaux n'aggravent pas le risque inondation (zonage et règlement du PPRI) ;
- la mise en place d'une procédure d'évacuation du Var « matériel et personnes », dès les alertes « orange » de Météo France et les atteintes des seuils d'alerte inondation (les seuils d'alerte utilisés pour les travaux de la digue du SMIAGE sont 300 m³/s pour le premier et 480 m³/s pour le second).

Selon les documents transmis, le projet de pont retient des dispositions constructives adaptées : absence de pile centrale dans le Var, culées intégrées dans les berges, et conception de l'ouvrage conforme aux risques sismiques (digue AG et base de la voûte RO). La hauteur libre sous ouvrage est de 1,2 m et 2,6 m par rapport au plan d'eau en crue centennale (Q100) du Var, ce qui concourt à l'amélioration de la transparence hydraulique du secteur.

L'étude hydraulique réalisée par ARCADIS en date du 28/10/2025, évalue les impacts du projet en phase définitive pour la crue centennale (Q100), et en phase chantier pour la crue quinquennale (Q50). Elle précise également le dimensionnement des ouvrages temporaires et permanents en évaluant le champ de vitesses pour les crues Q100 (pour les appuis définitifs) et Q10 (pour les appuis provisoires).

Concernant la phase chantier, celle-ci présente au premier abord des impacts hydrauliques non négligeables, mais ceux-ci ont été réduits avec des ajustements sur la configuration des aménagements de protections (merlon, protections d'enrochement, anti-affouillement, etc).

Concernant les mesures de prévention et d'évacuation des personnels et matériels sur le site, il est prévu :

- un suivi météorologique journalier sera mis en place, combinant un abonnement aux alertes Météo France, et une consultation quotidienne des cartes de vigilance météo et crue ;
- en cas d'alerte crue, une procédure d'évacuation sera déclenchée : les engins et matériaux seront mis hors d'eau ;
- hors période d'utilisation, aucun engin ne stationnera dans le lit du cours d'eau ;
- des mesures seront prises en amont pour anticiper les épisodes pluvieux et les crues pouvant être occasionnées.

Le dossier répond aux attentes formulées par le pôle risque naturels lors de la réunion de pré-cadrage sur ce projet : une étude hydraulique a été réalisée, des mesures de prévention et de protections seront mises en œuvre durant les phases de chantier, les impacts sur le cours d'eau ont été étudiés et réduits. Enfin, la section hydraulique du pont projeté est supérieure à celle du pont existant, ce qui améliore les conditions. Au droit du nouveau projet, un abaissement de la ligne d'eau est constaté pour la crue centennale avec des vitesses d'écoulements peu impactées.