



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur le Pôle d’échanges multimodal TER Nice Saint-Augustin (06)

n°Ae : 2019-18

Avis délibéré n° 2019-18 adopté lors de la séance du 24 avril 2019

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 24 avril 2019 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le Pôle d'échanges multimodal TER Nice Saint-Augustin (06).

Étaient présents et ont délibéré collégalement : Barbara Bour-Desprez, Pascal Douard, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Eric Vindimian, Annie Viu, Michel Vuillot, Véronique Wormser.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents : Marc Clément, Christine Jean

N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 9 du règlement intérieur de l'Ae : Christian Dubost

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet des Alpes-Maritimes, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 29 janvier 2019.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 19 février 2019 :

- le préfet de département des Alpes-Maritimes, qui a transmis une contribution en date du 29 mars 2019,*
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur,*

Sur le rapport de Véronique Wormser, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19. Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Synthèse de l'avis

Le projet de Pôle d'échanges multimodal TER Nice Saint-Augustin est situé à Nice (06), au sein du quartier du Grand Arénas aujourd'hui en profonde mutation dans le cadre de l'opération d'intérêt national (OIN) Nice Eco-vallée. Le projet est porté par trois maîtres d'ouvrage : SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions et la métropole de Nice.

Le projet consiste à remplacer l'actuelle gare ferroviaire TER Nice Saint Augustin par une nouvelle gare ferroviaire TER située 400 mètres à l'ouest de la précédente, sur la ligne ferroviaire existante, et à créer au nord de celle-ci une gare routière couverte, en toute proximité de la nouvelle ligne 2 du tramway, en secteur urbanisé. L'objectif du projet est de favoriser le report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs.

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont, pour l'Ae :

- les effets du développement de l'intermodalité en matière de circulation, de qualité de l'air et de bruit, en phase travaux en particulier du fait des nombreux chantiers en cours dans le secteur de l'opération Grand Arénas, puis en phase exploitation du fait de l'augmentation de la fréquentation du site par les usagers du pôle d'échanges multimodal (PEM),
- la prise en compte et la non aggravation du risque inondation, le projet étant implanté en zone d'aléa fort à très fort du plan de prévention des risques inondation en vigueur, à concilier avec l'accessibilité du public aux ouvrages objet du projet, en toute sécurité
- la non dégradation de la qualité de l'eau de la nappe en particulier en phase travaux,
- l'articulation du projet au sein de l'opération d'ensemble Grand Arénas (fluidité, accessibilité, adéquation des formes urbaines...),
- l'évolutivité des opérations en vue de leur adaptation aux projets futurs (gare TGV notamment), au regard des ressources nécessaires à l'ensemble de ces projets et de leurs impacts sur les riverains et les usagers.

Les principales recommandations de l'Ae portent sur :

- la définition (périmètre et contenu) du projet de PEM, celui-ci devant comporter tous les aménagements nécessaires au fonctionnement du PEM et à l'atteinte des objectifs de multi modalité annoncés, en particulier l'esplanade publique située sur la dalle de toit de la gare routière et ses accès,
- la correcte prise en considération par l'étude d'impact du périmètre du projet d'ensemble – « *l'opération Grand Arénas* » – dans lequel il s'inscrit et sur lequel doit porter l'analyse des incidences. Elles concernent notamment les périmètres, contenus, instances de gouvernance et de suivi du projet de PEM et de cette « *opération* » d'ensemble.

Les autres recommandations de l'Ae portent en particulier sur la juste évaluation du risque d'inondation, qui est erronée du fait de l'absence de prise en compte du caractère torrentiel des crues du Var, dans le contexte de révision du PLUm de Nice, et des incidences du projet sur la santé ainsi que sur les échéances de long terme prises en compte.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte général du projet

Le projet de Pôle d'échanges multimodal TER Nice Saint-Augustin est situé à Nice, dans le département des Alpes Maritimes, au sein du quartier du Grand Arénas aujourd'hui en profonde mutation dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Nice Eco-vallée dans laquelle il s'inscrit et dont l'ambition est notamment « de proposer un autre modèle de développement et d'urbanisme »².

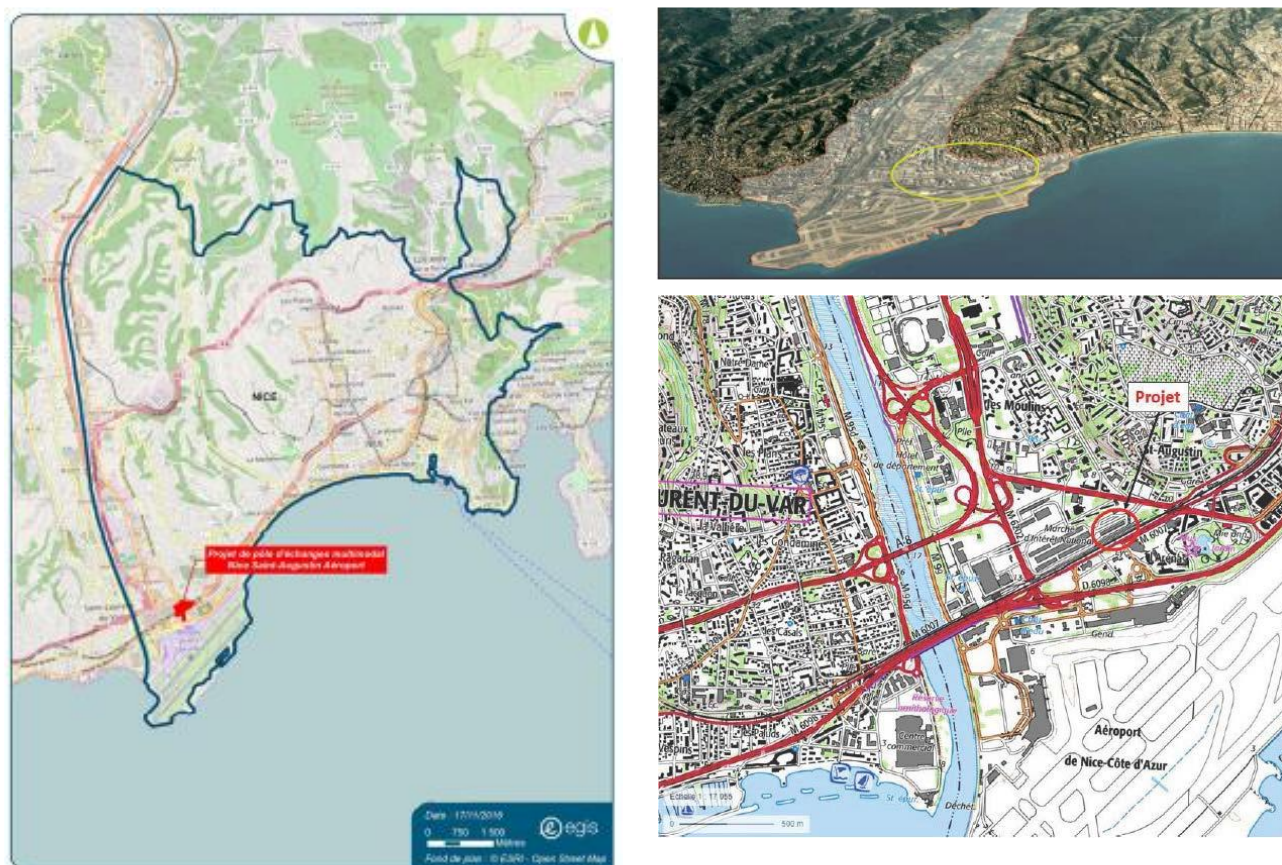


Figure 1: Localisation du projet (source: dossier et visite)

Le projet est localisé au croisement de la ligne de chemin de fer (TER et TGV) Marseille-Vintimille, des lignes 2 (en partie en service depuis 2018) et 3 (en cours de réalisation) du tramway

² Ce territoire s'est doté de principes d'organisation des déplacements, « base d'une mobilité durable : réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre à horizon 2020, développer les capacités de transports publics, anticiper le développement urbain avec des transports publics performants, tels sont les objectifs prioritaires fixés pour le développement des transports dans l'Eco-Vallée. ».

Nice est une des agglomérations visées par le contentieux de la Commission européenne à l'encontre de l'État français pour non-conformité vis-à-vis des directives sur la qualité de l'air, ce qui n'est pas mentionné dans le dossier.

métropolitain, à proximité immédiate de l'aéroport (en cours d'agrandissement) et d'axes routiers majeurs pour la desserte ouest de Nice (l'A8 dont des échangeurs voisins sont en travaux, la route de Grenoble, et la voie Mathis en cours de reconfiguration).



Figure 2 : Schéma d'aménagement d'ensemble du Grand Arénas, en blanc (source : dossier) et axes structurants (annotations encadrées ajoutées par la rapporteure)

Le projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) dont la réalisation est inscrite dans la loi d'orientation des mobilités prévoit dans sa première phase la création d'une gare TGV Nice-Aéroport sur le site du présent projet à l'horizon 2030, les travaux devant être engagés a priori d'ici à 2022³.

L'objectif général du projet est de favoriser le report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs⁴.

Le projet est porté par trois maîtres d'ouvrage : SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions et la métropole de Nice, laquelle a confié sa réalisation au groupe SNCF, SNCF Gares et Connexions assurant la maîtrise d'ouvrage unique de la gare ferroviaire, de la gare routière et de l'espace public situé entre elles. Un protocole de coordination⁵ et un protocole d'organisation⁶ ont été établis.

³ Cf. également le courrier de la ministre des transports au président de SNCF Réseau en date du 4 mars 2019. Lors de sa visite, la rapporteure a été informée que les études relatives à cet ouvrage débuteraient au second semestre 2019.

⁴ D'après le dossier, « les principaux bénéfices attendus de la réalisation du pôle d'échanges sont les suivants :

- Augmenter et concentrer l'offre de transports en commun afin d'améliorer de manière significative les conditions de déplacements,
- Une connexion optimale et lisible entre les différents modes de transport,
- Des déplacements domicile - travail facilités, notamment depuis l'ouest du département,
- Des déplacements piétons et cyclistes plus aisés et plus sûrs depuis les quartiers proches,
- Plus de confort et de sécurité, les voyageurs auront accès à des espaces, plus confortables et plus modernes,
- Un PEM accessible à tous, les personnes à mobilité réduite et l'ensemble des voyageurs,
- Des quais permettant des montées et descentes plus aisées. »

⁵ Etabli en juin 2013 entre l'État, l'Établissement Public d'Aménagement (EPA) de la plaine du Var, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA), le Département des Alpes-Maritimes, la Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA) et SNCF Réseau. SNCF Gares et Connexions n'en fait donc pas partie.

⁶ Etabli en mai 2017 entre la Région PACA, le Département, l'EPA, MNCA, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés :



Figure 3 : plans du projet: plan masse niveau parvis de la gare ferroviaire (+10 NGF), plan masse niveau de la gare routière (+3 NGF) et coupe transversale (sources : dossier)

Le projet consiste à remplacer l'actuelle gare ferroviaire TER Nice Saint Augustin (qui ne sera à ce stade pas démolie) par une nouvelle gare ferroviaire TER située 400 mètres à l'ouest de la précédente, sur la ligne ferroviaire existante, et à créer au nord de celle-ci une gare routière couverte, de 20 quais, en contrebas de 7 mètres par rapport à la gare ferroviaire, au même niveau que l'« axe nord-sud ». Le projet comporte deux phases :

La phase 1 à l'horizon 2021, durera environ 18 mois et comprend :

- la réalisation des 10 premiers quais, de la dalle de couverture correspondante et des accès routiers et piétons de la gare routière, soit la moitié est de cette gare,
- la construction d'un bâtiment pour les voyageurs de 125 m² et de ses accès depuis la voie nord-sud et depuis l'esplanade publique située sur la gare routière,
- la construction de deux quais de la gare ferroviaire de 220 m et d'une passerelle d'accès aux quais (y compris murs de soutènement des voies, reprise des voies et de leurs équipements, fondations de la passerelle, fonçage de conduite hydraulique etc). Les travaux ne généreront pas de coupure de la circulation ferroviaire.

La phase 2, à l'horizon 2024, durera 18 mois et comprend :

- la seconde tranche de la gare routière comportant 10 quais supplémentaires et les aménagements et accès correspondants, soit la moitié ouest de cette gare,
- un parking de surface de 200 places, annoncé en option « *en fonction de la disponibilité des emprises et des financements disponibles* », sans qu'il soit positionné sur les plans fournis⁷.

Les accès à la gare ferroviaire pour les personnes à mobilité réduite sont prévus par ascenseurs uniquement, au vu des dénivelés et périmètres en présence. Si une piste cyclable longe le tènement du PEM et passe devant ses accès routiers et piétons, aucun équipement n'est cependant prévu pour le stationnement de vélos. Ceci apparaît incohérent avec les bénéfices attendus du projet (cf. note de bas de page n°4), avec le caractère optionnel du stationnement de « véhicules particuliers », avec les besoins exprimés en concertation (« *une offre de stationnement sécurisé pour les cycles qui pourra favoriser le recours aux modes doux* »), avec le « *schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon 2030* » et avec le contexte de pollution de l'air de la métropole azurienne (cf. partie 2.1 du présent avis).

Le dossier ne prévoit pas de dépose-minute ni d'accès pour les taxis (la voie nord-sud n'est ouverte qu'aux modes actifs et transports en commun) alors que 7 % des passagers de la gare TER actuelle sont déposés en voiture et que ce taux est annoncé identique une fois le projet réalisé.

Lors de sa visite, la rapporteure a été informée que la dalle construite sur la gare routière, qui en constitue le toit et le système de ventilation, sera livrée « brute ». Cette dalle doit accueillir une esplanade publique annoncée comme « *élément structurant* », « *espace public majeur* » du quartier : elle sera notamment la voie d'accès pour les piétons aux bâtiments construits immédiatement en limite nord de la gare routière (îlots 3.1 et 2.5) ainsi que le support des liaisons entre les aménagements nord de l'opération Grand Arénas et le PEM, et entre la gare TER et la gare routière située en dessous (accès escaliers, escalators et ascenseurs). Les travaux nécessaires à la réalisation de cette esplanade ne sont pas inclus au projet, ce que le dossier ne mentionne pas et

⁷ Le schéma global des transports de Nice Côte d'Azur prévoit cependant, à l'horizon 2030, un parking relais de 3 000 places dont 1 000 à la mise en service du T2 et les autres avec la gare TGV.

qui apparaît incohérent avec l'objet même du projet et avec les bénéfices qui en sont attendus (cf. nbp n°4). Sans la réalisation de cette esplanade, le projet de PEM ne saurait être fonctionnel (en particulier seuls les accès par la voie nord-sud seraient possibles, ce qui pourrait s'avérer insuffisant au regard des flux attendus, et les accès aux PMR seraient inopérants).

La fréquentation journalière de la gare ferroviaire actuelle est d'environ 6 500 voyageurs dont près de la moitié en heures de pointe ; 97 trains y sont accueillis chaque jour. Chaque jour, le flux entre les gares routière et ferroviaire représentera près de 25 000 personnes.

Le dossier indique que le projet préserve la possibilité de construire la gare TGV Nice aéroport à l'horizon 2030 dans le cadre de la LNPCA.

L'Ae recommande de préciser la localisation du parc de stationnement de 200 places pour les voitures, annoncé en option, et d'inclure dans le projet un dépose-minute et des accès pour les taxis ainsi que des aménagements pour le stationnement des vélos, en cohérence avec le schéma global des transports de Nice Côte d'Azur et les bénéfices attendus du projet. Elle recommande également d'inclure dans le projet la réalisation de l'esplanade publique sur la dalle de la gare routière, indispensable au projet.

Le coût du projet est estimé à ce stade (maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, travaux) à 47 millions d'euros HT répartis en 35 millions d'euros pour la phase 1 et 12 millions d'euros pour la phase 2.

Une évolution du réseau de transports en commun métropolitain est en cours de finalisation dans la révision du plan de déplacements urbains, intégrée au plan local d'urbanisme métropolitain (PLUm) récemment arrêté. Elle prévoit notamment une augmentation et une réorganisation de l'offre de bus, avec en particulier des « bus à effet tram »⁸, dès septembre 2019 pour certaines lignes, en articulation avec la création de la gare routière (des stations provisoires sont en cours d'installation dans le secteur du projet pour pallier le retard de mise en service du PEM, celle-ci étant initialement prévue en 2019). L'augmentation du nombre de TER sur la ligne n'est pas prévue dans le cadre du présent projet mais à l'échéance 2030 au plus tôt, dans le cadre de la LNPCA.

1.3 Périmètre du projet d'ensemble

Le pôle d'échanges multimodal constitue « *un équipement structurant majeur de la recomposition urbaine* » du secteur concerné par l'opération Grand Arénas qui est une des quatre opérations prioritaires de l'OIN. Cette opération⁹ vise à réorganiser la partie sud de la plaine du Var et l'entrée de ville niçoise, qui connaît une congestion routière majeure, autour d'un quartier urbain mixte s'étendant sur 50 ha avec notamment l'« *objectif de relier les espaces au sein de ce quartier aujourd'hui fragmenté par les voiries et les infrastructures, d'offrir des cheminements sécurisés et des modes de déplacements diversifiés* ». Une grande partie de l'aire d'étude du projet est de fait – à ce jour – en travaux.

⁸ Bus fréquents, à horaires cadencés, avec des quais adaptés, sans bénéficier de passage en site propre.

⁹ L'opération présente selon le dossier une capacité constructive de 680 000 m² et devrait permettre la création de 1 350 logements et de 22 000 emplois potentiels.

Le dossier s'avère peu explicite voire manque de cohérence sur la définition, les périmètres physiques et l'articulation des différents « projets » ou « programme » présents dans le secteur Grand Arénas et les procédures en cours les concernant. Il apparaît que l'opération Grand Arénas se composerait de deux projets distincts :

1. le « quartier urbain du Grand Arénas » (cf. figure 4, enveloppe du périmètre rouge), comprenant bureaux, logements, hôtels, services, commerces, parc des expositions et espaces publics, réalisé dans le cadre d'une procédure spécifique de zone d'Aménagement concerté (ZAC)¹⁰ du même nom ; le périmètre de cette ZAC inclurait la moitié ouest du PEM Nice Saint-Augustin ;
2. le « programme du Quartier du Pôle d'Échanges Multimodal » (cf. figure 4, périmètres bleu clair et vert), comprenant :
 - le PEM Nice Saint-Augustin qui regroupe les équipements et infrastructures de transport : la gare routière et la gare ferroviaire en interface directe avec la nouvelle ligne est-ouest du tramway et, en option (sous réserve de financements et de confirmation du besoin), un parking de 200 places pour les usagers du train. L'aménagement de l'esplanade publique (également parvis des constructions de l'îlot 3.1) prévue sur le toit de la gare routière ne fait pas partie du projet. Seule la moitié est du PEM Nice Saint-Augustin serait localisée dans l'emprise du « quartier du PEM » ;
 - des infrastructures immobilières comprenant des bureaux, commerces, services, hôtels, aménagés sur cinq îlots (3.0 à 3.4) dont le 3.3 est en cours de construction ;
 - des espaces publics et voiries qui viennent connecter les équipements de transport et les programmes immobiliers aménagés au sein de ce quartier, incluant notamment l'esplanade publique aménagée sur la gare routière et une voirie –« axe nord-sud »– réservée aux transports collectifs (ligne est-ouest du tramway, voie bus/taxis) et aux modes actifs (piste cyclable et cheminements piétons), déjà créée.

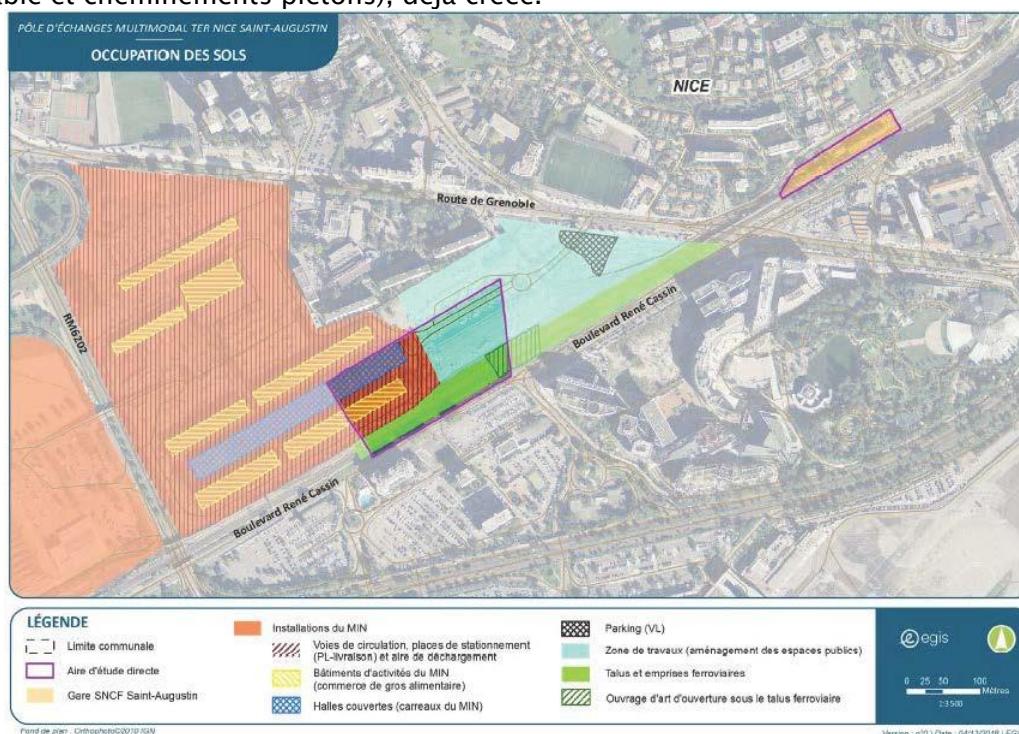


Figure 3 : Occupation des sols dans le secteur du projet (source : dossier)

¹⁰ La ZAC Grand Arénas a été créée par arrêté préfectoral du 6 août 2013. Son dossier de réalisation est en cours d'élaboration et devrait être finalisé mi 2020, selon l'information donnée à la rapporteure lors de sa visite.

Le périmètre physique du projet objet de la saisine de l'Ae correspond de fait à « l'aire d'étude directe » telle que présentée (contours en violet) dans la figure 4.

L'Ae recommande de décrire précisément dans le dossier les périmètres géographiques et le contenu (objet) de chacun des « projets », « opérations » et « programmes » constitutifs de l'« opération Grand Arénas », de s'assurer de la cohérence et de l'à propos de leur dénomination dans l'ensemble du dossier et de présenter l'état d'avancement de chacun d'eux.

Le dossier peut utiliser le terme de « PEM » pour désigner le pôle d'échanges, les espaces publics ou bien les opérations immobilières. Le terme de « Grand Arénas » peut également désigner le quartier ou la ZAC du même nom dont la représentation sur les cartes peut varier de façon significative selon les cartes fournies au dossier ; par exemple :



L'emprise annoncée pour la ZAC est en rouge, celle du PEM en violet



L'emprise de la ZAC est en pointillés bleu ; elle n'inclut pas le triangle à l'est formé par la route de Grenoble et le boulevard René Cassin

Figure 4 : Exemples de représentation du périmètre de la ZAC Grand Arénas (sources : dossier)

La compréhension du projet, de ses incidences et plus largement du dossier s'avère donc difficile.

Lors de sa visite, la rapporteure a été informée par oral que, pour des raisons de calendrier, les travaux prévus en phase 1 du PEM s'inscrivaient dans le périmètre du « quartier du PEM », objet d'une déclaration de projet relative à ses seuls espaces publics en date du 8 juillet 2013, et que ceux prévus en phase 2 du PEM s'inscrivaient dans le périmètre de la ZAC Grand Arénas dont le dossier de réalisation est annoncé pour le premier semestre 2020.

La nécessité d'un ajustement des périmètres à des fins de lisibilité et d'analyse adaptée des incidences sur l'environnement de l'ensemble des opérations prévues sur le secteur avait pourtant été déjà soulevée à de nombreuses reprises par les autorités environnementales¹¹. Aucune suite n'a été donnée à ces avis ni à cette décision, y compris dans ce dossier.

¹¹ Notamment :

- dans son avis du 6 mars 2013 relatif au seul aménagement des espaces publics du quartier du PEM Nice-Saint Augustin Aéroport, l'autorité environnementale a recommandé que le périmètre du programme dans lequel s'inscrit le projet soit celui de la ZAC et non pas celui du quartier du PEM ;
- dans son avis du 14 juin 2013 relatif à la création de la ZAC Grand Arénas, l'autorité environnementale a soulevé le fait que le secteur Grand Arénas relevait d'une opération globale et que « le découpage en deux sous-périmètres distincts (PEM et ZAC) nuit à cette lisibilité d'ensemble » et présentait le risque d'absence d'approche globale ;
- dans sa décision du 27 décembre 2017 après examen au cas par cas, sur l'aménagement du PEM TER Nice Saint-Augustin, le CGEDD, en qualité d'autorité environnementale, a recommandé que l'étude d'impact du PEM soit celle de la ZAC, à actualiser.

L'Ae recommande de définir, en s'appuyant sur leurs liens fonctionnels, un périmètre cohérent pour un projet d'ensemble incluant notamment la totalité du projet de PEM, qui pourrait être celui de « l'opération Grand Arénas ».

1.4 Procédures relatives au projet

Le projet a fait l'objet d'une concertation menée du 9 mars au 8 avril 2017 conformément aux dispositions de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme. Cette concertation a porté sur le projet présenté incluant la création d'un parking pour les besoins du PEM.

Il a été soumis à étude d'impact par une décision de l'autorité environnementale (Ae du CGEDD) après examen au cas par cas –au titre de l'article R. 122-2 du code de l'environnement– prise le 27 décembre 2017. Le projet nécessite également une évaluation des incidences Natura 2000¹², produite dans le dossier. Ses conclusions sur l'absence d'incidences du projet sur l'état de conservation des habitats et des espèces ayant justifié la désignation, au titre de Natura 2000, des sites situés à proximité du projet n'appellent pas d'observation de l'Ae.

Le dossier présenté est celui relatif à l'enquête publique menée en application de l'article L. 123-2 du code de l'environnement ; à son issue, une déclaration de projet sera prononcée, déclarant l'intérêt général du projet, conformément à l'article L. 126-1 du même code.

Un des maîtres d'ouvrages étant un établissement public placé sous la tutelle du ministre en charge de l'environnement, l'autorité environnementale compétente pour rendre un avis sur le pôle d'échange multimodal et sur le projet d'ensemble est l'Ae du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD)¹³.

Des demandes de permis de construire des établissements recevant du public (ERP)¹⁴ seront déposées pour le bâtiment-voyageurs et également pour la gare routière ; une demande d'aménager, créer ou modifier un ERP ou IOP (installation ouverte au public) sera également déposée pour la passerelle et les quais.

Le projet ne nécessite pas d'acquisitions (il s'agit de cessions entre personnes publiques uniquement) et n'entraînera pas de procédure d'expropriation. Il n'est donc pas soumis à déclaration d'utilité publique. Le projet de plan local d'urbanisme métropolitain (PLUm) a été arrêté¹⁵.

¹² Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

¹³ Voir article R. 122-6 II 3° du code de l'environnement

¹⁴ Cf. article L. 111-8 du code de l'urbanisme relatif aux travaux qui conduisent à la création, l'aménagement ou la modification d'un établissement recevant du public

¹⁵ Il a été l'objet d'un avis de [Ae du CGEDD en date du 3 avril 2019](#) .

1.5 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont, pour l'Ae :

- les effets du développement de l'intermodalité en matière de circulation, de qualité de l'air et de bruit, en phase travaux en particulier du fait des nombreux chantiers en cours dans le secteur de l'opération Grand Arénas, puis en phase exploitation du fait de l'augmentation de la fréquentation du site par les usagers du PEM,
- la prise en compte et la non aggravation du risque inondation, le projet étant implanté en zone d'aléa fort à très fort du plan de prévention des risques inondation en vigueur, à concilier avec l'accessibilité du public aux ouvrages objet du projet, en toute sécurité,
- la non dégradation de la qualité de l'eau de la nappe en particulier en phase travaux,
- l'articulation du projet au sein de l'opération d'ensemble Grand Arénas (fluidité, accessibilité, adéquation des formes urbaines, etc.),
- l'évolutivité des opérations en vue de leur adaptation aux projets futurs (gare TGV notamment) au regard des ressources nécessaires à l'ensemble de ces projets et de leurs impacts sur les riverains et les usagers.

2. Analyse de l'étude d'impact

2.1 Éléments généraux – périmètre de l'étude d'impact

Le maître d'ouvrage a réalisé une étude d'impact pour le PEM, complétée d'un chapitre d'appréciation globale des impacts portant sur le périmètre géographique de la ZAC du Grand Arénas qui ne correspond donc qu'à une partie du périmètre du projet d'ensemble. Le dossier indique que l'actualisation ultérieure de l'étude d'impact de la ZAC du Grand Arénas, sous maîtrise d'ouvrage de l'établissement public d'aménagement de la Plaine du Var, dans le cadre du dossier de réalisation de la ZAC, viendra compléter cette analyse. En outre, la demande relative à l'autorisation de la ZAC sera déposée mi 2020 alors que les travaux relatifs au PEM sont annoncés démarrer en janvier 2020. Il est difficile dans ces conditions de pouvoir considérer cet engagement comme une réponse pertinente aux exigences réglementaires en matière de prise en compte de l'environnement, pour le PEM au moment de son enquête publique.

L'Ae recommande de produire, dès l'enquête publique concernant le PEM, une analyse des impacts du projet d'ensemble. Elle recommande de fournir à l'appui des demandes d'autorisations ultérieures relatives à ce projet d'ensemble, quelle que soit l'opération concernée, une étude d'impact à l'échelle de ce projet.

L'étude d'impact fournie est, pour les thématiques et périmètres traités, de bonne facture et proportionnée aux enjeux. Les études relatives au bruit et aux vibrations, à la qualité de l'air et la santé, à la circulation, à l'hydrogéologie, à la qualité de sols et à celle des eaux sont opportunément annexées à celle-ci. Trois aires d'étude distinctes ont été définies : l'aire d'étude élargie, l'aire d'étude rapprochée correspondant au quartier du Grand Arénas et l'aire d'étude directe correspondant à l'emprise même du projet de PEM et à ses abords immédiats (y compris la

gare actuelle Saint Augustin). L'Ae revient ci-après sur les éléments appelant des observations de sa part.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

2.2.1 Variantes

Le dossier présente les différentes variantes étudiées : implantation du PEM (sur la base des critères de qualité environnementale, fonctionnelle, urbaine, et de faisabilité technique, notamment pour limiter la consommation d'espace, optimiser la proximité avec l'entrée ouest de ville), implantation de la gare routière (sur des critères de sécurité, faisabilité technique, ventilation et désenfumage naturels, éclairage naturel...), bâtiment pour les voyageurs (sécurité, niveau de services fournis, confort), configuration des accès aux voies ferroviaires (sur la base des critères sols, pérennité, coûts, sécurité). La lecture du dossier et la visite de l'Ae ont permis d'identifier que certaines variantes ou options ont été envisagées sans que leur existence, leur abandon ou leur caractère optionnel soit mentionné ou justifié dans le dossier, notamment au regard de leurs impacts environnementaux, ce que requiert pourtant l'article R. 122-5 du code de l'environnement. On peut citer par exemple :

- le stationnement pour les véhicules particuliers (projet de ParcAzur Saint-Augustin notamment) et pour les vélos,
- les accès par rampe pour les personnes à mobilité réduite et des solutions de dépose minute (suite à la concertation),
- l'option de gare biface (traversante, accessible depuis le boulevard René Cassin au sud et depuis l'esplanade publique au nord).

2.2.2 Scénario fil de l'eau, scénario avec projet

Scénario fil de l'eau, sans réalisation du PEM :

Le scénario « fil de l'eau » prévoit qu'en l'absence de PEM, l'îlot 3.0, non exploité pour la création de la gare routière, fait l'objet d'un aménagement similaire aux autres lots de la ZAC Grand Arénas : soit aménagement d'un espace public type parvis, soit des bâtiments d'activités tertiaires. Ce scénario est caractérisé à l'horizon 2021, 2024 ou 2030 selon les thématiques.

En l'absence d'une offre efficace de transport et d'intermodalité, les émissions atmosphériques en polluants vont augmenter, en lien avec l'évolution des trafics routiers. Il en sera de même en ce qui concerne les nuisances sonores qui vont augmenter en raison d'une augmentation des trafics liés à l'urbanisation du quartier. La réalisation de la ZAC Grand Arénas conduit à la création d'espaces verts avec réduction des surfaces imperméabilisées par rapport à l'état actuel : les volumes d'eau pluviale à collecter diminueront par rapport à la situation actuelle.

Scénario avec projet et réalisation de la ZAC :

Les analyses des incidences du projet en matière de circulation¹⁶, de qualité de l'air, de bruit, de risque d'inondation, de qualité des eaux prennent opportunément en compte la réalisation de la ZAC Grand Arénas. L'année retenue pour l'état initial varie cependant entre 2014, 2017, 2019 et 2030 et les échéances de « long terme » sont potentiellement 2021 (fin de la phase 1 du PEM), 2024 (année de la finalisation du PEM) ou 2030 (année de la finalisation de la ZAC Grand Arénas). La rapporteure a été informée par oral qu'aucun horizon plus lointain n'avait été retenu, contrairement à l'usage en matière de projet de transport de retenir l'année de mise en service plus 20 ou 25 ans, soit *a minima* 2041, du fait des incertitudes pesant sur la période après 2030 notamment relatives à la réalisation du projet LNPCA. Un tel choix pour le projet de PEM semble fondé. En revanche, à l'échelle du projet d'ensemble, une analyse des incidences à l'horizon 2041 voire 2044 apparaît indispensable.

L'Ae recommande de retenir a minima l'échéance de 20 années après la mise en service du PEM pour l'évaluation des incidences du projet d'ensemble et de reprendre l'étude d'impact en conséquence.

2.3 État initial et incidences du projet

2.3.1 État initial et état actuel de l'environnement

Les premières autorisations relatives aux travaux du quartier du PEM ont été délivrées au second semestre 2013, dans le contexte notamment de démarrage des travaux de la ligne 2 du tramway. L'état actuel de l'environnement du site du projet diffère donc significativement de l'état initial à l'appui duquel ces premières autorisations ont été fournies : réalisation de la ligne 2 du tramway, construction en cours sur l'îlot 3.3, démolition des bâtiments présents sur le tènement est du marché d'intérêt national (MIN)... Lors de sa visite, la rapporteure a pu constater la proximité existant entre les premières habitations, immédiatement au nord des îlots 3.1 et 2.5, et le site du projet, ainsi que le contexte de travaux dans lequel se situait l'ensemble du quartier : constructions en cours sur l'îlot 3.3 notamment, et au sud des voies le long de la voie nord-sud et du boulevard René Cassin. La ligne 2 du tramway a été inaugurée pour ce tronçon fin 2018, après plusieurs années de travaux dans le même secteur.

Le dossier ne décrit pas spécifiquement l'historique des travaux déjà réalisés dans le secteur du projet et de leurs incidences sur l'environnement. Il ne précise pas les éventuelles mesures effectuées depuis le démarrage des travaux de l'opération Grand Arénas (en matière de qualité de l'air, bruit, vibration, circulation, qualité des eaux notamment) pour s'assurer de la non dégradation de l'environnement des populations riveraines ou prendre le cas échéant les mesures de réduction ou compensation qui se seraient avérées nécessaires.

L'Ae recommande de décrire l'évolution des caractéristiques de l'environnement (qualité de l'air, bruit, vibrations, circulation et stationnement, qualité des eaux, notamment) dans l'aire d'étude

¹⁶ Le dossier indique que « les trafics n'ont pas pu être estimés sans la réalisation de la ZAC, étant donné que les accès à la gare routière sont créés dans le cadre lors de la réalisation de la ZAC. » Cet élément démontre la nécessité d'une révision du périmètre du projet d'ensemble.

élargie du projet depuis le démarrage des travaux de l'opération Grand Arénas, et les mesures prises pour les réduire ou les compenser le cas échéant.

2.3.2 Trafic – circulation :

Le dossier fait référence à plusieurs études de trafic ou de circulation : une étude réalisée en 2014 pour le projet de la voie Mathis, une étude réalisée par AREP en octobre 2017, avec la réalisation de comptages routiers sur les principaux axes, des compléments apportés en 2018 à cette étude et une étude réalisée par Egis Mobilité en septembre 2018.

Le dossier ne précise pas systématiquement quelles hypothèses ont été prises en compte dans chacune de ces études, ni pour quelle raison, et surtout il n'explique pas les différences de résultats entre elles. Il n'indique pas non plus systématiquement pour quelle raison une étude plutôt qu'une autre a été choisie comme base pour les calculs d'incidences du projet en matière de bruit, de qualité de l'air, de santé.

Le dossier ne conclut pas explicitement à l'amélioration de la circulation routière dans le secteur du projet, contrairement au bénéfice qui en est attendu.

L'Ae recommande d'explicitier les différences existant entre les résultats des différentes études de circulation prises comme référence dans le dossier, les raisons ayant conduit le maître d'ouvrage à prendre comme référence une étude de trafic parmi les quatre mentionnées dans le dossier et les incidences du projet sur la circulation dans l'aire d'étude.

2.3.3 Fréquentation – Stationnement :

Les usagers de la gare de Nice Saint-Augustin sont à 90 % originaires de Nice. 64 % des voyageurs accèdent à la gare à pied ou en vélo, 19 % accèdent à la gare en transport en commun (bus) et la part d'accès par véhicule particulier (VP) est de 17 % : 10 % en tant que conducteurs et 7 % en tant que passagers.

L'offre de stationnement VP pour les usagers de la gare est très réduite (et inexistante pour les vélos) ; les cartes des études de circulation témoignent de la présence de trois petites zones de parking. Un parking souterrain de 340 places existe dans le quartier de l'Arénas, au sud des voies ferrées ; il n'est à ce stade pas prévu qu'il bénéficie d'un accès facilité au PEM. Au vu des questionnements en cours de concertation et des incertitudes sur la réalisation d'un parking, de sa capacité et de son échéance, et des incohérences relevées à ce sujet dans le dossier, des précisions seraient à apporter sur les choix restant à effectuer, les critères qui y présideront ainsi que les échéances.

L'Ae recommande d'explicitier les choix qui restent à effectuer en matière de stationnement ainsi que les critères qui y présideront, et de mettre les termes du dossier en cohérence sur ce sujet.

Le dossier indique que la fréquentation prévisionnelle du pôle d'échanges multimodal se répartira entre :

- la nouvelle gare ferroviaire : 2 millions de voyages par an en 2030, soit près du double de la situation actuelle,
- la nouvelle gare routière : 4 millions de voyages/an à sa mise en service,

- la nouvelle ligne 2 du tramway : 6 millions de voyages/an à sa mise en service.

Il ne précise pas comment le nombre de voyages peut doubler quand la circulation des trains ne doit pas augmenter à l'échéance de la réalisation du PEM.

L'Ae recommande d'expliquer les modalités et hypothèses retenues pour évaluer la fréquentation du futur PEM.

2.3.4 Réseau de transports en commun

Le dossier ne fournit pas de description du réseau actuel de transports en commun, ni à l'échelle du secteur du projet (aire d'étude élargie ou resserrée) ni à celle de la métropole, permettant de visualiser les lignes en présence notamment dans le secteur du projet. Il annonce que : « *Le réseau urbain sera réorganisé afin de diriger les usagers des bus, desservant les secteurs collinaires, vers les lignes de tramway ou une ligne structurante d'autobus. De nouveaux parcs-relais, facilement accessibles et sécurisés, seront construits en complément des 5 parcs-relais existants (1 700 places) et ceux prévus pour la ligne Ouest<>Est (1 500 places)* »¹⁷.

Lors de sa visite, la rapporteure a été informée par oral de l'évolution du réseau, en cours de finalisation, ainsi que des mesures temporaires prises dans l'attente de la réalisation du présent projet (circuits et arrêts, signalisations et installations : quais, abris de bus etc), dans le cadre évoqué au 1.2. Les potentiels impacts de ces mesures sur l'environnement, et notamment sur la circulation routière, le stationnement et les usagers ne sont pas évoquées dans le dossier, ces mesures temporaires pouvant, d'après le maître d'ouvrage, durer jusqu'en 2024.

En outre, les éléments fournis n'évoquent que les réseaux urbains et métropolitains et pas les réseaux départementaux et régionaux de transport routier dont le dossier ne dit rien : ni les circuits, ni les fréquences, ni la fréquentation.

L'Ae recommande de compléter le dossier par un descriptif du réseau de transport en commun métropolitain récemment arrêté, des réseaux de transport en commun départementaux et régionaux, de la fréquentation actuelle ou escomptée et des mesures temporaires mises en œuvre (lignes et arrêts) dans l'attente de la réalisation de la gare routière.

2.3.5 Qualité de l'air et exposition des populations

Ventilation, désenfumage et éclairage naturels sont prévus pour la gare routière via les percements circulaires effectués dans son plafond.

Dans la bande d'étude on recense 24 établissements à caractère sanitaire et social et 50 sites sensibles. Le projet de PEM jouxte les aménagements de la ZAC Grand Arénas, en particulier le programme immobilier Grand Central (ilot 3.1) dont le permis a été obtenu au troisième trimestre 2018. Une résidence pour séniors sera accueillie dans cet immeuble.

Une campagne de mesure *in situ* de la qualité de l'air a été réalisée du 4 janvier 2017 au 20 janvier 2017. Les concentrations mesurées sur les deux sites de proximité routière dépassent les valeurs

¹⁷ Source : site internet des transports en commun de Nice

limites de la qualité de l'air pour le dioxyde d'azote. Pour les PM10¹⁸ et le benzène, les valeurs limites sont respectées ; néanmoins, les valeurs des objectifs de qualité sont également dépassées en proximité routière. Ainsi au regard de ces résultats qui sont en adéquation avec ceux d'AtmoSud, et des normes en vigueur, la qualité de l'air dans le domaine d'étude est qualifiée dans le dossier de peu satisfaisante.

Comme pour le bruit et la circulation, l'état initial (de référence) retenu par le maître d'ouvrage a été celui de l'année 2014, c'est-à-dire avant le démarrage des travaux dans le secteur du projet. Après analyse des incidences du projet sur la qualité de l'air, le dossier conclut : « *De façon générale, l'ensemble des polluants étudiés reste en deçà des valeurs limites réglementaires*¹⁹ », ce qui paraît trop imprécis et probablement optimiste.

L'analyse de l'impact sanitaire du projet de PEM a été établie selon la méthodologie « évaluation quantitative des risques sanitaires » (EQRS). Une étude de niveau I a été réalisée du fait de la présence d'une future résidence sénior dans l'îlot 3.1. Elle inclut les émissions par les orifices de la dalle de la gare routière. Elle prend en compte une augmentation de la population de 0,1 % par an (taux INSEE) qui ne semble pas inclure l'augmentation de la fréquentation du secteur (cf. 2.3.3) du fait de la création du PEM. Si le dossier indique que « *Les polluants retenus dans cette étude sont ceux requis pour une étude de niveau I conformément à la note méthodologique du 25 février 2005* », les éléments qui y sont restitués démontrent la prise en compte de la note technique de l'Anses du 12 juillet 2012²⁰ qui comporte plusieurs polluants supplémentaires : Particules PM10 et PM2,5 ; dioxyde d'azote ; benzène ; 16 HAP dont le Benzo(a)pyrène ; 1,3-butadiène ; Chrome ; Nickel ; Arsenic.

L'Ae recommande de prendre en compte l'augmentation de la fréquentation du secteur du PEM à hauteur de la fréquentation annoncée dans le dossier.

Les impacts du PEM (et de la réalisation de la ZAC) sur la qualité de l'air sont différenciés selon les tronçons routiers étudiés : diminution « faible » des émissions pour le groupe de tronçons Promenade des Anglais (-2 % pour tous les polluants), augmentation faible à modérée des émissions pour les groupes de tronçons Autoroute A8, Digue des Français, Voie Mathis, Boulevard du Mercantour, Mont Tenibre – Paul Montel et Boulevard Pompidou (+1 à +10 % suivant les polluants) et augmentation forte des émissions pour les groupes de tronçons Boulevard Cassin et Route de Grenoble (+21 à +46 % suivant les polluants). L'analyse des seuls impacts du PEM, sans création de la ZAC, démontre que la création de la ZAC est à l'origine des ¾ de l'augmentation des polluants. Alors qu'un recours contentieux contre l'Etat français, relatif à la qualité de l'air et concernant notamment la ville de Nice, est pendant auprès de la cour de justice européenne²¹, le

¹⁸ De l'anglais *Particulate Matter* (matières particulaires). Particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres ; dites « respirables », elles incluent les particules fines, très fines et ultrafines et peuvent pénétrer dans les bronches.

¹⁹ En considérant un fort progrès technologique des moteurs, et en se référant à la circulaire interministérielle DGS/SD 7 B no 2005-273 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.

²⁰ [Avis de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail relatif à la sélection des polluants à prendre en compte dans les évaluations des risques sanitaires réalisées dans le cadre des études d'impact des infrastructures routières](#). Saisine n° 2010-SA-0283 (2012). Une nouvelle note technique relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routière a été produite par l'Anses le 22 février 2019.

²¹ Cf. <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=air&docid=208623&pageIndex=0&doclang=FR&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=3040059#ctx1>

dossier n'indique pas les mesures mises en œuvre au vu des incidences attendues des projets de ZAC et de PEM.

Le dossier indique que « *certains écarts relatifs peuvent paraître importants (entre 24 et 36 % pour le formaldéhyde, l'acroléine, l'1,3butadiène et l'acétaldéhyde), toutefois les teneurs en polluants restent très faibles, c'est pourquoi les variations des émissions polluantes sont considérées comme non significatives.* ». Cette conclusion paraît hâtive et nécessiterait d'être plus étayée. En effet, en prenant en compte le bruit de fond, un risque sanitaire à seuil associé au PM10 ou au PM2,5 ne peut être exclu pour les populations riveraines, même si ce risque n'est pas attribuable au projet du PEM. En outre le risque cancérigène, pour les polluants à effets sans seuil, lié à une exposition chronique par inhalation peut être selon le dossier « *qualifié d'acceptable pour les futurs résidents de la résidence senior avec une réserve cependant pour les particules diesel à l'horizon du projet* ».

L'Ae recommande de passer en revue et le cas échéant requalifier les incidences du projet en matière de qualité de l'air et de santé et de mettre en place des mesures d'évitement, de réduction et éventuellement de compensation.

2.3.6 Bruit

« *La situation de l'ambiance sonore identifiée pour l'état initial (2017) n'est pas représentative d'une situation de référence du fait des travaux en cours et de l'absence de mise en service du tramway. L'horizon 2030 a donc été retenu dans son état au Fil de l'Eau comme état de référence pour l'étude acoustique car il s'agit du seul pour lequel les niveaux sonores liés au fonctionnement du tramway étaient connus.* »

Les études de bruit prennent en compte le bruit ferroviaire et le bruit routier, à la limite près des bruits de gare (annonce, freinages, démarrages, accélération des trains), sans que cela soit justifié. De nouvelles normes internes à l'établissement visant à limiter l'impact acoustique des gares seraient en préparation. Le dossier ne précise pas en outre les caractéristiques du jour où les mesures de bruit ferroviaire ont été réalisées par SNCF Réseau.

L'Ae recommande de prendre en compte dans les incidences acoustiques du projet, au-delà du bruit ambiant mesuré, le bruit habituel généré par une gare, et de préciser les caractéristiques du jour où les mesures acoustiques ont été effectuées.

Le dossier conclut que la création du pôle d'échange multimodal (cumulée à la réalisation de la ZAC Grand Arénas) n'entraîne aucune augmentation significative (supérieure à 2 dB(A)) des niveaux sonores en façades des bâtiments existant avant aménagement (comparaison de la situation « sans PEM sans ZAC » avec la situation « avec PEM avec ZAC », à l'horizon 2030). Au contraire, certains bâtiments de logement bénéficient de l'effet de masque créé par la construction des nouveaux bâtiments, ce qui entraîne une réduction des niveaux de bruit en façade. C'est le cas pour les bâtiments situés au Nord de l'îlot 3.1, au Nord de l'îlot 4.2 et à l'Est de l'îlot 4.3, pour lesquels on constate une diminution comprise entre 2 dB(A) et 4 dB(A).

Le dossier ne précise cependant pas l'étude de trafic prise en référence ni le taux de report modal retenu.

2.3.7 Risque d'inondation

L'aire d'étude se situe dans le lit majeur du Var identifié sur le zonage de l'atlas des zones inondables (AZI). Pour le plan de prévention des risques d'inondation en vigueur, le site du projet appartient au secteur du Grand Arénas. Il se situe en zone bleue exceptionnelle B6, où l'aléa exceptionnel est fort à très fort. Des dispositions particulières aux zones du grand Arénas ont été établies. Cette zone est constructible sous réserve du respect des prescriptions édictées par le règlement du PPRI.

Le dossier prend en compte l'analyse selon laquelle la consolidation de la digue des Français et de l'ouvrage de protection hydraulique de l'autoroute A8 ont substantiellement réduit le risque d'inondation auquel était exposé le secteur de l'Arénas-MIN-CADAM-aéroport. Il conclut au fait que le projet n'aggrave pas le risque d'inondation. Les limites de cette analyse, qui s'appuie sur la « doctrine Rhône » applicable aux fleuves à crue lente, ce qui n'est pas le cas du Var, ont été relevées dans l'avis de l'Ae en date du 3 avril 2019 sur le projet de PLUm de Nice. Cette hypothèse nécessiterait donc d'être revue tout comme, par voie de conséquence, l'étude des incidences du présent projet en matière d'inondation.

L'Ae recommande de reprendre l'analyse des incidences du projet en matière d'inondation sur la base d'hypothèses de risque adaptées au type de crues du Var.

Le dossier mentionne en outre l'existence d'un schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble (SCHAE) réalisé à l'échelle de la ZAC Grand Arénas, complément au PPRI en vigueur, mis à jour pour prendre en compte le présent projet. Sans plus d'information sur son contenu, sa mention reste peu éclairante.

L'Ae recommande de joindre à l'étude d'impact une présentation des principes et apports du schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble.

2.3.8 Eaux – Hydrogéologie

Le projet n'est pas de nature à induire une augmentation des débits d'eaux pluviales. Le projet engendrera le rejet d'eaux usées et d'eaux pluviales qui seront collectées et traitées par le réseau métropolitain (les réseaux et la STEP sont suffisamment dimensionnés pour le traitement de ces rejets). En phase d'exploitation, le projet n'est pas de nature à engendrer des prélèvements en eau.

Une lentille limoneuse, homogène et saturée, peu perméable (perméabilité de 10^{-6} m/s), et d'une épaisseur supérieure à 10 m est située au droit du projet. Les eaux souterraines présentent des taux de matières en suspension supérieurs aux seuils de rejets acceptables dans les réseaux d'eau de la Métropole Nice Côte-d'Azur. Le risque de remontées de nappes est variable sur l'aire d'étude : la sensibilité varie de très fort (gare actuelle) à très faible (faible à moyenne sur le site du PEM), et localement la nappe est sub-affleurante.

Des études ont été réalisées pour mesurer le rabattement de la nappe, en phase travaux et en phase exploitation ; elles ont identifié un risque de tassement du sol qui nécessitait d'être précisé²². Les études adhoc seraient en cours.

L'Ae recommande d'insérer au dossier l'étude hydrogéologique complémentaire et de prendre en compte ses conclusions dans l'étude d'impact.

2.3.9 Pollution des sols – Déblais remblais

Les conclusions des études réalisées témoignent de la présence de pollution (métaux, hydrocarbures, COHV²³, ...) sur le site du projet. Un volume de l'ordre de 70 000 m³ de déblais-remblais sera à traiter dont *a minima* 5 000 m³ de déchets non inertes. La valorisation sera privilégiée au maximum ; un tri sera réalisé sur place avec un intervenant spécialisé. La réutilisation d'une partie des terres polluées est compatible avec les usages futurs du site ; elle est soumise à confinement sur site : recouvrement par une couche de terres saines d'une épaisseur minimale de 30 cm. Le reste sera évacué pour traitement.

2.3.10 Milieu naturel – Sites protégés

Le projet est situé dans un espace artificialisé fortement urbanisé. Aucun élément de la trame verte ou trame bleue n'est identifié sur l'aire d'étude. Les rares habitats naturels y sont très dégradés. Aucun habitat d'intérêt communautaire n'a été décrit sur l'aire d'étude. L'emprise du projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal se situe hors du périmètre de la ZPS Basse vallée du Var, sans lien fonctionnel notable avec les habitats naturels et les espèces ayant motivé la désignation de ce site.

2.3.11 Documents d'urbanisme

L'aire d'étude est concernée par le plan local d'urbanisme de Nice approuvé initialement par le conseil communautaire le 23 décembre 2010. Le dossier conclut qu'« *En première analyse, le projet apparaît compatible avec le règlement de ces zones* » (zones du PLU concernées par le projet).

L'Ae recommande de consolider l'analyse de compatibilité du projet avec le PLU en vigueur et de compléter le dossier par une analyse de compatibilité avec le projet de PLUm récemment arrêté.

2.3.12 Effets cumulés

L'ensemble des projets connus au sens réglementaire (article R. 122-5 du code de l'environnement) et des projets déjà identifiés tels que la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur, a été listé et leurs incidences cumulées sur le projet ont été évaluées.

La LNPCA va générer une hausse de 50 % de voyageurs ferroviaires par rapport à 2015, une baisse de 25 000 voitures/jour sur les routes par rapport à 2015, moins de trains bloqués en cas

²² « *Il appartient au géotechnicien du projet de statuer sur la compatibilité des rabattements présentés sur les ouvrages et bâtiments avoisinants, notamment dans la zone où le niveau de la nappe est abaissé à des côtes inférieures aux marnages minimum de cette dernière* »

²³ Composés organo-halogénés volatils

d'incidents : meilleure gestion du trafic avec 2 lignes et moins de pollution et de nuisances sonores.

2.4 Mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences

Le maître d'ouvrage présente les mesures d'évitement et de réduction des incidences du projet de PEM ; il conclut à l'absence d'incidences résiduelles et donc à ce que des mesures de compensation ne sont pas nécessaires. Il insiste sur les mesures d'évitement mises en œuvre, notamment celles relatives au choix de la variante retenue (cf. 2.3), l'utilisation des infrastructures ferroviaires existantes, l'optimisation du phasage du projet, le management environnemental du chantier et les outils afférents.

2.4.1 Management environnemental

Les outils constitutifs du système de management environnemental du projet sont les suivants : la charte des chantiers vert SNCF, le cahier des contraintes environnementales de chantier, l'établissement par les entreprises adjudicataires des travaux d'un schéma organisationnel du plan de respect environnement (part des critères de choix des entreprises), le plan de respect de l'environnement élaboré avant démarrage des travaux, leur contrôle par le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre, le schéma directeur environnement (phasage, tâches, mesures), son suivi (fiches de visite, d'anomalie)). Si ces outils sont décrits, leur articulation et leur responsable ne sont pas toujours explicites. En outre, les modalités de suivi de ces engagements ne sont pas décrites.

Le dossier mentionne dans un paragraphe dédié les engagements de la SNCF dont on ne sait pas s'ils s'appliquent à l'ensemble de la SNCF ou bien à SNCF Réseau ou à SNCF Gare et connexion. Le dossier n'indique pas si ces engagements sont exclusifs des outils présentés précédemment ou s'ils s'y ajoutent.

L'Ae recommande de décrire l'articulation existant entre les outils constitutifs du système de management environnemental du projet et de préciser que le système de management environnemental du projet inclut les engagements de la SNCF en matière d'environnement et qu'il s'applique à tous les intervenants potentiels sur les chantiers relatifs au projet, y compris aux maîtres d'ouvrage.

Le dossier décrit en outre le dispositif « Eco-Vallée Qualité » porté par l'établissement public d'aménagement (EPA), co-maître d'ouvrage de l'opération Grand Arénas, qui consiste en des objectifs de développement durable spécifiques au territoire. Parmi eux, l'axe 1 : « *un territoire qui favorise la neutralité environnementale et sanitaire* », étonne. Un objectif de neutralité et non pas d'amélioration environnementale et sanitaire paraît être très en deçà des objectifs et engagements nationaux en la matière et incohérent avec l'état actuel de l'environnement métropolitain.

2.4.2 Mutualisations et économie de la ressource en phase travaux

Le site du grand Arénas étant directement desservi par le réseau ferré, le dossier indique que la maîtrise d'ouvrage étudie les possibilités d'évacuation des terres et l'acheminement des matériaux par voie ferroviaire en phase travaux. La rapporteure a été informée par oral de l'abandon de ce

scénario par SNCF Réseau du fait du phasage du chantier, les voies nécessaires à l'exercice étant déposées à la période à laquelle les acheminements auraient été nécessaires.

Le dossier indique que des possibilités de mutualisation (des flux de camions, de l'usage d'engins spécifiques) avec les chantiers environnants seront étudiées, notamment dans le cadre du partenariat entre les différentes maîtrises d'ouvrage intervenant sur le site, sans apporter plus de précision. En outre le dossier mentionne l'absence de dispositif de traitement des déchets non inertes dans le département ; il ne prévoit cependant pas de mutualiser l'évacuation de ces déchets, ce qui pourrait éviter la concurrence entre les chantiers à venir et des dépôts non maîtrisés.

L'Ae recommande de mettre à jour le dossier en ce qui concerne l'acheminement des matériaux par train et d'étudier dans les meilleurs délais les possibilités de mutualisation (en matière de flux de camions et d'évacuation des déchets non inertes notamment) entre les chantiers du secteur.

2.4.3 Risque d'inondation

Plusieurs configurations des aménagements urbains projetés dans le secteur Grand Arénas ont été testées dans le SCHAE de 2012 afin de vérifier le risque hydraulique du projet complet de PEM à l'échelle de la zone d'étude comprenant le Grand Arénas. La conclusion de cette vérification effectuée en 2018 est que la création de la gare routière ne modifie pas les conclusions antérieures. Le projet respecte les prescriptions du PPRI, notamment en mettant en place les mesures suivantes : les équipements électriques devront être placés dans des caissons étanches, aucune occupation humaine permanente ne pourra être établie dans l'enceinte de la gare routière, celle-ci restera un lieu de passage sans locaux d'attente ou de travail situés sous la cote d'implantation, une procédure d'alerte sera étudiée et mise en place en lien avec les services de sécurité (police, pompiers, plan communal de sauvegarde).

L'analyse de l'Ae présentée au §[Erreur ! Source du renvoi introuvable.](#) réfute le diagnostic d'absence de risque résiduel d'inondation car il est fondé sur la doctrine Rhône inadaptée aux inondations torrentielles d'un fleuve comme le Var. Il convient donc de mettre en place des mesures d'évitement et de réduction de ce risque susceptible de conséquences graves en cas de crue exceptionnelle.

L'Ae recommande de mettre en place des mesures d'évitement et de réduction des impacts affectant le PEM en cas de crue exceptionnelle du Var.

2.4.4 Gouvernance – coordination

De manière à optimiser le phasage des travaux et à limiter les éventuelles interférences qui pourraient conduire au retardement de la réalisation de l'un ou l'autre des projets, le dossier indique que des réunions de planification sont réalisées régulièrement entre les différentes maîtrises d'ouvrage, ce qui permet une coordination de l'ensemble des projets. Le dossier ne précise cependant pas quels sont les projets concernés (mentionnant les « *projets prévus dans le périmètre du quartier du pôle d'échanges ou dans un environnement proche avec des calendriers de réalisation échelonnés dans le cadre d'un planning opérationnel* »), qui assure le pilotage de cette gouvernance et quelles sont ses modalités (notamment sa fréquence et sa durée).

L'Ae recommande de préciser quel périmètre recouvre cette gouvernance et quelles sont ses modalités d'exercice.

2.5 Analyses coûts avantages et autres spécificités des dossiers d'infrastructures de transport

L'étude d'impact répond aux exigences spécifiques aux projets d'infrastructure de transport. Les hypothèses retenues sont cohérentes avec celles utilisées dans le reste de l'étude d'impact. Les recommandations relatives aux incidences du projet en matière d'émissions, de consommations énergétiques et de trafic s'appliquent aux analyses coût-avantages présentées dans le dossier.

L'Ae recommande de revoir l'analyse coûts-avantages du dossier après prise en compte des recommandations du présent avis en termes de périmètre et d'incidences.

2.6 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Le dossier indique l'existence d'un cadre de référence de qualité environnementale imposé aux aménageurs des projets réalisés sur la plaine du Var et qui permettrait à l'EPA Plaine du Var « *de réaliser un suivi de la mise en œuvre des mesures et de leurs effets* ». Il liste les modalités de suivi en précisant qu'il s'agit d'une liste indicative et non exhaustive, sans expliciter si ces suivis sont ceux imposés par l'EPA Plaine du Var ou s'ils s'appliquent spécifiquement au projet de PEM. Ces suivis concernent, en phase travaux, les déchets, la qualité des eaux de ruissellement et des eaux pluviales, les milieux naturels, et en phase exploitation : la qualité des eaux, la capacité du réseau d'assainissement et du dispositif d'assainissement, les aménagements paysagers, la qualité de l'air de la gare routière, le bruit, le niveau du report modal.

Les suivis projetés ne sont pas précisément définis (teneur, fréquence, durée). La fréquence annoncée pour certains d'entre eux ne semble pas adaptée au projet de PEM : en phase travaux, le suivi de la qualité des eaux sera hebdomadaire ou mensuel, ce qui apparaît inadapté à la sensibilité du milieu et aux caractéristiques des travaux projetés (radier notamment) ; en phase exploitation, le suivi de la qualité de l'air est annoncé comme « ponctuel », ce qui n'apparaît pas à la hauteur des enjeux constatés dans l'état initial de l'environnement. Le dossier n'indique pas clairement qui réalisera les suivis annoncés, assurera leur analyse et reverra, si nécessaire, les suivis ou les mesures mis en œuvre.

L'Ae recommande de préciser le dispositif de suivi des mesures mises en œuvre dans le cadre du projet de PEM et de leurs effets : définition, fréquence, durée, responsable de chacun des suivis projetés et pilotage du dispositif.

2.7 Résumé non technique

Le résumé non technique, de 16 pages, apparaît proportionné au projet et à ses incidences.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.