

Aménagement des espaces publics du quartier du Pôle d'Echanges Multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport

Dossier d'enquête publique

Pièce 8 - **Éléments complémentaires**
en réponse à l'avis de l'autorité environnementale

Sommaire

1. PREAMBULE	3
2. REPONSES ET PRECISIONS APPORTEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE	4
3. ANNEXES	15

1. PREAMBULE

Conformément aux articles L.122-1-III et R.122-7 du Code de l'Environnement, dans le cas d'un projet relevant des catégories d'opérations soumises à étude d'impact, le dossier présentant le projet, comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation, est transmis pour avis à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement.

L'EPA Plaine du Var a transmis une demande d'examen au cas par cas à l'autorité environnementale le 4 octobre 2012. L'autorité environnementale s'est prononcée sur la nécessité de réaliser une étude d'impact par l'arrêté préfectoral n°AE-F09312P0299.

Conformément à l'article R.122-6 du Code de l'Environnement, l'autorité environnementale compétente est la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Provence Alpes Côte d'Azur, qui a reçu, par arrêté préfectoral, délégation de signature du préfet de région.

L'autorité environnementale se prononce sur le dossier d'étude d'impact de l'opération. Cet avis porte sur les évaluations des impacts des grands projets et programmes sur l'environnement, et sur les mesures de gestion visant à éviter, atténuer ou compenser ces impacts.

Dans ce cadre, l'EPA Plaine du Var a soumis le dossier d'enquête publique avec étude d'impact relatif au projet d'aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal Nice St-Augustin Aéroport à l'autorité environnementale par courrier le 24 janvier 2013. Le récépissé de réception a fait partir la date d'origine du délai de 2 mois au 28/01/2013..

L'avis de l'autorité environnementale a été rendu le 6 mars 2013 (cf. pièce 7).

Afin de tenir compte des remarques formulées au travers de cet avis, le maître d'ouvrage a souhaité apporter dès à présent des réponses adaptées et des compléments d'informations, d'explications ou de démonstration, dans la mesure du possible, dans le présent mémoire réponse, joint au dossier d'enquête publique.

2. REPONSES ET PRECISIONS APPORTEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

Remarques formulées par l'AE (extrait de l'avis complet) faisant appel à une réponse argumentée	Réponse de l'EPA plaine du Var
RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE D'IMPACT	
L'autorité environnementale recommande d'ajouter des illustrations dans la partie décrivant l'état initial, et de mieux expliciter le choix du projet en citant et illustrant les 3 scénarios envisagés pour la localisation et l'aménagement du pôle multimodal.	Le résumé non technique a été repris dans ce sens et est joint en annexe du présent mémoire.
PRESENTATION DU PROJET	
Pour compléter la description du projet, l'autorité environnementale recommande de préciser certains éléments du projet, pas ou partiellement décrits et de les illustrer par des plans et des images :	
<ul style="list-style-type: none"> les réseaux secs et humides, qui font l'objet d'une reprise complète, y compris pour les possibles réseaux de chaleur urbain (pompes à chaleur eau de mer, eaux usées, aquifère) pour lesquels l'étude de faisabilité du potentiel de développement en énergies renouvelables a identifié des potentiels importants. 	Le niveau de définition du projet ne permet pas d'apporter d'illustrations de ces éléments. Toutefois, l'EPA Plaine du Var s'engage à développer les potentialités du site en termes de développement et de recours aux énergies renouvelables, conformément à la démarche EcoCité.
<ul style="list-style-type: none"> le mobilier urbain et l'éclairage public, supports potentiels d'énergies renouvelables et des réseaux « intelligents » (systèmes d'information en temps réel) annoncés dans le projet du pôle multimodal, en étroite relation avec les infrastructures de transports et les bâtiments mais aussi éléments de confort, de sécurité des déplacements ainsi que de maîtrise de la pollution lumineuse et de la consommation d'énergie. 	<p>Dans l'ensemble du pôle, les revêtements minéraux des sols sont de deux natures principales :</p> <ul style="list-style-type: none"> Dalles de granit (différentes surfaces et tailles, dont profondeurs variables), Dalles en béton (de tailles semblables à celles du granit). <p>L'axe nord-sud</p> <p>Concernant les plantations, plusieurs alignements d'essences seront réalisés pour souligner l'axe TCSP Nord-Sud. En plus des palmiers centraux, deux autres alignements : des arbres à haute tige (<i>Ostrya carpinifolia</i>, <i>fraxinus angustifolia</i>, <i>alnus cordata</i> ou <i>fraxinus excelsior</i>) sur la partie basse, proche des transports publics et dans la partie haute, zone non inondable, pour les trottoirs avec piétons, des arbres plus petits et à fleur (Arbres de Judée).</p> <p>Les essences choisies sont de feuille caduque, tandis que les palmiers – placés au centre de l'allée conservent pendant toute l'année une image semblable.</p>
<ul style="list-style-type: none"> les plantations, présentées dans la partie 5 traitant des effets et mesures (palette végétale, bilan quantitatif, plans des aménagements paysagers) pourraient être décrites dans un plan paysager plus précis permettant de localiser les espèces végétales choisies. 	<p>Cette voie doit être représentative et à la fois pratique pour tous les usagers: il s'agit de l'espace central du pôle, les revêtements doivent être sobres et nobles. Le granit peut jouer différents rôles :</p> <ol style="list-style-type: none"> Passage piétons - Chaussée de cheminements - pièces surface sciée : 20 cm (l) x 10 cm (a) x 6 cm (p), posées sur dalle de béton avec joint coulé. Piste cyclable – pièces surface sciée : 60cm (l) x 30 cm(a) x 6 cm (p), posées sur dalle béton avec joint coulé. Alignement planté. Pièces : 20 cm (l) x 10 cm (a) x 6 cm (p), posées sur fond de sable et joint perméable de sable. Chaussée tramway : la solution choisie est la même que pour les piétons, à savoir : pièces surface sciée : 20 cm (l) x 10 cm (a) x 6 cm (p), posées sur dalle de béton avec joint coulé. Chaussée bus : la sollicitation mérite une solution plus robuste que les antérieures : pièces de 10 cm (l) x 10 cm (a) x 8 cm (p), posées sur dalle de béton avec joint coulé.
<ul style="list-style-type: none"> les matériaux de revêtement, partiellement décrits pour le boulevard René Cassin et le parvis du lycée hôtelier manquent dans la description de l'axe nord-sud du pôle, du secteur de la route de Grenoble, de la voie intérieure Costes et Bellonte, et du parvis entre les deux gares. 	<p>D'autres revêtements sur l'Axe sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> ceux qui sont directement plantés, en particulier ceux sur la chaussée du tramway, en gazon, rampes et escaliers, seront aussi en granit, talus plantés, à pente égale mais de largeur compensée, de bougainvilliers et autres plantes grimpantes qui retiennent les terres, les garde-corps sont des bancs linéaires, qui soutiennent aussi les éléments d'éclairage nocturne.

Le parvis Nord

Le parvis sera minéral, le choix du matériau étant le granit posé à la portugaise. Les pavés auront la taille de 10 cm x 10 cm avec une profondeur de 8 cm (pour permettre l'accès des pompiers). Les plantes y seront placées en îlots/jardinières, sorte de dunes de terres ajoutées qui permettent suffisamment de profondeur pour les plantations à proposer.

Le triangle au niveau de la route de Grenoble

Pour cet espace, qui se situe au niveau des deux stations de tramway, les solutions de revêtements des sols sont similaires à celle de l'axe Nord-Sud, sauf le choix du matériau qui sera le béton à la place du granit. Ainsi, le projet identifie les limites de l'axe Nord-Sud et indique la priorité de cet espace en rapport aux autres.

Le descriptif des différents éléments relatifs aux revêtements, plantations et choix d'essences, éclairage et mobilier urbain est présenté en annexe. Entre les voies du tramway et celle des bus/taxis, un alignement de washingtonias est prévu.

Sur l'ensemble du projet, l'aménagement paysager prévoit en termes de plantations 296 arbres plantés et 336 arbres en pot.

La modélisation du projet, l'identification et la mise en œuvre de solutions innovantes correctives pour la conception des espaces publics du pôle d'échanges, notamment en matière de lutte contre la formation d'îlots de chaleur en milieu urbain, réalisées par Mateo Arquitectura, seront susceptibles d'apporter des modifications pour améliorer le confort des usagers du pôle d'échanges multimodal.

JUSTIFICATION DU CHOIX DU PROJET

L'autorité environnementale recommande, pour compléter la justification et le choix du projet :

Le schéma de transport de la communauté urbaine de Nice prévoit la réalisation de quatre pôles d'échanges. Ce schéma localise les pôles d'échanges principaux, ainsi que les pôles secondaires d'importance significative (par exemple : Magnan, Jean-Médécin, les gares de Cagnes-sur-Mer et de La Trinité), lesquels seront complétés d'une offre de transports qui pourra intégrer tout ou partie des fonctions suivantes : stations de taxis, stationnement sécurisé des cycles, location de bicyclettes ou de véhicules individuels sans émission de gaz à effet de serre, ...

Le pôle d'échanges de Nice-Aéroport, dont la présente étude d'impact analyse l'aménagement des espaces publics, constitue le plus important de ces pôles. Il mettra en relation l'ensemble des modes de déplacements (aérien, ferroviaire, TGV/TER, transports en commun et modes doux).

- de justifier le projet à l'échelle du territoire de l'agglomération azurienne, en reprenant dans le chapitre 4 les orientations du plan de déplacements urbains (2008) et du schéma directeur du réseau de transports urbains de Nice Côte d'Azur (2009) développées dans le chapitre 3 (Etat Initial de l'environnement).



	Schéma des transports horizon 2030 – Métropole Nice Côte d'Azur 2011
<ul style="list-style-type: none"> de mieux justifier le découpage du périmètre du projet, qui apparaît artificiel au regard de la continuité des espaces publics et de leur articulation aux espaces bâtis, par un phasage global de l'opération du Grand Arénas, dont la création des espaces publics du pôle d'échanges constitue la première étape. Le calendrier des travaux du pont rail contraint par l'exploitation du trafic ferroviaire mériterait d'être à ce titre mentionné. 	<p>La plateforme de transport du pôle d'échanges multimodal Nice-Aéroport constitue le nœud de connexion de l'ensemble des infrastructures, trains, une Ligne ferroviaire nouvelle, ligne de tramway, transports en commun urbains et interurbains, ...</p> <p>Le découpage du périmètre du projet est fondé sur un concept d'un pôle ouvert sur un axe nord-sud structurant. Il s'agit de créer un quartier intermodal exemplaire.</p> <p>Le périmètre opérationnel correspond à une emprise foncière de 8 ha constitué de cinq îlots, recevant chacun en RDC des équipements de transport intégrés dans un programme immobilier mixte (équipements, commerces, services).</p> <p>Le pôle d'échanges multimodal s'organise le long d'un grand espace public ouvert (à l'air libre), support des TC et des modes doux, structuré par cet axe Nord-Sud, reliant l'aéroport à la route de Grenoble. Deux passages inférieurs et supérieurs connecteront les parties nord et sud du pôle d'échanges avec la réalisation à court terme du pont-rail (mi-2015) :</p> <ul style="list-style-type: none"> au nord : la gare routière, la gare voyageurs, des parkings relais, un parc à vélos, des stations tramway et bus, l'arrêt minute et la station de taxi, au sud : un autre parking relais et la possibilité d'accueillir ultérieurement, une ligne de tramway en direction de Cagnes sur Mer. <p>Cette organisation de l'espace permet notamment à chaque autorité organisatrice des transports de développer ses équipements de transports dans une temporalité qui lui est propre sans compromettre les autres projets (délais et financements) : le tramway, la gare routière, la gare ferroviaire, la ligne nouvelle.</p> <p>Ces opérations distinctes participent à une unité fonctionnelle commune et permettent d'accueillir dans des temporalités différentes chaque équipement de transport à des horizons différents. Ceci justifie qu'un protocole de coordination des maîtrises d'ouvrages regroupant les 5 maîtres d'ouvrages intervenant sur le pôle d'échanges multimodal (Etat, Région PACA, RFF, Métropole NCA, Conseil Général et EPA) ait été signé. L'une des conditions du cahier des charges de conception de ce projet était sa capacité de modularité et d'extensibilité pour préserver l'avenir avec la possibilité de réserves foncières. Il a été également tenu compte des exigences de continuité du trafic ferroviaire pour assurer le minimum de gêne aux usagers et de perte de trafic pour la SNCF. Le découpage du périmètre intègre donc aussi la nécessité de livrer un espace public cohérent au moment de la livraison du pont-rail dont le calendrier de réalisation dépend notamment des créneaux d'intervention sur les voies ferrées réservées très longtemps à l'avance. Le calendrier des travaux se déploie comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> mi-2013 : dévoiement des réseaux, 2014 à mi-2015 : reprofilage et aménagement du boulevard Cassin, 2015 : aménagement du nouvel axe Nord-Sud, coordonné avec la livraison du pont-rail (RFF), 2017 : mise en service de la ligne est-ouest du tramway (Métropole Nice Côte d'Azur) et la livraison de la gare routière, 2020-2025 : mise en service de la nouvelle gare ferroviaire et accueil de la nouvelle ligne ferroviaire (RFF - région PACA).
<ul style="list-style-type: none"> d'étudier la variante 0 (on ne fait rien) non seulement pour l'évolution du trafic routier (scénario étudié par l'étude de trafic et Air et Santé) mais les autres thématiques de l'environnement). 	<p>La variante 0 n'a pas été étudiée dans le dossier car elle consisterait à laisser les lieux en l'état, hypothèse qui va à l'encontre des objectifs du Grenelle et des orientations de la DTA et ne permet pas de répondre aux besoins identifiés sur le site et à l'ensemble des opérations programmées, dont l'extension du réseau de tramway.</p> <p>L'opération d'aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal s'intègre à un programme de travaux, qui comporte des programmes immobiliers, l'aménagement d'équipements de transport (notamment la création d'une gare routière et d'une gare ferroviaire, la ligne est-ouest de tramway), des fonctionnalités de transport (voie bus dédiée, dépose minute, ..) et des espaces publics et voiries permettant la relation et les échanges entre les différents usages et fonctions au sein du quartier du pôle d'échanges multimodal.</p> <p>Au sein du pôle d'échanges multimodal, les fonctionnalités de transport (la gare routière, la gare ferroviaire de Nice-Aéroport, et plusieurs lignes du réseau de tramway) sont connectées par l'aménagement d'espaces publics de qualité.</p> <p>Ces opérations d'aménagement permettent de répondre à l'augmentation prévisible de la charge de trafic, en proposant une offre de transport efficace permettant un report modal optimal.</p> <p>La variante 0 conduirait à une saturation globale des axes routiers permettant d'accéder à la ville de Nice.</p>
IMPACTS GLOBAUX DU PROGRAMME	
<p>L'autorité environnementale recommande d'élargir le programme concerné à l'opération du Grand Arénas (51 ha) comme le définit l'arrêté préfectoral n° AE-F09312P0299 du 6 novembre 2012 portant décision d'examen au cas par cas.</p>	<p>L'opération du Grand Arénas se compose de deux projets d'aménagement distincts :</p> <ul style="list-style-type: none"> sur un périmètre de 8 ha, le programme du quartier du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport, sur 40,5 ha environ, le quartier urbain du Grand Arénas, comprenant bureaux, logements, hôtels, services, commerces, parc des expositions et espaces publics, qui sera réalisé dans le cadre d'une procédure spécifique de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC). <p>Le programme du quartier du pôle d'échanges multimodal Nice-Aéroport constitue une unité fonctionnelle comprenant : les fonctionnalités et équipements de transport (tramway, gare ferroviaire, gare routière, ...), un programme immobilier sur cinq îlots et les espaces publics et les voiries qui assurent la connexion entre ces différents éléments.</p> <p>La réalisation de ce programme de travaux n'est pas dépendant de la réalisation de l'opération de la ZAC Grand Arénas. Il s'intègre toutefois dans la cohérence d'aménagement définie à</p>

l'échelle de l'opération Grand Arénas. Si l'on considère le programme constitué du pôle et de la ZAC, une analyse des impacts globaux apporte les résultats suivants :

Développement du maillage viaire et amélioration de la desserte

Ce nouveau quartier s'ouvrira sur l'extérieur par une trame viaire en continuité des quartiers environnants et par une connexion exceptionnelle au réseau de transport public. Les futurs utilisateurs et habitants du quartier Grand Arénas pourront profiter de la proximité du nouveau pôle d'échanges multimodal et du deuxième aéroport de France.

Amélioration des conditions de déplacements

Le programme participe à l'amélioration des conditions de déplacements sur le territoire par la mise en œuvre des mesures suivantes :

- incitation à l'utilisation des transports en commun (bus, train, tramway),
- création de parcs relais pour favoriser le report modal,
- aménagement de cheminements pour les modes doux (piétons, vélos).

Développement des modes doux

Le programme participe au développement des modes doux. La création de zones dédiées à leur pratique favorisent leurs usages et contribue à réduire les situations à risques (itinéraires dédiés, espaces publics aménagés, ...).

Dynamisme socio-économique et développement de l'offre de logement

Le programme contribue à répondre aux besoins en logements identifiés sur la commune de Nice et aux objectifs du Programme Local de l'Habitat (objectif de production de logements fixé à 3 500 logements par an).

Le programme immobilier propose à la fois une nouvelle centralité dynamique via la création d'un parc des expositions et de nouveaux bureaux mais encore des lieux de vie desservis par des commerces et des services. L'offre de logements sera accessible à tous car le programme de 100 000 m² de logements, offrira du locatif social et de l'accession aidée ainsi que de l'accession et du locatif libre.

Le programme permet la création d'un véritable quartier de vie fondé sur le principe de mixité urbaine et sociale.

Développement de l'activité économique

Le programme vise à améliorer le cadre de vie des habitants et des usagers du secteur (création d'équipements, d'un parc des expositions, de logements, de nouvelles activités, ...) et à redynamiser le secteur de la plaine du Var et son attractivité pour relancer le développement économique.

En améliorant l'accessibilité des territoires traversés, le programme permettra le développement des zones d'activités existantes, particulièrement à proximité des points d'échanges (quartier de l'Arénas). Cela contribue au développement de la dynamique économique.

L'amélioration globale de l'offre économique associée à une amélioration de l'offre de transport augmentera l'attractivité du secteur et son dynamisme.

Développement de l'activité touristique régionale et des zones à potentiel touristique de proximité

Le programme participe au développement touristique de la région, notamment par l'aménagement d'un équipement de niveau international, le parc des expositions. Un élargissement de l'aire d'attraction des principaux sites à visiter peut apparaître nécessitant le développement de la capacité d'accueil (résidence secondaires, hôtellerie, gîtes ruraux, campings, ...).

L'amélioration des accès et une nouvelle perception des paysages des secteurs traversés peuvent susciter un accroissement de la fréquentation touristique, véritable activité économique.

Valorisation du paysage urbain

La nature ne sera pas absente de ce nouveau cœur urbain qui articulera plusieurs séquences paysagères. Côté Promenade des Anglais, un Eco-parc urbain offrira une perspective de promenade pour les visiteurs venus du bord de mer et pour les actifs et habitants du quartier. Côté fleuve, un Parc de l'Eau transformera le rapport de la ville au Var. Entre ces deux espaces de nature, une trame de voies apaisées favorisera des conditions agréables de circulation, avec, sur un axe Nord-Sud, le Boulevard Pompidou et, sur un axe Est-Ouest, le parvis du Parc des Expositions.

En termes de restitution d'espaces naturels, on note qu'au sein de ce secteur actuellement fortement minéralisé (plus de 95% imperméabilisés), le projet permet d'aménager 25% de surfaces de pleine terre.

Préservation de la biodiversité

Le périmètre de la ZAC Grand Arénas ne se situe pas dans un noyau de biodiversité et ne constitue pas une zone favorable au déplacement de la faune et de la flore. En revanche, la reconstitution d'espaces de nature en ville pourra permettre de créer des corridors dans un espace aujourd'hui fortement artificialisé à 95%.

Des effets cumulés peuvent exister lors de la réalisation simultanée de projets dans une même entité géographique.

Les dossiers d'évaluation des incidences des projets sur la ZPS de la basse vallée du Var ont conclu à l'absence d'incidences significatives sur la conservation des espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation du site Natura 2000. Les effets cumulés potentiels sur la conservation du site Natura 2000 sont donc faibles, et nuls pour les habitats hygrophiles (ripiisylves et roselières).

Gestion de la ressource en eau

L'aménagement des espaces publics du pôle d'échanges multimodal et la ZAC Grand Arénas sont conçus en tenant compte des orientations de préservation et de mise en valeur des

milieux aquatiques définies par le SAGE. Ainsi, l'opération Grand Arénas ne se développe pas dans le lit mineur du Var et ne dégrade pas les milieux aquatiques. Elle sera réalisée en gérant le risque inondation et en respectant la ressource en eau pour éviter tout prélèvement ou tout rejet.

ETAT INITIAL ET IDENTIFICATION DES ENJEUX DU TERRITOIRE

La référence à nombre de documents de planification et de programmation dans le chapitre 3 est utile dans la mesure où leur diagnostic alimente l'analyse de l'état initial à plusieurs échelles de territoire. Cependant, pour rendre plus clair et logique le dossier d'étude d'impact, l'autorité environnementale recommande de ne pas y développer les orientations de ces documents, qui peuvent être pertinentes dans les chapitres traitant de la compatibilité du projet avec les plans et programmes et celui des mesures pour en éviter, réduire ou compenser les impacts.

L'EPA a jugé utile pour le grand public de faire un rappel détaillé des documents de planification et de programmation pour démontrer la bonne compatibilité du projet avec ces orientations fondatrices.

Afin de répondre à cette remarque et de faciliter la compréhension de ces éléments, nous proposons une synthèse de la compatibilité du projet avec les documents de planification pouvant s'intégrer à la suite du chapitre 5 de l'étude d'impact.

COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

1.1 Documents d'urbanisme

1.1.1 Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes (DTA06)

La DTA définit la basse vallée du Var comme un secteur stratégique pour l'aménagement et le développement des Alpes-Maritimes, du fait de sa situation géographique, depuis l'embouchure du fleuve jusqu'à sa confluence avec la Vésubie. En effet, elle constitue l'articulation principale du département, l'axe naturel vers lequel convergent la plupart des vallées du Haut-Pays (Estéron, Haut-Var, Tinée et Vésubie).

Située au centre de l'agglomération azurienne, elle concentre à son embouchure les infrastructures majeures des Alpes-Maritimes : l'aéroport de Nice Côte d'Azur, la voie ferrée, l'autoroute A8 et les routes départementales du littoral ou celles desservant la vallée.

Cependant, cet espace stratégique offre, le plus souvent, l'image d'une entrée de ville.

Le secteur du projet est classé par la DTA en « urbanisation mixte actuelle ».

Dans ce contexte, l'aménagement de la basse vallée du Var est fondé sur sa restructuration et sa requalification en tenant compte des risques d'inondation provenant du fleuve et des vallons adjacents.

L'aménagement de la vallée, dans le cadre de l'extension modérée de l'urbanisation définie en conformité avec les prescriptions du plan de prévention des risques naturels, s'effectuera grâce à un développement qui doit :

- s'appuyer sur l'ensemble du site considéré, plaine et versants, rive droite et rive gauche, afin de transformer l'espace coupure actuel en espace lien au centre de l'agglomération azurienne,
- assurer l'équilibre entre les besoins d'espaces liés au fonctionnement de l'agglomération, et notamment de la ville de Nice, et le maintien d'espaces agricoles dont la fonction économique et sociale se double d'un rôle majeur en matière d'organisation du territoire,
- permettre, par des densités significatives, une gestion de l'espace économe et cohérente avec l'organisation d'un réseau de transports en commun.

La requalification paysagère de ce secteur, et en particulier de la plaine, s'appuiera sur les orientations suivantes concernant la plaine et les versants :

- assurer des coupures vertes transversales, pouvant entre autres correspondre aux vallons, notamment en prolongeant les coulées végétales des versants et en valorisant les espaces réservés pour l'écoulement des eaux,
- réaliser un maillage de voirie végétalisée structurant les espaces ouverts à l'urbanisation.

L'organisation des transports et des déplacements sera un élément essentiel du développement de la vallée, et notamment :

- l'accessibilité à l'aéroport est un enjeu majeur qui implique le maintien de la qualité de la desserte par l'autoroute A8, la réalisation d'un accès direct à la future gare multimodale, la préservation des emprises nécessaires pour les parkings,
- le réseau de transport en commun en site propre de l'agglomération niçoise sera étendu en rive gauche du Var pour assurer un bouclage avec le chemin de fer de Provence,
- l'entrée dans Nice à partir de l'autoroute A8 doit être améliorée de manière à privilégier les accès aux voies situées en retrait du front de mer.

Le projet est compatible avec la DTA des Alpes-Maritimes.

1.1.2 Schéma de Cohérence Territoriale

Le périmètre du SCOT de l'agglomération Nice Côte d'Azur a été défini par un premier arrêté préfectoral le 25 juillet 2003.

Suite aux évolutions récentes, avec la création de la métropole Nice Côte d'Azur au 1er janvier 2012, le périmètre du SCOT doit évoluer pour prendre en considération les 46 communes composant la métropole.

En 2006, le diagnostic du SCOT (ancien périmètre) a été validé. En août 2010, l'élaboration du PADD a débuté.

La procédure d'élaboration du SCOT est toujours en cours actuellement du fait même de l'évolution du périmètre de la métropole NCA.

1.1.3 Plan Local d'Urbanisme

Le projet d'aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal est compatible avec le Plan Local d'Urbanisme de Nice, approuvé le 23 décembre 2010, modifié le 29 juin 2012. Il répond aux orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU relatives à l'amélioration des conditions de déplacements « mieux circuler et se déplacer autrement ».

1.1.4 Programme local de l'habitat (PLH)

Le Programme d'Action du PLH se compose de 38 fiches regroupées suivant les cinq axes suivants :

- Anticiper les futurs développements : la stratégie foncière,
- Produire de nouveaux logements et renforcer le partenariat avec les opérateurs privés pour répondre aux divers besoins,
- Agir sur le parc existant (public et privé),
- Promouvoir un habitat durable s'adressant à tous sans exclure les plus fragiles, tenant compte du développement économique et respectueux de l'environnement et du patrimoine,
- Gouvernance, animation, évaluation.

Le Programme Local de l'Habitat 2010-2015 affirme le principe de production de logements (3 500 par an).

Le projet est compatible et participe aux objectifs du PLH.

1.1.5 Plan de Déplacements Urbains

Le Plan de Déplacements Urbains de Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur a été approuvé par le conseil communautaire du 28 janvier 2008 pour la période 2007-2015.

Suite aux évolutions de périmètres et de statut de la collectivité devenue métropole, l'élaboration d'un nouveau PDU est désormais engagé sur l'ensemble de son périmètre (en cours de révision).

L'aménagement du pôle d'échanges multimodal Nice-Aéroport entre dans la politique de déplacements mise en place dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains 2007-2015 de NCA. Celui-ci met l'accent sur la progression de l'usage des modes doux, une meilleure gestion du stationnement, l'aide au changement de comportement, l'amélioration des réseaux de transports en commun et le développement de l'inter-modalité.

Dans ce cadre, l'aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal permet la création d'espaces d'échanges et de lien entre les différentes fonctionnalités de transports permettant ainsi de faciliter les usages intermodaux et de développer le recours aux modes de déplacements doux. Il développe une alternative au « tout voiture » par une offre très attractive en transports collectifs.

Le projet est compatible avec le PDU de Nice Côte d'Azur.

1.2 Gestion de la ressource en eau

1.2.1 Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

L'aire d'étude dépend du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône Méditerranée approuvé le 20 novembre 2009 (en application de la loi sur l'eau du 3 janvier 1992) pour la période 2010-2015. Elle se situe dans le territoire n°15 « Côtiers Est et Littoral » du SDAGE du bassin Rhône Méditerranée 2010-2015, entré en vigueur le 17 décembre 2009.

Ce schéma détermine les objectifs de qualité (bon état, bon potentiel écologique, etc.) que devront atteindre les « masses d'eau » (rivières, lacs, eaux souterraines, mer, etc.) d'ici à 2015.

Les 8 orientations fondamentales du SDAGE sont les suivantes :

- OF 1 : Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité,
- OF 2 : Concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques,
- OF 3 : Intégrer les dimensions sociales et économiques dans la mise en œuvre des objectifs environnementaux,
- OF4 : Renforcer la gestion locale de l'eau et assurer la cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau,
- OF 5 : Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé,

- OF 6 : Préserver et redévelopper les fonctionnalités naturelles des bassins et des milieux aquatiques,
- OF 7 : Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir,
- OF 8 : Gérer les risques d'inondation en tenant compte du fonctionnement naturel des cours d'eau.

Le projet rentre plus particulièrement dans le cadre des orientations fondamentales et dispositions suivantes :

- OF2 - Disposition 2-01 « Elaborer chaque projet en visant la meilleure option environnementale compatible avec les exigences du développement durable »,
- OF2 - Disposition 2-03 « Définir des mesures réductrices d'impact ou compensatoires à échelle appropriée et visant la préservation du fonctionnement des milieux aquatiques »,
- OF4 - Disposition 4-07 « Intégrer les différents enjeux de l'eau dans les projets d'aménagement du territoire »,
- OF5A - Disposition 5A-05 « Adapter les conditions de rejet pour préserver les milieux récepteurs particulièrement sensible aux pollutions »,
- OF8 - Disposition 8-03 « Limiter les ruissellements à la source »,
- OF8 - Disposition 8-04 « Eviter d'aggraver la vulnérabilité en orientant l'urbanisation en dehors des zones à risque ».

Le projet respecte les orientations et dispositions définies par le SDAGE.

Le projet d'aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal est conçu en tenant compte des orientations de préservation et de mise en valeur des milieux aquatiques qui y sont définies. Le projet ne se développe pas dans le lit mineur du Var et ne dégrade donc pas les milieux aquatiques, il est conçu en gérant le risque inondation, il respecte la ressource en eau en évitant tout prélèvement ou tout rejet et réduit les surfaces imperméabilisées.

1.2.2 Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux

Le SAGE « nappe et basse vallée du Var » a été approuvé le 7 juin 2006. Le Syndicat Mixte d'Etudes de la Basse Vallée du Var (SMEBW) a été créée pour gérer le SAGE.

Le 31 mai 2010, le SMEBW a été dissout et la mise en œuvre du SAGE a été transférée au Conseil général des Alpes-Maritimes.

La révision du SAGE est en cours pour mise en conformité avec le SDAGE Rhône Méditerranée et la loi sur l'eau et le milieu aquatique. Le SAGE sera ainsi composé à terme d'un règlement et d'un PAGD (Plan d'aménagement et de gestion durable).

Conformité vis-à-vis du SAGE en vigueur

Les grandes orientations stratégiques du SAGE approuvé en 2006 :

- Accélérer le retour du transport solide, notamment par l'abaissement urgent et maîtrisé des seuils,
- Optimiser les interventions sur la végétation,
- Définir et réserver sur le bassin versant des espaces de protection,
- Sensibiliser la population à la fragilité de la ressource en eau,
- Prévenir la pollution des eaux souterraines et superficielles.

Des préconisations, plus précises et par type d'espace (espace vallée, espace nappe, etc.) ont été établies.

Le pôle d'échanges multimodal se situe dans l'espace nappe. Dans cet espace, les objectifs du SAGE sont :

- Afficher des objectifs de qualité,
- Mieux connaître les nappes souterraines pour mieux les préserver ;
- Réserver des espaces pour l'usage eau potable,
- Sécuriser l'alimentation en eau potable,
- Lutter contre toutes les sources de pollution,
- Préserver la fonction de protection et d'échange du sol en contact avec la nappe,
- Garantir le bon fonctionnement des réseaux d'assainissement,
- Accompagner les entreprises artisanales et agricoles dans la mise en œuvre de nouvelles pratiques respectueuses de la ressource.

Le projet est conforme au SAGE actuellement en vigueur.

1.2.3 Contrat de milieu « nappe et basse vallée du Var »

Suite à l'arrêté préfectoral d'approbation du SAGE du 7 juin 2007 et en réponse à la demande du comité de bassin, un contrat de rivière « Nappe et Basse Vallée du Var » a été élaboré

afin de mettre en œuvre les préconisations du SAGE, et approuvé par le Comité de rivière le 12 juillet 2010. Il a été présenté au Comité d'agrément du bassin Rhône Méditerranée le 21 janvier 2011.

Il aura pour rôle de mettre en œuvre un programme d'actions répondant aux objectifs de SAGE et sera également cohérent avec les objectifs des autres démarches engagées sur le territoire.

A la date de rédaction de cette présente étude d'impact, le contrat de milieu « nappe et basse vallée du Var » est en cours d'élaboration.

1.2.4 Plan de Prévention du Risque d'inondations

L'opération se situe en zone bleue exceptionnelle B6 (aléa fort à très fort), définie au PPRi Basse Vallée du Var, approuvé le 18 avril 2011.

Conformément aux dispositions du PPRi, un Schéma de Cohérence Hydraulique et d'Aménagement d'Ensemble (SCHAE) a été réalisé sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA et, dans ce cadre, le PPRi fait actuellement l'objet d'une révision partielle (enquête prévue au mois de Mai 2013).

Ce SCHAE permet de prendre en compte le risque d'inondation dès les phases d'études d'aménagement et de disposer au final d'un projet d'aménagement conçu en tenant pleinement compte du risque inondation. Son élaboration répond aux exigences et aux règles que le PPRi a prescrites et notamment aux trois critères suivants :

- ne pas augmenter le risque et démontrer l'absence d'impact sur la vulnérabilité des secteurs voisins ;
- définir des lignes iso cotes de référence spécifiques pour le projet ;
- prévoir un plan d'intervention des secours spécifique en cas de crise majeure.

Le projet est conçu en prenant en compte le risque inondation.

Pour compléter la carte de l'occupation des sols (cf. pièce 5 – § 3.5.3), il convient de préciser que le périmètre du site accueille, dans la situation actuelle, peu de bâtiments. La réalisation du projet implique la démolition de trois constructions existantes :

- un bâtiment servant à une activité de restauration (snack le Kylian's), déjà inscrit dans la DUP tramway ligne est-ouest,
- une halle de stockage et de préparation de produits frais, dite halle « des patatiers »,
- un bâtiment de bureaux à R+1 sur une cave semi enterrée anciennement occupée par les douanes et la guérite de contrôle d'accès.



La halle des « patatiers » est un bâtiment de stockage, de préparation et de conditionnement de produits frais (fruits, légumes, viande). Le bâtiment est à rez-de-chaussée en structure béton. Il est divisé en plusieurs boxes fonctionnant indépendamment les uns des autres notamment vis-à-vis des équipements de conservation des produits (nombreuses chambres froides). Ces activités feront notamment l'objet d'une relocalisation dans d'autres bâtiments du MIN.

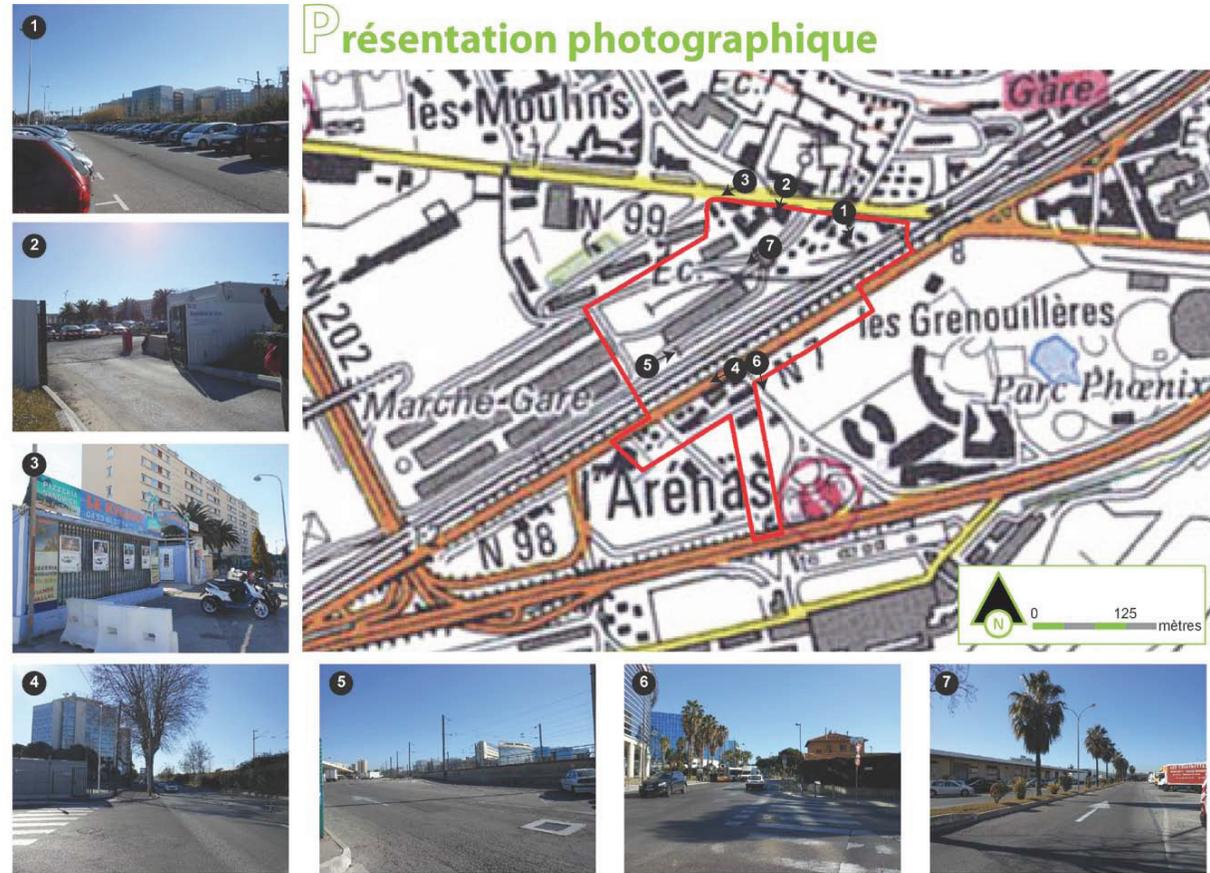
Le bâtiment des douanes est composé d'un bâtiment de bureau à R+1 accolé à une halle de stockage. Un sous-sol semi enterré est aménagé sous le bâtiment de bureaux.

Le reste du secteur sert à des usages qui renforcent le caractère minéral du site (parkings et parcelle utilisée par la fourrière automobile).

La description de l'occupation des sols actuelle du site du futur pôle d'échanges et de son environnement proche est insuffisante. La carte de l'occupation des sols ne précise pas leur emprise foncière et l'usage des bâtiments

En complément, une carte de situation des points de vue avec photographies associées est proposée ci-après :

Occupation de sols : le reportage photographique p.137 devrait être étoffé et les points de vue reportés sur une carte.



Une étude des sols devra être réalisée pour préciser leur degré de pollution et, le cas échéant, les modalités de leur dépollution avant d'engager les travaux.

L'EPA a d'ores et déjà entrepris des études géotechniques de reconnaissance des sols et de pollution dès 2011. Cette étude, confiée à Ginger, s'est déroulée sur plusieurs phases incluant des études préliminaires, de faisabilité, et des études de projet. Des mesures seront prises en phase chantier en vue du traitement éventuel de terres polluées.

L'autorité environnementale s'étonne de l'absence du parc Phœnix, situé à proximité du périmètre de l'opération, dans les cartes de la trame verte et bleue (page 124) et dans l'analyse de la biodiversité et des continuités écologiques possibles de l'aire d'étude rapprochée (plan d'eau, parc botanique).

Ce parc de 7 hectares reconstruit six climats tropicaux et subtropicaux différents et accueille plusieurs espèces animales.

Le Parc Phœnix est également un lieu d'exposition artistique, scientifique, pédagogique et de spectacle grand public.

Le caractère très anthropisé du parc Phœnix légitime le fait que cet espace ne soit pas inscrit dans la trame verte et bleue de la ville de Nice, telle qu'intégrée dans le PLU.

<p>L'autorité environnementale recommande de compléter l'état initial concernant la desserte par les transports collectifs par une analyse qualitative de la situation actuelle.</p>	<p>Le périmètre d'étude est actuellement desservi par le TER en gare SNCF Saint-Augustin, par 9 bus urbains Lignes d'Azur en terminus à l'aéroport ou au centre administratif ou en transit à destination de la Plaine du Var ou de la rive droite du Var ainsi que 17 lignes interurbaines du réseau de transports des Alpes Maritimes (TAM).</p> <p>Le niveau de desserte bus/car de la plaine du Var est cohérent avec la densité urbaine actuelle. Des enjeux importants demeurent en matière de capacité d'accès aux TC, d'attractivité de la desserte (vitesse commerciale, régularité, fréquence, temps de parcours), ...</p> <p>Par ailleurs, au niveau du secteur de l'Arénas, la zone est à ce jour peu accueillante pour les transports en commun avec des arrêts de bus au milieu d'axes routiers forts fréquentés (Route de Grenoble et Boulevard Cassin), et avec une halte ferroviaire Saint Augustin dont la localisation est peu favorable aux piétons (visibilité, accessibilité, sécurité) et nécessite la traversée d'axes routiers importants. Cette halte ne peut accueillir de TGV dans sa configuration actuelle et son site enclavé ne lui permet pas d'évoluer. Enfin le lien avec l'aéroport est très peu lisible pour les piétons.</p> <p>Une restructuration profonde de l'offre TC est prévue dans le cadre des projets de tramway et du Pôle d'échanges multimodal Nice-Aéroport qui apporteront des réponses adaptées et favoriseront une accessibilité multimodale et sécurisée du secteur.</p>
<p>L'impact du trafic ferroviaire actuel a été estimé par des mesures de bruit réalisées in situ mais n'a pas été corroboré par des relevés de trafic ferroviaire.</p>	<p>La simulation du bruit d'une infrastructure ferroviaire suppose la fourniture de données complexes (matériel, composition, armement de la voie, trafic, vitesse de chaque catégorie de train), qui n'étaient pas disponibles pour l'étude acoustique.</p> <p>Le bruit de la voie ferrée a néanmoins été simulé en identifiant le bruit ferroviaire sur les mesures de bruit réalisées.</p> <p>La carte d'ambiance sonore pré existant présente donc également le bruit de la voie ferrée.</p>
<p>ANALYSE DES EFFETS DU PROJETS SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ASSOCIEES</p>	
<p>Les impacts sur la délocalisation de certaines activités (marché d'intérêt national) mériteraient cependant d'être développées (projet de la Baronne) pour en mesurer les impacts environnementaux (consommation d'espace, qualité de l'air, etc.).</p>	<p>L'opération, objet de la présente étude, concerne un périmètre qui présente peu d'incidences en termes de relocalisation. En effet, le développement ci-dessus en complément du chapitre 3.5.3 de la pièce 5 explicite l'incidence en termes de démolition : les activités de la halle des Patatiers et du bâtiment des douanes désaffecté sont/ou vont être relocalisées sur le site actuel du MIN dans des bâtiments situés plus à l'ouest.</p>
<p>Les effets des îlots de chaleur urbains et les solutions correctives à mettre en œuvre sur le site n'ont pas encore été identifiés : ils le seront à l'aide d'une modélisation microclimatique dont les prescriptions « seront inscrites, après validation, dans /es différents documents d'études de conception urbaine du quartier du pôle et des espaces publics du pôle d'échanges multimodal » (page 226). L'échéance de cette étude n'est pas précisée.</p>	<p>Les futurs aménagements proposent de mettre en œuvre des dispositifs de lutte contre les îlots de chaleurs urbains dans le cadre de la démarche EcoCité. Pendant la phase de conception et de réalisation, les préconisations intègrent des solutions de rafraîchissement des espaces publics qui sont en cours d'étude. Le quartier devrait, à terme, fonctionner en intégrant des facteurs de réduction de la production de chaleur anthropique.</p> <p>La réalisation et la gestion de cet espace public intermodal à ambition innovante s'appuient sur l'articulation entre l'espace public et les bâtiments pour mettre en œuvre des solutions innovantes de lutte contre les effets des îlots de chaleurs urbains. La performance attendue offrira des conditions de confort optimales pour les usagers du pôle multimodal en période estivale mais également en période hivernale pour limiter les courants d'airs froids.</p> <p>Un marché subséquent a été passé avec Mateo Architectura pour la modélisation du projet, l'identification et la mise en œuvre de solutions innovantes correctives pour la conception des espaces publics du pôle d'échanges, notamment en matière de lutte contre la formation d'îlots de chaleur en milieu urbain. Les travaux sont en cours et les résultats seront obtenus au 2^{ème} trimestre 2013. A l'issue de ces résultats, le concepteur proposera d'éventuelles actions correctrices pour améliorer le confort de l'espace public (chaleur, vent, ...).</p>
<p>Le bruit de la ligne ferroviaire nouvelle devra être pris en compte une fois que ce projet atteindra un niveau de précision suffisant.</p>	<p>Une des principales inconnues actuelles est le bruit généré par la future NLF actuellement en cours d'étude.</p> <p>L'EPA Plaine du Var s'engage à prendre en compte le bruit de la ligne ferroviaire nouvelle dès que le niveau de détails de ce projet le permettra.</p>
<p>Les mesures applicables aux espaces publics dans le cadre du CRQE, en particulier celles du cahier de prescriptions architectural et paysager à venir, semblent surtout concerner la conception des bâtiments.</p>	<p>Le CRQE a vocation à proposer des objectifs de résultats quel que soit l'échelle du projet concernée : bâtiment (construction dans sa parcelle) ou opération d'aménagement (zone d'aménagement, quartier, lotissement...).</p> <p>S'agissant de l'échelle aménagement et plus particulièrement de l'aménagement des espaces publics, l'application du CRQE permet de les concevoir en tenant compte de chacun des thèmes prioritaires qu'il décline. Ainsi, au-delà du management de l'opération (thème 1) qui est d'ores et déjà mis en œuvre au travers de la démarche d'organisation et de coordination des maîtrises d'ouvrage, la conception des espaces publics tient compte des objectifs d'éco-exemplarité en matière de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • paysage et de biodiversité (thème 2) par une désimperméabilisation du site de 25%, l'utilisation d'une palette végétale appropriée qui permet une restauration de la biodiversité et une intégration paysagère appropriée des aménagements, • confort (thème 3) au travers de la démarche de lutte contre les îlots de chaleur urbains en cours évoquée plus haut, • énergie (thème 4) par la conception d'un éclairage public économe en énergie et limitant la pollution lumineuse, • déplacement (thème 7) par le développement de voies dédiées aux modes doux.

<p>Le bilan des coûts présenté p 267, issu de l'avant-projet correspond au coût total des travaux et non, de façon spécifique, aux coûts des mesures identifiées en faveur de l'environnement.</p>	<p>Le montant global des travaux validés en phase d'avant-projet s'élève à 18 801 434€ HT.</p> <p>Le tableau présenté au chapitre 6 de la pièce 5 recense effectivement les postes de dépenses qui incluent les principales mesures identifiées en faveur de l'environnement (évaluation en phase AVP) :</p> <table border="1" data-bbox="1055 272 1738 469"> <thead> <tr> <th colspan="2">Estimation des mesures en faveur de l'environnement (valeur juillet 2012)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Travaux préparatoires</td> <td>3 297 980</td> </tr> <tr> <td>Terrassements</td> <td>4 137 840</td> </tr> <tr> <td>Espaces verts/Plantations</td> <td>2 336 399</td> </tr> <tr> <td>Création de réseaux</td> <td>1 454 930</td> </tr> <tr> <td>Mobilier urbain</td> <td>637 550</td> </tr> <tr> <td>TOTAL (€ HT) :</td> <td>11 864 699</td> </tr> </tbody> </table> <p>Le projet de création des espaces publics constitue un tout indissociable intégrant les actions de traitement des sols, la nouvelle altimétrie liée au SCHAE, la réduction de l'imperméabilisation sur le périmètre avec la création de zones en pleine terre pour les plantations, la création d'un nouveau paysage, le mobilier et les mesures d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Cela explique la difficulté d'identifier précisément le coût de la totalité des mesures prises en faveur de l'environnement. Toutefois, une analyse plus fine permet d'évaluer à 40% du montant ci-dessus, soit 4 745 880 € HT, le coût des mesures strictement environnementales.</p>	Estimation des mesures en faveur de l'environnement (valeur juillet 2012)		Travaux préparatoires	3 297 980	Terrassements	4 137 840	Espaces verts/Plantations	2 336 399	Création de réseaux	1 454 930	Mobilier urbain	637 550	TOTAL (€ HT) :	11 864 699
Estimation des mesures en faveur de l'environnement (valeur juillet 2012)															
Travaux préparatoires	3 297 980														
Terrassements	4 137 840														
Espaces verts/Plantations	2 336 399														
Création de réseaux	1 454 930														
Mobilier urbain	637 550														
TOTAL (€ HT) :	11 864 699														

3. ANNEXES

- Descriptif des revêtements, plantations et choix d'essences, éclairage et mobilier urbain (ci-après),
- Le plan des aménagements paysagers,
- Le plan du mobilier et éclairage,
- Le plan des revêtements,
- Le résumé non technique modifié après avis de l'autorité environnementale.

A.- REVETEMENTS:			
CODE	NOM	DESCRIPTION	IMAGE
AXE NORD-SUD (AXE DU POLE)			
R.A.1	CHAUSSEE BUS	Granit pavé coupé à la scie (texture lisse) 10 x 10 x 8cm sur base de béton, jointe avec pavements entourant en plat d'acier inox 10mm d'épaisseur, placement des pièces en rompant la jointe.	
R.A.2	CHAUSSEE PIÉTONS ET TRAMWAY	Granit pavé coupé à la scie (texture lisse) 10 x 20 x 6cm sur base de béton, jointe avec pavements entourant en plat d'acier inox 10mm d'épaisseur, placement des pièces en rompant la jointe.	
R.A.3	CHAUSSEE PISTE CYCLABLE (TEXTURE LISSE)	granit en dalles de 60 x 40 x 6cm sur base de béton jointe avec pavements entourant en plat d'acier inox 10mm d'épaisseur placement des pièces en rompant la jointe. le côté long de la pièce en direction du mouvement des vélos	
R.A.4	CHAUSSEE AUTOUR DES ARBRES "FOSSE CONTINUE"	granit pavé coupé à la scie (texture lisse) de 10 x 20 x 6 cm, jointe ouverte sur base de sable. jointe avec pavements entourant en plat d'acier inox 10mm d'épaisseur placement des pièces en rompant la jointe.	Voir R.A.2
R.A.5	CHAUSSEE POMPIERS	Pareille au pavement adjacent (selon descriptions antérieures) mais plus épaisse épaisseur de 8cm placement des pièces en rompant la jointe.	Voir selon pavement adjacent
R.A.6	MUR INCLINÉ EN BÉTON	Texture lisse	

AXE EST-OUEST			
R.AEO.1	BD CASSIN CHAUSSEE PIETONS	Continuation des pavements existants sur bd. Cassin, dalles béton préfabriquées (aprox. 30 x 30 x 6 cm)	
R.AEO.2	BD CASSIN CHAUSSEE VELOS	Continuation des pavements existants sur bd. Cassin, asphalte coloré rouge foncé	
R.AEO.3	PARVIS TRAMWAY CHAUSSEE PIETONS	Dalles béton préfabriqués 10 x 20 x 8cm couleur gris modèle ICA BETULO ou équivalent sur base de béton, en tout cas mêmes dimensions en plan que R.A.2, placement des pièces en rompant la jointe. Jointe avec pavements entourant en plat d'acier inox 10mm d'épaisseur	
R.AEO.4	PARVIS TRAMWAY CHAUSSEE TRAMWAY	Dalles béton préfabriqués 10 x 20 x 8cm couleur gris, modèle ICA BETULO ou équivalent sur base de béton en tout cas mêmes dimensions en plan que R.A.2, jointe avec pavements entourant en plat d'acier inox 10mm d'épaisseur placement des pièces en rompant la jointe.	Voir R.AEO.3
R.AEO.5	PARVIS TRAMWAY CHAUSSEE PIETONS "FOSSE CONTINUE" ARBRES	Dalles béton préfabriqués 10 x 20 x 8cm couleur gris, modèle ou équivalent, sur base de sable, jointe ouverte, placement des pièces en rompant la jointe.	Voir R.AEO.3

R.AEO.6	PARVIS TRAMWAY CHAUSSEE PISTE CYCLABLE	Dalles béton préfabriqués 60 x 40 x 8cm couleur gris, modèle rectangulaire ou équivalent sur base de béton, placement des pièces en rompant la jointe. Le côté long de la pièce en direction du mouvement des vélos	
R.AEO.8	AMENAGEMENT PROVISOIRE TROTTOIR TERRE BATTUE		
R.AEO.9	REVETEMENT ESPACE PUBLIC HOTEL	Dalles béton (60 x 40 x 8cm, 40 x 40 x 8cm, 20 x 40 x 8cm) modèle BREINCO VULCANO ou équivalent, placement des pièces en rompant la jointe.	
R.AEO.10	CHAUSSEE VOITURES	Asphalte	
R.AEO.11	PROMENADE DES ANGLAIS CHAUSSEE PIETONS	Continuation du pavement de la Promenade des Anglais, dalles en béton préfabriqué (aprox. 30 x 30 x 6 cm)	Voir R.AEO.1
R.AEO.12	PROMENADE DES ANGLAIS CHAUSSEE VELOS	Continuation du pavement de la Promenade des Anglais, asphalte coloré rouge foncé	Voir R.AEO.2
R.AEO.14	RAMPES PROVISOIRES ILOT 3.5	Pavement de béton modèle ICA BETULO couleur gris de 20 x 10 x 8 cm ou équivalent, sur base de béton placement des pièces en rompant la jointe.	Voir R.AEO.3
R.AEO.15	BD.CASSIN CHAUSSEE AUTOUR DES ARBRES "FOSSE CONTINUE"	Continuation des pavements existants sur bd. Cassin : dalles béton préfabriqués 10x20x8 cm, jointe ouverte sur base de sable, jointe avec pavement entourant avec plat d'acier 10mm épaisseur	Voir R.AEO.3

B.- PLANTATIONS			
CODE	NOM	DESCRIPTION	IMAGE
AXE NORD-SUD (AXE DU POLE)			
V.A.1	PLATANE X ACERIFOLIA MOTTE 30/35 H=6/7M		
V.A.2	ARBRE DE JUDEE 25/30 H= 4,5M		
V.A.3	PALMIER WASHINGTONIA, 4/5 MÈTRE BAC		
V.A.4	PELOUSE:	zoysia japonica présenté dans le gazon ou 40 g/m2 40% cynodon dactylon 30% festuca arundinacea 15% paspalum vaginatum 15% ray grass anglais	

V.A.5	GRAMINACÉES SU/m²	- pennisetum orientale - pennisetum villosum - pennisetum alopecuroides - nassella tenuissima	
V.A.6	PLANTES GRIMPANTES SUR MUR INCLINÉ - 1U/3m	Bougainvillées - solanum rantonetti et solanum jasminoides - lonicera japonica « halliana » - bignonia capreolata - parthenocissus tricuspidata 'purpurea'	

AXE EST-OUEST			
V.AEO.1	MELIA AZEDARACH 20/25 H=4m		

TALUS (AMENAGEMENT PAYSAGER PROVISOIRE)			
V.T.1	HERBACÉES ANTI-EROSION		
V.T.2	TRANCHÉES PLANTÉES DE RÉCOLTE D'EAUX DE RUISSELEMENT	20%juncus effusus 20%deschampsia cespitosa 10%carex buchananii 10%carex halleriana 10%pennisetum alopecuroides 10%pennisetum orientale 10%pennisetum villosum 10%stipa tenuifolia	4 ut/m2 4 ut/m2 4 ut/m2 4 ut/m2 4 ut/m2 4 ut/m2 4 ut/m2

Dossier d'enquête publique

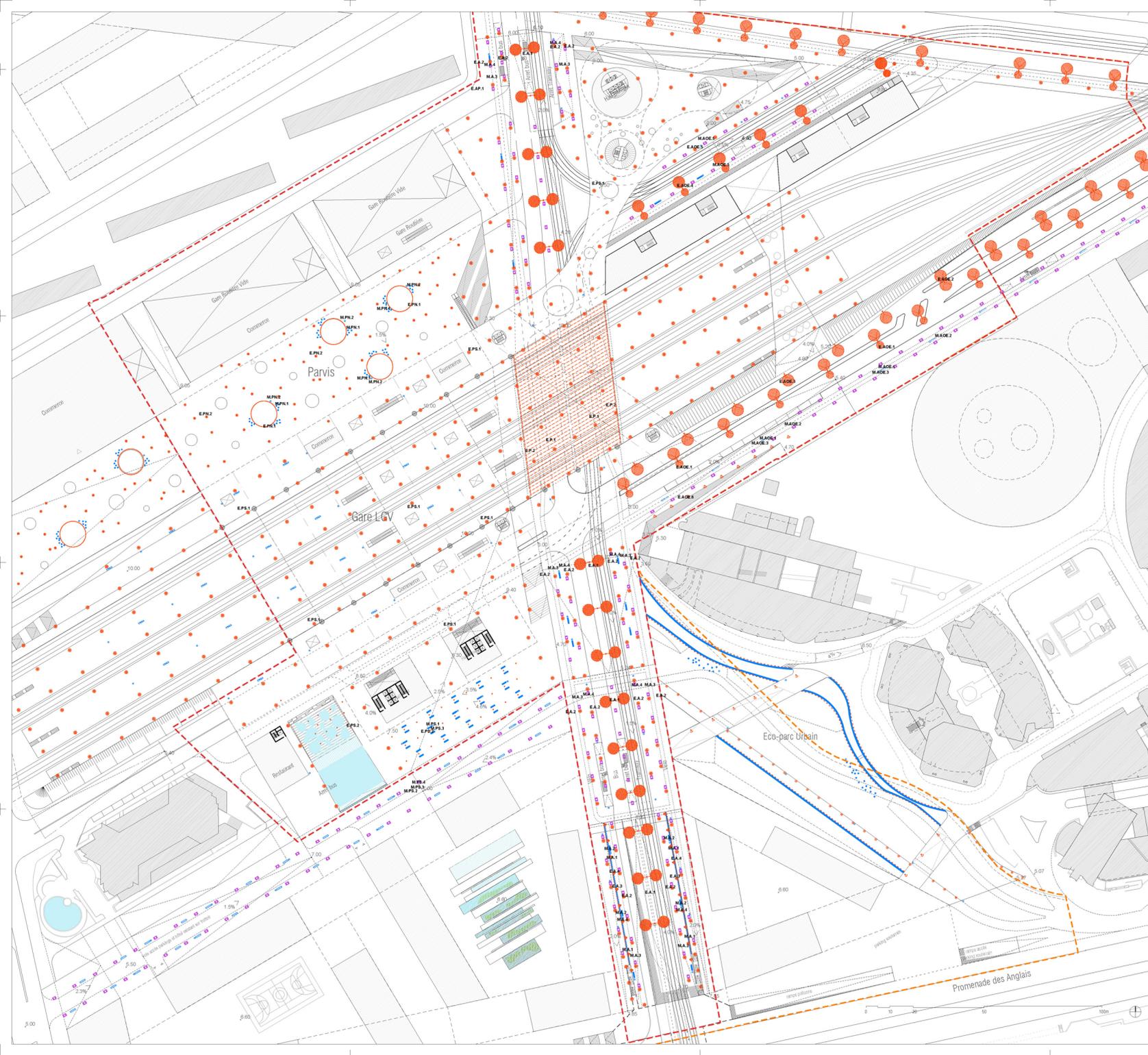
Pièce 8 – Éléments complémentaires en réponse à l'avis de l'autorité environnementale

C.- ECLAIRAGE ET MOBILIER URBAIN			
CODE	NOM	DESCRIPTION	IMAGE
AXE NORD-SUD (AXE DU POLE)			
E.A.1	ÉCLAIRAGE TRAM ET BUS	Candélabre symétrique haut à deux bras type IROAD IGUZZINI ou équivalent	
E.A.2	ÉCLAIRAGE PIÉTONS ET VÉLOS	Lampadaire encastrée de sol type ERCO TESIS IP -68 ou équivalent	
E.A.3	ÉCLAIRAGE MURS À BOUGAINVILLÉE	Lampadaire encastrée de sol directionnelle type IGUZZINI UPLIGHT ou équivalent	
E.A.4	ÉCLAIRAGE BANC EN LONGUEUR EN PORT-À-FALUX	Lampadaire intégrée dans le banc IGUZZINI LINEALUCEE COMPACT ou équivalent	
M.A.1	BANC EN LONGUEUR EN PORT-À-FALUX AVEC GARDE-CORPS	Siège en granit. Garde-corps et structure en acier inox	Dessin à détailler
M.A.2	BANC ISOLÉ	Siège en granit et structure en acier inox	
M.A.3	GRILLE D'ARBRE	Planche acier inox perforée	

M.A.4	POUBELLE	Type ESCOFET MORELLA ou équivalent	
-------	----------	------------------------------------	---

AXE EST-OUEST			
E.AOE.1	ÉCLAIRAGE CHAUSSEE VOITURES ET PIÉTONS	Candélabre asymétrique type SELUX OVALIS ou équivalent	
E.AOE.2	ÉCLAIRAGE CHAUSSEE VOITURES	Candélabre type SELUX OVALIS ou équivalent	
E.AOE.3	ÉCLAIRAGE CHAUSSEE VOITURES	Candélabre type SELUX OVALIS ou équivalent	Voir E.AOE.2
E.AOE.4	ÉCLAIRAGE CHAUSSEE VOITURES ET PIÉTONS+VÉLOS	Candélabre type IROAD IGUZZINI ou équivalent	Voir E.A.1
E.AOE.5	ÉCLAIRAGE PIÉTONS	Lampadaire encastrée de sol type ERCO TESIS IP -68 ou équivalent	Voir E.A.2
E.AOE.6	ÉCLAIRAGE TALUS VÉGÉTAL	Lampadaire encastrée de sol directionnelle type IGUZZINI LIGHT UP ou équivalent	Voir E.A.3
M.AOE.1	BANC	(comme existant sur rues adjacentes)	Voir rues adjacentes
M.AOE.2	GRILLE D'ARBRE	Type ESCOFET CARMEL ou équivalent	
M.AOE.3	POUBELLE	(Comme existante en rues adjacentes)	Voir rues adjacentes
M.AOE.4	POUBELLE	Type ESCOFET MORELLA ou équivalent	Voir M.A.4
M.AOE.5	GRILLE D'ARBRE	Planche acier inox perforée.même modèle que sur l'axe nord-sud.	Voir M.AE.3

M.AP.4	CONTAINER (RÉCYCLÉS SI POSSIBLE)	Rempli d'eau et de plantes aquatiques (nénuphars, etc)	Voir V.AP.4
M.AP.5	SCÈNE	Construite de plançons en bois 30x7.5cm sur structure en acier galvanisé	Dessin à détailler
M.AP.6	CHAISES CUBIQUES APILABLES 45X45X45CM	Faites en planches phénoliques de coffrage	Dessin à détailler



- LEGENDE**
- AXES NORD-SUD**
- EA.1 ● ECLAIRAGE TRAM ET BUS
CANDÈLABRE ENCASTRÉE DE SOL ERCO TESSI #P48 OU EQUIVALENT
 - EA.2 ● ECLAIRAGE PIÉTONS ET VÉLOS
LAMPADAIRE ENCASTRÉE DE SOL ERCO TESSI #P48 OU EQUIVALENT
 - EA.3 ● ECLAIRAGE MURS À BOUVANILLÉE
LAMPADAIRE ENCASTRÉE DE SOL DIRECTIOVELLE JOUZZIN UNLIGHT OU EQUIVALENT
 - EA.4 ● ECLAIRAGE BANCS EN LONGUEUR EN PORT-A-FEU
LAMPADAIRE INTÉGRÉE DANS LE BANC JOUZZIN LINEALUCE COMPACT OU EQUIVALENT
 - MA.1 — BANCS EN LONGUEUR EN PORT-A-FEU QUI INCORPORE GARDE-CORPS
SÈGES EN GRANIT ET GARDE-CORPS ET STRUCTURE EN ACIER INOX
 - MA.2 — BANCS ISOLÉS
 - MA.3 — SÈGES EN GRANIT ET STRUCTURE EN ACIER INOX
 - MA.4 — GRILLE D'ARBRE
 - MA.5 — PLANCHE ACIER INOX PERFORÉE
 - MA.6 ● POUBELLE
 - MA.7 ● ESCOPET MORELLA OU EQUIVALENT
- AXES EST-OUEST**
- EA0E.1 ● ECLAIRAGE CHAUSSEES VOTURES ET PIÉTONS
CANDÈLABRE ACTINÉRIQUE SEUX OUSIEU OU EQUIVALENT
 - EA0E.2 ● ECLAIRAGE CHAUSSEES VOTURES
CANDÈLABRE HAUT À DEUX BRAS SEUX OUSIEU OU EQUIVALENT
 - EA0E.3 ● ECLAIRAGE CHAUSSEES VOTURES
CANDÈLABRE HAUT À UN BRAS
 - EA0E.4 ● ECLAIRAGE CHAUSSEES VOTURES ET PIÉTONS-VÉLOS
CANDÈLABRE HAUT À UN BRAS JOUZZIN ROAD OU EQUIVALENT
 - EA0E.5 ● ECLAIRAGE PIÉTONS
LAMPADAIRE ENCASTRÉE DE SOL ERCO TESSI #P48 OU EQUIVALENT
 - EA0E.6 ● ECLAIRAGE TALUS VÉGÉTAL
LAMPADAIRE ENCASTRÉE DE SOL JOUZZIN UNLIGHT OU EQUIVALENT
 - MA0E.1 — BANCS COMME CEUX DES RUES ADJACENTES
 - MA0E.2 — GRILLE D'ARBRE COMME CELLES DES RUES ADJACENTES
 - MA0E.3 — POUBELLE COMME CELLES DES RUES ADJACENTES
 - MA0E.4 ● POUBELLE
 - MA0E.5 ● ESCOPET MORELLA OU EQUIVALENT
 - MA0E.6 ● GRILLE D'ARBRE
 - MA0E.7 ● PLANCHE ACIER INOX PERFORÉE MÊME MODÈLE QUE SUR L'AXE NORD-SUD.
- Eco-PARC URBAIN**
- E.E.1 ● ECLAIRAGE BANCS EN LONGUEUR
LIGNE DE LUMIÈRE CONTINUE SOUS BANC JOUZZIN LINEALUCE COMPACT OU EQUIVALENT
 - E.E.2 ● ECLAIRAGE CHEMIN EST-OUEST
JOUZZIN UNLIGHT OU EQUIVALENT
 - E.E.3 ● ECLAIRAGE CHEMIN NORD-SUD
LAMPADAIRE ENCASTRÉE DE SOL ERCO TESSI #P48 OU EQUIVALENT
 - M.E.1 — BANCS EN LONGUEUR
 - M.E.2 ● BANCS ISOLÉS AVEC MÈME COUPE TRANSVERSALE QUE LE BANC EN LONGUEUR
 - M.E.3 ● POUBELLE LATTES EN BOIS BERPMAR OU EQUIVALENT
- PARVIS NORD-GARE LGV**
- EPN.1 ● ECLAIRAGE EN LONGUEUR
LIGNE DE LUMIÈRE CONTINUE JOUZZIN LINEALUCE COMPACT OU EQUIVALENT
 - EPN.2 ● ECLAIRAGE PIÉTONS
LAMPADAIRE ENCASTRÉE DE SOL ERCO TESSI #P48 OU EQUIVALENT
 - MPN.1 ● CHASSE CASTELORRANCO (CONÇUE PAR MATEO-ARQUITECTURA)
 - MPN.2 ● POUBELLE
 - MPN.3 ● ESCOPET MORELLA OU EQUIVALENT
 - MPN.4 ● POUBELLE
- PARVIS SUD - GARE LGV - S.O.T.3.2**
- EP.S.1 ● ECLAIRAGE PIÉTONS PLUS ÉCARTÉ ET PLUS PUISSANT
LAMPADAIRE ENCASTRÉE DE SOL JOUZZIN UNLIGHT OU EQUIVALENT
 - EP.S.2 ● ECLAIRAGE PIÉTONS
LAMPADAIRE ENCASTRÉE DE SOL ERCO TESSI #P48 OU EQUIVALENT
 - MP.S.1 — BANCS SOUS CANOPEE JACARANDAS
ESCOPET AWB OU EQUIVALENT
 - MP.S.2 — BANCS BOULEVARD INTÉRIEUR
 - MP.S.3 ● POUBELLE LATTES EN BOIS BERPMAR OU EQUIVALENT
 - MP.S.4 ● FOSSE ARBRE EN FONTE D'ACIER CARPICU OU EQUIVALENT
- PASSAGE SOUS VOIES**
- EA.P.1 ● LIGNES DE LUMIÈRE JOUZZIN LINEALUCE RECESSED OU EQUIVALENT
 - EA.P.2 ● LIGNES DE LUMIÈRE JOUZZIN LINEALUCE FL OU EQUIVALENT

NOTA BENE À PROPOS DES ÉLÉMENTS D'ÉCLAIRAGE.
 CETTE LÉGENDE ET LA DISTRIBUTION DES ÉLÉMENTS D'ÉCLAIRAGE EN PLAN SONT CONCEPTUELS ET ORIENTATIFS.
 POUR DÉFINIR LA QUANTITÉ DÉFINITIVE DE LUMIÈRES NÉCESSAIRES ET LEURS SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES L'ÉTUDE D'ÉCLAIRAGE APPROFONDIE SERA FOURNIE EN PHASE PROJET.

— PERIMÈTRE PÔLE MULTIMODAL
 — PERIMÈTRE GRAND ARENAS

141 GRAND ARENAS-NICE AMÉNAGEMENT URBAIN DU GRAND ARENAS
 AVP ESPACES PUBLICS PÔLE MULTIMODAL NICE-AÉROPORT
 Révisé le 06/09/2024 - 15 Novembre 2024

EPA Plaine du Var
 3000 Avenue de l'Anglais, 13000 Marseille - Nice - France
 04 91 34 34 34 - 04 91 34 34 34 - 04 91 34 34 34

MAP_PEM_AV_P_2025_204 AVP Espaces Publics Pôle Multimodal
 ÉCHELLE: 1:500
 DATE: 14/05/2025
 LIGES: 14/05/2025
 DÉTAILS: 14/05/2025

REVISION	DATE	DESCRIPTION
01	14/05/2025	Plan de travail
02	14/05/2025	Plan de travail
03	14/05/2025	Plan de travail
04	14/05/2025	Plan de travail
05	14/05/2025	Plan de travail
06	14/05/2025	Plan de travail
07	14/05/2025	Plan de travail
08	14/05/2025	Plan de travail
09	14/05/2025	Plan de travail
10	14/05/2025	Plan de travail
11	14/05/2025	Plan de travail
12	14/05/2025	Plan de travail
13	14/05/2025	Plan de travail
14	14/05/2025	Plan de travail
15	14/05/2025	Plan de travail
16	14/05/2025	Plan de travail
17	14/05/2025	Plan de travail
18	14/05/2025	Plan de travail
19	14/05/2025	Plan de travail
20	14/05/2025	Plan de travail
21	14/05/2025	Plan de travail
22	14/05/2025	Plan de travail
23	14/05/2025	Plan de travail
24	14/05/2025	Plan de travail
25	14/05/2025	Plan de travail
26	14/05/2025	Plan de travail
27	14/05/2025	Plan de travail
28	14/05/2025	Plan de travail
29	14/05/2025	Plan de travail
30	14/05/2025	Plan de travail
31	14/05/2025	Plan de travail
32	14/05/2025	Plan de travail
33	14/05/2025	Plan de travail
34	14/05/2025	Plan de travail
35	14/05/2025	Plan de travail
36	14/05/2025	Plan de travail
37	14/05/2025	Plan de travail
38	14/05/2025	Plan de travail
39	14/05/2025	Plan de travail
40	14/05/2025	Plan de travail
41	14/05/2025	Plan de travail
42	14/05/2025	Plan de travail
43	14/05/2025	Plan de travail
44	14/05/2025	Plan de travail
45	14/05/2025	Plan de travail
46	14/05/2025	Plan de travail
47	14/05/2025	Plan de travail
48	14/05/2025	Plan de travail
49	14/05/2025	Plan de travail
50	14/05/2025	Plan de travail

AVP Espaces Publics Pôle Multimodal
 3000 Avenue de l'Anglais, 13000 Marseille - Nice - France
 04 91 34 34 34 - 04 91 34 34 34 - 04 91 34 34 34

Josep Lluís Mateo - MATEO ARQUITECTURA

AGENCIAS COLABORADORAS

Asesor Vidas & Paisajes
 C/Gran Via 100, 28013 Madrid, España
 T: +34 91 421 11 11
 F: +34 91 421 11 11
 www.asesorvidas.com

EGIS
 C/Gran Vía 100, 28013 Madrid, España
 T: +34 91 421 11 11
 F: +34 91 421 11 11
 www.egis.com

ECCO VALLÉE
 C/Gran Vía 100, 28013 Madrid, España
 T: +34 91 421 11 11
 F: +34 91 421 11 11
 www.ecco.com