



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Service biodiversité, eau et paysages
Unité sites, paysages et impacts

Adresse du site :

**CS 80065
Allée Louis Philibert
13182 Aix-en-Provence-cédex 5**

Nos Références : SBEP-Uspi N° 2013-126

Vos réf. :

Affaire suivie par : Delphine MARIELLE
delphine.marielle@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 04 42 66 65 65 – Fax : 04 42 66 66 01

DM/DC

Aix-en-Provence, le

- 6 MARS 2013

Le directeur régional
à

Monsieur Xavier HEMEURY
Directeur général
d'ECO VALLEE
Immeuble Nice Plaza
455 promenade des Anglais
BP 33257
Nice-cédex 3

Avis de l'autorité environnementale

**relatif au projet d'aménagement des espaces publics du quartier
du pôle d'échanges multimodal Nice-St Augustin Aéroport**

Dossier : Aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échanges multi-modal Nice St Augustin Aéroport

Maître d'ouvrage : Etablissement public de la Plaine du Var

Situé sur le territoire de : Nice (06)

Saisine de l'autorité environnementale en date du 24 janvier 2013

Date de réception du dossier par l'autorité environnementale : 28 janvier 2013, date de départ du délai de 2 mois pour formuler l'avis de l'Autorité environnementale

Avis élaboré sur la base du dossier composé des pièces suivantes :

Dossier d'enquête publique comportant une étude d'impact, un résumé non technique de l'étude d'impact et une évaluation simplifiée des incidences Natura 2000.

**Présent
pour
l'avenir**

www.paca.developpement-durable.gouv.fr

>>

Siège :
DREAL PACA
16 rue Antoine Zattara
CS 70248
13331 MARSEILLE-cédex 03

Table des matières

1. Contexte juridique.....	2
1.1. Procédures relatives au projet.....	2
1.2. Avis de l'autorité environnementale.....	2
2. Présentation du dossier.....	3
2.1. Contexte et historique du projet.....	3
2.2. Objectifs du projet.....	4
2.3. Consistance du projet.....	4
2.4. Gouvernance.....	4
2.5. Cadrage préalable.....	6
3. Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale.....	6
4. Analyse du dossier et de la démarche d'intégration des préoccupations d'environnement dans le projet.....	7
4.1. Contenu général.....	7
4.2. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	8
4.3. Présentation et justification du projet.....	8
4.4. Impacts globaux du programme.....	10
4.5. Compatibilité avec les documents d'urbanisme opposables les plans schémas et programmes	10
4.6. Etat initial et identification des enjeux environnementaux du territoire.....	11
4.7. Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures associées.....	12
4.8. Evaluation des incidences sur le réseau Natura 2000.....	13
4.9. Analyse des méthodes.....	13
5. Conclusion.....	14



1. Contexte juridique

1.1. Procédures relatives au projet

Ce projet relève de la rubrique 6d du tableau annexe de l'article R122-2, qui soumet à étude d'impact, après un examen préalable au cas par cas « les projets de routes d'une longueur inférieure à 3 km ».

Le projet est soumis notamment à une procédure de déclaration de projet.

1.2. Avis de l'autorité environnementale

Le projet, compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et/ou de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumis à étude d'impact conformément aux articles L122-1 et R122-2 du code de l'environnement.

L'EPA Plaine du Var a transmis une demande d'examen au cas par cas à l'autorité environnementale le 4/10/2012. L'arrêté préfectoral n° AE-F09312P0299 du 6 novembre 2012 décide que le dossier de demande d'autorisation du pôle d'échanges multimodal de Nice St Augustin Aéroport doit comporter une étude d'impact.

Le projet est donc soumis à l'avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement (ou autorité environnementale), conformément aux articles L122-1 - III et R122-7 du code de l'environnement.

L'avis porte sur la qualité du dossier, en particulier de l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. L'avis, ou l'information relative à l'absence d'observations émises par l'autorité environnementale dans le délai imparti, devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, dans les conditions fixées par l'article R122-9 du code de l'environnement :

- le joindre au dossier d'enquête publique ou de le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article L122-1-1 et R122-9 du code de l'environnement ;
- rendre cet avis public par voie électronique sur le site Internet de l'autorité autorisatrice.

Selon l'article R122-6 - I du code de l'environnement, l'autorité environnementale compétente pour le projet est le préfet de région. Pour préparer son avis, le préfet de région s'appuie sur les services de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement. Par arrêté préfectoral, le directeur de la DREAL a délégué de signature du préfet de région pour instruire et signer tout acte relatif à l'exercice de l'autorité environnementale.

Conformément à l'article R122-7-II, l'avis est également publié sur le site de l'autorité environnementale.

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/acces-aux-avis-de-l-autorite-r1204.html>

L'avis ne préjuge en rien de la décision d'autorisation prise par l'autorité compétente.

2. Présentation du dossier

2.1. Contexte et historique du projet

Le projet d'espaces publics du pôle d'échanges multimodal Nice St-Augustin aéroport est situé à Nice dans les Alpes-Maritimes. Il s'inscrit dans le territoire de la Plaine du Var, vaste territoire (10 000 ha), sensible au niveau environnemental situé de part et d'autre du fleuve Var dans la zone d'influence immédiate de la ville de Nice.

Qualifié de « secteur stratégique » par la Directive Territoriale des Alpes-Maritimes, ce territoire a fait l'objet d'un projet de territoire « Ecovallée » porté par l'Etat et les collectivités qui a reçu le statut statut d'Opération d'Intérêt National (OIN), conféré par l'Etat par décret n° 2008-229 du 7 mars 2008 et a été validé par le conseil d'administration de l'établissement public d'aménagement « Plaine du Var » le 19 décembre 2011.

Le projet s'inscrit dans « Le grand Arénas » dans une des quatre grandes opérations d'aménagement de l'Ecovallée qui seront développées dans le cadre du protocole financier signé le 12 mars 2012 par l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le département des Alpes-Maritimes, la Métropole Nice Côte d'Azur, la Ville de Nice et l'EPA Plaine du Var.

L'opération « Grand Arénas » prévoit sur une cinquantaine d'hectares 680 000 m² de constructions et devrait permettre la création de 1 350 logements et 21 000 emplois potentiels.

Elle comprend la ZAC du Grand Arenas (opération mixte : bureaux, logements, équipements, commerces et services) et le quartier du pôle d'échanges multimodal qui sur 8 ha comporte des équipements et infrastructures de transport (ligne de tramway, parc-relais, gare routière, gare ferroviaire), un programme immobilier d'environ 108 000 m² répartis sur cinq îlots (bureaux, hôtels, commerces, équipements) et des espaces publics et voiries qui font l'objet de l'étude d'impact.

Les études de programme relatives à l'aménagement du pôle d'échanges multimodal ont commencé en septembre 2009 par une première phase de diagnostic (analyse urbaine et environnementale, analyse des flux, analyse des besoins, définition des critères pris en compte pour l'analyse et la comparaison des différents scénarios et le choix du projet) et de définition des enjeux (enjeux urbains et environnementaux, enjeux déplacements, enjeux économiques).

Plusieurs phases d'études se sont ensuite succédées afin de définir les fonctionnalités de transports et les scénarios d'aménagements (pré-programme en octobre 2009, programme en janvier 2011, avant-projet en cours).

Ces études ont été réalisées pour l'essentiel par le groupement Mateo Architectura / Atelier Villes & Paysages / Egis France, qui réalise également les études préalables à l'aménagement urbain du Grand Arénas.

Dans le cadre du plan Ville Durable du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, le projet de pôle d'échanges multimodal a été sélectionné en qualité de projet EcoCité. La démarche EcoCité participe d'une politique publique ambitieuse qui prône des villes plus respectueuses de leur environnement. Treize projets d'écocités -dont Nice-ont été retenus en 2009. Une part importante de ce travail porte sur les projets technologiquement innovants, auxquels l'Etat apportera son soutien financier pour ce qui participe significativement à l'amélioration des transports, de la gestion des ressources et du recyclage des matériaux, de la production d'énergie renouvelable et de la récupération d'énergie, des réseaux intelligents, de la construction, de la biodiversité, des inondations, etc.

2.2. Objectifs du projet

Le maître d'ouvrage affiche les objectifs suivants :

- offrir une dynamique économique et urbaine à un nouveau quartier de ville, en mettant en relation plusieurs types d'activités et aménités urbaines (commerces, bureaux, logements, et équipements publics) ;
- prendre en compte le désir de nature en ville des citoyens en donnant une place prépondérante au végétal ;
- favoriser les liens entre les grands axes de l'estuaire en rendant les voiries plus lisibles et urbaines pour mieux relier les quartiers et les équipements existants et futurs ;

- concilier accessibilité et risque d'inondation via notamment la conformité du programme d'espaces publics au Schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble ;
- lier les équipements de transport par la configuration d'un espace adapté aux différents modes, permettant ainsi de compléter la multimodalité par une intermodalité efficace dans un objectif de réduction de la part de l'automobile dans les déplacements ;
- penser l'adéquation entre les formes urbaines et les flux afin de générer des échanges efficaces mais apaisés ;
- assurer l'évolutivité du projet par rapport aux projets connexes et son adaptabilité dans le temps.

2.3. Consistance du projet

D'après les éléments fournis dans le dossier, le projet comporte :

- la réalisation d'un axe Nord-Sud pour les transports collectifs et les modes doux reliant la route de Grenoble à l'aéroport sur 447 m linéaire ;
- le nivellement et le réaménagement du boulevard Cassin sur 226 m linéaires ;
- la création d'un axe est-ouest reliant la route de Grenoble à l'axe Nord-Sud sur 230 m linéaires ;
- le réaménagement partiel de la route de Grenoble en avenue urbaine ;
- l'aménagement de deux parvis situés entre les deux gares routière et ferroviaire et devant le Lycée Hôtelier ;

2.4. Gouvernance

D'après les éléments fournis dans le dossier, le projet a fait l'objet d'une concertation publique. Cette procédure de concertation a été lancée par délibération du conseil d'administration de l'EPA Plaine du Var en date du 24 octobre 2011 approuvant les modalités de la concertation. Les modalités de la concertation ont été établies en lien avec les collectivités concernées.

Cette procédure de concertation s'est déroulée du 15 mars au 15 avril 2012 pour l'aménagement du quartier du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport.

Les modalités de la concertation ont compris les éléments suivants :

- la réalisation d'une plaquette d'information diffusée lors des réunions publiques, sur les lieux d'expositions et les lieux de dépôts des registres ;
- la réalisation de deux expositions sous forme de panneaux explicatifs, ouvertes au public ;
- une information réalisée par voie de presse, dans les bulletins de NCA et de la Ville de Nice et sur les sites Internet des deux collectivités ;
- des registres distincts pour chacun des deux projets ouverts aux fins de recueillir les observations du public et tenus à disposition aux heures normales d'ouverture au public, au siège de la métropole Nice Côte d'Azur, en mairie de Nice et dans les locaux de l'EPA Plaine du Var ;
- l'organisation de deux réunions publiques ouvertes à tous les citoyens ;
- une adresse mail ouverte durant la concertation.

Les deux réunions publiques ont rassemblé environ 200 personnes : 130 personnes le 15 mars, entre 70 et 80 le 12 avril.

Les observations, réactions et questions des participants sont consignées dans deux comptes-rendus distincts.

Les personnes qui se sont manifestées par écrit ou par téléphone en laissant leurs coordonnées ont été recontactées par un membre de l'équipe projet.

Dans les registres de la concertation pour le projet d'aménagement du quartier du pôle d'échanges multimodal, 41 remarques ont été consignées.

Les deux lieux d'exposition ont reçu, entre le 15 mars et le 15 avril 2012, 649 visiteurs.

Deux articles de presse et un reportage sur France 3 ont relayé les débats de la concertation. Le bilan de la concertation et la délibération d'approbation du bilan de la concertation par le conseil d'administration de l'EPA Plaine du Var du 20 juillet 2012 sont intégrés dans le dossier.

Les remarques formulées font apparaître deux grandes préoccupations : les voiries du pôle et leur articulation avec le réseau routier, d'une part, et les espaces publics du pôle et la qualité de son fonctionnement multimodal, d'autre part.

En synthèse, les questions et suggestions concernant les voiries et espaces publics du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport ont porté sur la qualité de sa réalisation sans remettre en cause sa nature et les options présentées. Le projet d'aménagement des espaces publics et voiries du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport se trouve conforté dans ses fondements et objectifs. Durant les réunions publiques, des réponses précises ont été apportées aux préoccupations et les interventions des élus et des techniciens ont permis de clarifier les informations et les grandes options.

L'EPA a mis en place, dès l'engagement de l'étude de programme en 2009 puis tout au long des études de conception du pôle d'échanges multimodal, une instance de gouvernance du pôle d'échanges multimodal, constituée par l'ensemble des acteurs concernés (Etat : Préfecture, SGAR, DREAL DDTM, Région PACA, Conseil Général, Nice Côte d'Azur : direction des transports, voirie circulation et mission tramway, RFF, SNCF, les Aéroports de la Côte d'Azur, Escota, l'ADAAM).

De plus, un protocole de coordination des maîtrises d'ouvrage du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport » a été élaboré entre les cinq maîtres d'ouvrages intervenants sur le pôle d'échanges multimodal. Seront également associés aux études les autorités organisatrices de Transports et les autres maîtrises d'ouvrages. Ce protocole sera signé par l'Etat, la Région PACA, le Conseil général, la métropole NCA, RFF et l'EPA.

2.5. Cadrage préalable

Conformément à l'article R122-4 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage a sollicité un cadrage préalable auprès de l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet, qui s'est appuyée sur l'autorité environnementale.

Une réunion de cadrage de l'étude d'impact a eu lieu le 2/10/2012 avec l'EPA Plaine du Var et le bureau d'études EGIS.

3. Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Situé à l'entrée ouest de la ville de Nice, à proximité immédiate de l'aéroport international Nice Côte d'Azur, le périmètre du quartier du pôle d'échanges multimodal est délimité par la route de Grenoble au nord, par le quartier d'affaires existant de l'Arénas au sud.

Le site est accessible par la voie ferrée, grâce à la halte Saint-Augustin, par l'autoroute, via l'échangeur Nice Saint Augustin et la route de Grenoble, par la promenade des Anglais, par la voie Mathis. Il est situé à proximité immédiate de l'aéroport, notamment du terminal des vols internationaux. Ce site est à ce jour longé ou traversé par des infrastructures de transport importantes (voies ferrées, boulevard René Cassin, la route de Grenoble, la Promenade des Anglais, avenue Lindbergh).

Minéralisé à plus de 95 %, le périmètre du projet, qui couvre 8 hectares, comprend certaines parties de ces infrastructures, un nombre limité de bâtiments datant des années 1970 ainsi que des espaces de stationnement de surface.

Cet espace est caractérisé par une juxtaposition d'utilisations du site sans lien particulier entre elles rendant le lieu très inhospitalier pour les piétons ou les modes de transport doux. Le mode automobile tient une importance particulière dans l'utilisation de l'espace via des infrastructures routières ou des zones de stationnement de surface.

Les enjeux environnementaux ne peuvent, pour ce territoire et ce projet, être dissociés de ceux du quartier du pôle d'échanges multi-modal et des enjeux socio-économiques.

Les principaux enjeux du projet identifiés dans ce cadre sont :

La préservation de la ressource en eau

L'aire d'étude directe repose sur la nappe alluviale du Var : la masse d'eau souterraine de type alluvial « Alluvions du Var et Paillons ». Cette masse d'eau souterraine est vulnérable à la pollution (perméabilité élevée de l'aquifère alluvial). La nappe alluviale affleure sur l'aire d'étude (1 à 3 m de profondeur). L'aire d'étude éloignée est concernée par les périmètres de protection du champ captant des Sagnes. Le projet devra veiller à la protection de la ressource en eau. L'aire d'étude directe est notamment concernée par une zone de protection de la nappe alluviale du Var, délimitée sur le zonage du PLU de la commune de Nice (cf. chapitre 3.5.7).

Au vu du contexte hydrogéologique, la préservation de la ressource en eau constitue un enjeu fort à l'échelle du périmètre de l'opération. Le projet devra donc veiller à la protection des eaux souterraines, notamment en phase travaux.

La prise en compte du risque inondation

Le périmètre de l'opération s'inscrit dans le bassin versant du Var (plus grand fleuve côtier de la région PACA). Le régime hydrologique du Var est de type pluvio-nival méditerranéen avec des étiages estivaux parfois importants et des périodes de crues extrêmement violentes au printemps et à l'automne.

Le site est concerné par le risque inondation identifié dans le PPRI de la basse vallée du Var dans une zone bleue B6 avec un aléa fort à très fort.

Le projet offre l'occasion de modeler une nouvelle topographie au dessus de la cote d'inondabilité.

L'amélioration de la desserte et des déplacements

Le secteur Saint-Augustin constitue le point de passage obligé d'une grande partie des flux automobiles, en raison de la présence du pont Napoléon III, seul ouvrage de franchissement routier et ferroviaire du Var.

Le maillage du réseau viaire structurant est très dense, dans un périmètre physiquement contraint. Il comporte de nombreux points d'échanges majeurs, au fonctionnement complexe.

Le trafic automobile y est très dense sur les principaux axes routiers du secteur : 30 000 véh/j sur la route de Grenoble, 70 000 véh/j sur le boulevard Georges Pompidou, 25 000 véh/j sur le boulevard René Cassin, 85 000 véh/j sur la Promenade des Anglais.

La desserte par les transports en commun locale est assurée par des lignes de bus. La plate-forme de transports du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport constituera un noeud de connexion important à l'échelle de l'agglomération azurienne de l'ensemble des infrastructures, (lignes ferroviaires existante et nouvelle, ligne de tramway, transports en commun urbains et interurbains, aéroport) qui a pour objectif l'accueil de 10 millions de voyageurs/an à horizon 2023 (soit 37 000 voyageurs/jour) et jusqu'à 17 millions de voyageurs/an à horizon 2030 et donc un report modal important (part modale de 20 à 30 %) vers les transports en commun.

La requalification du paysage, de l'ambiance et du confort urbain

Le site actuel est localisé dans un secteur « d'entrée de ville » au paysage très minéral , dégradé et peu lisible et fortement marqué par les coupures urbaines et les nuisances des trafics automobiles, ferroviaires et aériens (Aéroport).

L'ambiance sonore et la qualité de l'air s'en ressentent et affichent un dépassement des valeurs limites pour le dioxyde d'azote.

8

En créant les conditions de confort, de sécurité et de lisibilité pour développer les modes doux et l'usage des transports en commun, en restituant des espaces de pleine terre et plantés, les espaces publics du pôle d'échange peuvent avoir des effets positifs sur la réduction de l'imperméabilisation du site, l'ambiance climatique (réduction des îlots de chaleur urbains), le paysage et les continuités écologiques en requalifiant un secteur dégradé et favoriser la biodiversité ordinaire et l'enrichissement de la trame verte et bleue

4. Analyse du dossier et de la démarche d'intégration des préoccupations d'environnement dans le projet

4.1. Contenu général

Au vu de la date de dépôt du dossier, le contenu de l'étude d'impact relève des articles L122-1 et R122-5 du code de l'environnement en vigueur depuis le 1er juin 2012.

L'étude d'impact comprend les divers aspects de la démarche d'évaluation environnementale exigés par le code de l'environnement. Elle fait l'objet d'un résumé non technique. Elle couvre l'ensemble des thèmes requis.

Conformément à l'article L414-4 du code de l'environnement, le projet a fait l'objet d'une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés. Le rapport présentant l'évaluation des incidences est inclus dans le dossier d'enquête publique.

L'étude comporte, comme l'exige le code de l'environnement pour les infrastructures routières :

- une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul issue de l'étude circulation (Météoarquitectura/Egis) ;
- une étude « air et santé » (Biomonitor) conformément aux préconisations énoncées dans la note méthodologique annexée à la circulaire du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières (étude de niveau II) ;
- une analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et des avantages induits pour la collectivité ;
- une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;

L'étude contient également une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables selon les dispositions de l'article L 128-4 du code de l'urbanisme.

8

4.2. Résumé non technique de l'étude d'impact

Le résumé non technique aborde toutes les parties de l'étude d'impact. Il est clair et illustré pour permettre une bonne compréhension du projet et de ses enjeux environnementaux par le public.

Toutefois, afin qu'il soit complet et accessible au public non spécialiste, l'autorité environnementale recommande :

- d'ajouter des illustrations dans la partie décrivant l'état initial ;
- de mieux expliciter le choix du projet en citant et illustrant les 3 scénarios envisagés pour la localisation et l'aménagement du pôle multimodal.

4.3. Présentation et justification du projet

Présentation du projet

Le chapitre 4 dans la sous-partie 4.5.2.2 « les espaces publics charnières » présente une description globale du projet par espace.

Sur la forme, la dissociation de l'étude d'impact des documents graphiques techniques (plans et coupes), présentés dans la pièce 3 du dossier d'enquête publique, nuit à la compréhension du projet décrit dans l'étude d'impact, simplement illustré de photographies de maquettes.

Sur le contenu, il apparaît que l'étude d'impact a été réalisée avant l'aboutissement des études de détail du projet et concomitamment avec la réalisation des études d'avant-projet. De ce fait, certains aspects techniques demandent encore à être précisés.

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 :

- 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 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 multi-modal, 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 ;
- 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 ;
- 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.

La phase travaux et l'organisation du chantier sont décrites dans le chapitre 5 « Effets et mesures ». Un bilan des déblais y est décrit.

L'articulation avec la construction du programme immobilier d'accompagnement des équipements de transports sur les cinq îlots délimités par les espaces publics n'est pas précisée dans le phasage des travaux concernant les espaces publics.

Solutions envisagées et justification du choix du projet

Des solutions alternatives ont été analysées dans le cadre des études sous maîtrise d'ouvrage de l'agglomération Nice Côte d'Azur, de la SNCF et de la CCI qui ont mis en évidence le choix du site d'implantation d'un pôle d'échanges multimodal au niveau de la basse vallée du Var.

Trois scénarios d'aménagement ont été également étudiés dans le cadre de l'étude du programme final du pôle d'échanges multimodal (IOSIS/2EI, janvier 2011 sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA Plaine du Var).

Ces solutions ont été analysées selon sept critères :

1. l'efficacité de la fonction pôle d'échanges
2. la qualité de l'espace public généré
3. la capacité à trouver un équilibre économique dans les différents montages juridiques/économiques
4. la disponibilité du foncier à court terme et moyen terme
5. la capacité à établir un phasage avec des fonctionnalités cohérentes dès 2015 : sa capacité de modularité et d'extensibilité pour préserver l'avenir avec la possibilité de réserves foncières
6. l'impact environnemental (zone Natura 2000, nappe, zone de captage, PPRI etc...)
7. le coût d'aménagement.

Le choix du scénario le plus favorable a été argumenté à l'aide d'un tableau comparatif p.193. La justification a donc bien pris en compte les objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national concernant les diverses composantes et ressources de l'environnement et la santé publique.

Toutefois, pour compléter la justification et le choix du projet, il conviendrait :

- de justifier le projet à l'échelle du territoire de l'agglomération azzuréenne, 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) ;
- 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 ;
- 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).

4.4. Impacts globaux du programme

Le projet est inscrit dans un programme fonctionnel à réalisation échelonnée dans le temps. Conformément aux articles L122-1 II et R122-5 12°, l'étude d'impact comporte une appréciation des impacts globaux du programme, présentée au chapitre 2 de l'étude d'impact.

L'étude d'impact présente le programme du quartier du pôle d'échanges multimodal de Nice St Augustin aéroport comme une unité fonctionnelle comprenant les infrastructures et équipements de transport (tramway, gare ferroviaire, gare routière,...), un programme immobilier sur 5 îlots et les espaces publics et les voiries qui assurent la connexion entre ces différents éléments.

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.

En effet, il apparaît dans les documents graphiques comme dans la description du projet que les espaces publics du pôle d'échanges multimodal s'inscrivent dans une trame urbaine conçue à l'échelle du Grand Arénas.

Les espaces publics de cette trame ont une fonction de liaison entre les équipements, logements et bureaux de la ZAC du Grand Arenas et le pôle multimodal.

Les impacts du projet d'aménagement du quartier du pôle d'échanges et de la ZAC du grand Arenas devraient être analysés dans le chapitre « appréciation des impacts globaux du programme » et non dans le chapitre 5 au titre des effets cumulés (page 259) qui ne devraient concerner que les projets qui ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R.214 et d'une enquête publique ainsi que les projets qui ont fait l'objet d'une étude d'impact et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

La ZAC du Grand Arenas ainsi que les projets d'équipements de transport (gares ferroviaire et routière) et les projets immobiliers, à l'exception du tramway, n'ont pas encore fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale.

4.5. Compatibilité avec les documents d'urbanisme opposables les plans schémas et programmes

Le dossier d'étude d'impact étudie cette compatibilité dans le chapitre 2 «Appréciation des impacts globaux du programme » (PDU, PLU, SDAGE, SAGE, PPRi) et dans le chapitre 3 « Etat initial du site et de son environnement » où elle est complétée et la démonstration de cette compatibilité plus développée pour les plans et programmes suivants :

- *Schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau Rhône Méditerranée*
- *Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau*
- *Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes Maritimes*
- *Schéma de cohérence territoriale*
- *Plan de déplacements urbains*
- *Plan local d'urbanisme*
- *Plan départemental des déchets*
- *Plan de protection de l'atmosphère*

L'autorité environnementale recommande, pour faciliter la compréhension de l'étude d'impact, de traiter cette question de la compatibilité de tous les plans et programmes concernés dans un chapitre dédié, celle-ci étant différente de l'appréciation de l'état initial de l'environnement.

4.6. Etat initial et identification des enjeux environnementaux du territoire

L'état initial est présenté au chapitre 3. Il fournit l'essentiel des éléments de connaissance nécessaires pour caractériser l'environnement du territoire concerné par le projet et ses évolutions selon des aires d'étude d'échelle différente (éloignée, rapprochée, directe). En complément de la bibliographie, des études spécifiques ont été réalisées en tant que de besoin pour préciser certaines caractéristiques de l'environnement et identifier les enjeux :

- l'étude acoustique réalisée par Conseil Ingénierie Acoustique (CIA) ;
- l'expertise faunistique et floristique réalisée par Altereco Paca ;
- l'étude air et santé réalisée par Biomonitor ;
- l'étude de faisabilité des potentialités en énergies renouvelables menée par Egis Eau.

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. Les enjeux environnementaux ont été hiérarchisés au vu de leur importance pour le territoire et de leur sensibilité vis à vis du projet dans un tableau présenté à la fin du chapitre 3 de la page 183 à 185.

Cependant, dans l'analyse thématique de l'état initial, une clarification et un approfondissement de certains domaines auraient été pertinents :

Occupation des sols et paysage du site

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.

Le paysage du site du projet aux échelles rapprochées et directes n'a pas été analysé dans la partie « paysage », ni dans la partie « urbanisme ». Le reportage photographique p.137 devrait être étoffé et les points de vue reportés sur une carte.

Pollution des sols

L'étude historique documentaire et de vulnérabilité de l'environnement réalisée par le bureau d'études Ginger environnement et infrastructures (juin 2012) a recensé les activités qui se sont succédées sur le site et les sources potentielles de contamination des sols.

Une source de contamination potentielle a été identifiée dans le site : un ancien dépôt d'hydrocarbures (ancien garage St Augustin), activité aujourd'hui terminée et dont le site a été réaménagé.

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.

Habitats naturels, faune et flore

Même si le site est fortement anthropisé et l'habitat naturel très limité (friches rudérales), les inventaires de terrain, réalisés le 21/03/2012, sont précoces au sein du calendrier écologique des espèces et limite les capacités à appréhender la totalité du panel faunistique et floristique de l'aire d'étude.

D'autre part, l'autorité environnementale s'étonne de l'absence du parc Phoenix, 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).

Déplacements

Le trafic routier des principaux axes du site, analysé par l'étude de circulation réalisée dans le cadre du projet permet de prendre la mesure de la charge de trafic journalier sur chaque axe routier mais ne permet pas d'identifier les principaux générateurs de trafic routier de l'aire d'étude rapprochée : marché d'intérêt national, aéroport St Augustin, gare SNCF St Augustin, quartier d'affaires de l'Arénas, etc.

Une ou des enquêtes origine-destination à partir des équipements existants dans l'aire d'étude rapprochée du site auraient pu permettre de distinguer et de quantifier les flux locaux et les flux de transit et donc de mieux estimer les hypothèses d'un report modal sur les transports collectifs du futur pôle d'échanges.

L'aire d'étude rapprochée est desservie par 10 lignes de bus et la gare SNCF St Augustin. La fréquentation de ces réseaux de transport n'est pas quantifiée dans l'état initial. L'estimation de la fréquentation actuelle des bus et cars (13 600 passagers) dans une zone d'étude élargie est présentée en annexe dans l'étude des hypothèses Transport (Iosis Concept) mais n'est pas reprise dans le dossier d'étude d'impact en lui-même.

L'existence de ces réseaux de transports urbains ne signifie pas pour autant que la desserte actuelle en transports collectifs est performante en termes de fréquence, de régularité et de temps de parcours.

L'autorité environnementale recommande donc de compléter l'état initial concernant la desserte par les transports collectifs par une analyse qualitative de la situation actuelle.

Ambiance sonore

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.

4.7. Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures associées

L'étude présente au chapitre 5 une analyse des impacts du projet sur les différentes composantes environnementales. Elle prend en compte les impacts du projet liés à la phase de chantier et à la période d'exploitation. Elle identifie les incidences directes, indirectes, permanentes ou temporaires du projet sur l'environnement.

L'étude prend en compte également les impacts cumulés avec d'autres projets concernant la zone (ligne de tramway Est-Ouest, Nice Stadium, projet de Rénovation Urbaine du quartier des Moulins, autoroute A8 – aménagement de la section Saint-Laurent-du-Var Nice Saint-Augustin, voie des 40 m).

Par rapport aux enjeux et aux sensibilités identifiés, les impacts sont bien identifiés et bien traités, notamment :

- **les risques de pollution de la nappe**, en particulier en phase de travaux ;
- **le risque inondation** pris en compte dès la conception du projet (définition des isocotes du projet dans le schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble) ;
- **les nuisances** pour le voisinage et les usagers des équipements de la zone **en phase chantier** (circulation, gestion des déchets, sécurité, bruit, poussières...).

Les impacts sur le cadre de vie (bruit, qualité de l'air) ne sont pas selon l'étude et les méthodes utilisées (réalisation d'un indice sanitaire simplifié) significatifs. L'étude Air et Santé a comparé la situation actuelle (2010), la situation sans projet et la situation future avec projet (2025). Cependant, certains impacts et les mesures associées, mériteraient d'être précisés :

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.). Cette analyse n'est pas une obligation réglementaire pour tous les projets qui s'inscrivent dans une perspective « à long terme » et qui sont présentés à titre d'information dans le chapitre 5.5 sur les effets cumulés (Nice Méridia, plateforme agro-alimentaire de la Baronne, tunnel de la Victorine, nouveau dépôt d'hydrocarbures de l'aéroport Nice Côte d'Azur, Terminal 3 de l'aéroport).

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 les 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.

Le bruit de la ligne ferroviaire nouvelle devra être pris en compte une fois que ce projet atteindra un niveau de précision suffisant.

L'étude conclut à l'absence d'impact négatif notable et propose pour chaque thématique des mesures d'évitement et de réduction, notamment en phase de travaux, en respectant les prescriptions de la charte « chantier vert » et du cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction (CRQE) mis en place de l'EPA Plaine du Var.

Si les mesures en phase de travaux sont déclinées selon les orientations de la charte « chantier vert » 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 (architecture bio-climatique, végétalisation des toitures, intégration des énergies renouvelables,...).

Le coût des mesures en faveur de l'environnement a été estimé. L'étude signale que ce bilan ne prend pas en compte les mesures prises, pendant les travaux (tri des déchets, circulations temporaires, dispositifs de communication et information...).

Les mesures de suivi présentées page 266, ne sont pas non plus chiffrées. A ce stade des études d'avant-projet, les mesures proposées en faveur de l'environnement ne sont pas exhaustives et nécessiteront, pour la plupart, des approfondissements ou des compléments qui seront effectués dans le cadre des études ultérieures.

Le bilan des coûts présenté page 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.

4.8. Evaluation des incidences sur le réseau Natura 2000

Le projet est susceptible de concerner le site Natura 2000 n° FR 9312025, « Basse vallée du Var » distant de 800 mètres.

Le projet a fait l'objet d'une évaluation simplifiée de ses incidences sur les espèces et les habitats ayant déterminé la désignation de ce site.

L'étude conclut, de manière justifiée, à une absence d'incidence significative négative sur l'état de conservation du site.

4.9. Analyse des méthodes

L'étude d'impact présente une analyse correcte des méthodes utilisées pour analyser les effets du projet sur l'environnement.

5. Conclusion

D'une manière générale, l'étude d'impact est claire, concise. Elle est complète et comporte toutes les rubriques exigées par le code de l'environnement. Elle est proportionnée aux enjeux.

Sur la forme, une meilleure organisation du dossier pour certaines thématiques dont les éléments sont dispersés dans les différents chapitres du dossier d'enquête publique (compatibilité du projet avec les plans et programmes, présentation écrite et graphique du projet) permettrait d'en faciliter la lecture et la compréhension.

Sur le fond, l'imbrication spatiale et temporelle du projet d'espaces publics avec celui du quartier du pôle d'échanges multimodal de Nice St Augustin Aéroport et de la ZAC du Grand Arenas rendent difficile l'appréciation des impacts et des mesures liées au projet de voirie et d'espaces publics en lui-même.

De plus, même si les caractéristiques principales du projet sont connues, certains aspects techniques demandent encore à être précisés. Il peut donc exister un certain écart entre les incidences telles qu'elles sont appréciées au niveau de l'étude d'avant-projet et les incidences réelles.

L'autorité environnementale recommande de clarifier et de compléter la description de l'état initial, du projet et de ses impacts notamment par :

- une étude des sols pollués pour préciser leur degré de pollution et les modalités de leur dépollution le cas échéant ;
- une étude de l'impact acoustique du trafic ferroviaire actuel et futur (avec la nouvelle ligne) permettant de définir des mesures de protection des nuisances sonores ;
- une analyse des effets cumulés avec les projets qui sont en lien direct avec le projet des espaces publics du pôle multimodal – délocalisation du MIN à la Baronne, ZAC du Grand Arénas) quand les études d'impact de ces projets seront disponibles ;
- un plan paysager détaillé permettant de préciser et de visualiser les caractéristiques des plantations, du mobilier urbain, de l'éclairage public et des matériaux ;
- une modélisation microclimatique pour préciser les effets des îlots de chaleur urbains du site et les solutions correctives à mettre en œuvre ;
- un calendrier des travaux d'aménagement des espaces publics et des constructions à l'échelle du programme restreint (pôle multimodal) et élargi (Grand Arénas) permettant de mieux saisir l'articulation des projets.

L'autorité environnementale souligne également que, conformément à l'article R122-14 du code de l'environnement, les différentes décisions d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet devront mentionner les mesures à la charge du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire ou compenser les impacts du projet sur l'environnement, ainsi que les modalités de leur suivi.

Le Directeur Régional Adjoint de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement

Laurent NEYER

