

Département des Alpes-Maritimes

Commune de Nice

Enquête publique

**relative à l'aménagement des espaces publics du quartier du pôle
d'échanges multimodal de Nice - Saint Augustin – Aéroport**

Dossier n° E13000013/06

Autorité responsable du projet
Etablissement public d'aménagement de la plaine du Var

Rapport et conclusion

21 juin 2013

Jean Pieffort
Commissaire-enquêteur

Commune de Nice

Enquête publique relative à l'aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal de Nice - Saint Augustin – Aéroport

Rapport et Conclusion

I – Rapport	
I – 1 Informations générales	3
I - 11 Objet de l'enquête et contexte réglementaire	3
I - 12 Composition du dossier soumis à enquête publique	4
I - 13 Organisation de l'enquête	5
I - 14 Déroulement de l'enquête	7
I - 15 Observations sur le dossier	9
I - 2 Observations recueillies : examen et avis	11
I – 21 Les observations recueillies	11
I – 22 Procès verbal et mémoire en réponse	13
I – 23 Observations sur les réponses	23
II – Conclusion	24

I - Rapport

I – 1 Informations générales

I – 11 Objet de l'enquête et contexte réglementaire

La présente enquête publique porte sur l'aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échange multimodal dit de « Nice Saint Augustin Aéroport » situé sur le). L'autorité responsable du projet est l'établissement public d'aménagement (EPA) de la plaine du Var.

Ce projet concerne un espace d'une superficie de 8 hectares comprenant :

- des équipements et des infrastructures de transport (gare ferroviaire pouvant accueillir les TGV ; gare routière ; tramway ; parc relais) ;
- un programme immobilier (bureaux, commerces, services, hôtels) ;
- des espaces publics et voiries qui connectent les équipements de transports et les programmes immobiliers.

Les espaces publics objets de l'enquête comprennent :

- deux parvis au nord et au sud de la voie ferrée, correspondant aux deux gares ferroviaire et routière ;
- le nivellement et réaménagement du boulevard Cassin
- un axe nord sud et un axe est-ouest réservé aux transports collectifs (site propre de la future ligne Est-Ouest du tramway, voie à double sens, dédiée aux bus et aux taxis), à des pistes cyclables et des cheminements piétonniers.
- Un aménagement partiel de la route de Grenoble.

L'aménagement de ces 8 hectares s'inscrit dans une opération beaucoup plus vaste, dite du « Grand Arénas », qui porte sur 51 hectares, englobant actuellement le marché d'intérêt national qui doit être déplacé. Cette opération a pour objectif de réaliser un quartier d'affaires mixte (parc des expositions, logements, hôtels, services).

Le contexte réglementaire

On observera, tout d'abord, que les espaces publics projetés s'inscrivent sur des emprises publiques et ne nécessitent pas de procédure d'expropriation.

En application du code de l'environnement :

Article L123-2 (extraits) :

I. — Font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption :

1° Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une étude d'impact en application de l'article L. 122-1

Article L122-1 (extraits)

I. — Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine, sont précédés d'une étude d'impact.

Ces projets sont soumis à étude d'impact en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement.

La « voie réglementaire » susvisée, définissant les critères et seuils, est donnée par l'article R122-2 et le tableau qui lui est annexé :

Article R122-2 (extraits) :

I.-Les travaux, ouvrages ou aménagements énumérés dans le tableau annexé au présent article sont soumis à une étude d'impact soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans ce tableau

Tableau annexé à cet article R122-2 (extraits) :

Projets soumis à la procédure de « cas par cas » :

6° Infrastructures routières.

d) Toutes routes d'une longueur inférieure à 3 kilomètres

Ainsi, les espaces publics projetés dans le secteur du pôle multimodal - qui comprennent, notamment, la création d'un axe de transport de 447 mètres linéaires et un nivellement du boulevard René Cassin sur 226 mètres linéaires – sont visés dans la rubrique 6d de l'annexe susvisée : ils sont concernés par la procédure de « cas par cas », ce qui a conduit l'EPA à transmettre à l'autorité environnementale, une demande d'examen du projet.

Par arrêté préfectoral du 6 novembre 2012, la décision a été prise de soumettre le projet à une étude d'impact.

Le contenu de cette étude est défini à l'article R122-5 du code de l'environnement.

L'enquête publique est liée à la réalisation de cette étude d'impact par application des dispositions de l'article R123-1 du code de l'environnement

Article R123-1 (extraits)

« ...font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements soumis de façon systématique à la réalisation d'une étude d'impact en application des II et III de l'article R. 122-2 et ceux qui, à l'issue de l'examen au cas par cas prévu au même article, sont soumis à la réalisation d'une telle étude.

A l'issue de la procédure d'enquête publique

Conformément à l'article L126-1 du code de l'environnement, l'EPA de la plaine du Var devra se prononcer sur l'intérêt général de l'opération projetée dans un délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête publique.

Ainsi cette enquête publique peut être qualifiée de « préalable à une déclaration de projet comportant une étude d'impact ».

La gouvernance de l'opération et les autres procédures concernant le public

Plusieurs maîtres d'ouvrage sont concernés par les opérations d'aménagement et notamment par le pôle multimodal :

- l'Etat ;
- La Région PACA ;
- le Département des Alpes-Maritimes ;
- la Métropole NCA
- L'EPA Plaine du Var
- Réseau ferré de France

Un protocole d'accord a désigné l'EPA comme coordonnateur des maîtres d'ouvrage et garant de la cohérence des projets.

Dans ce cadre, chaque maître d'ouvrage, conduit la procédure d'enquête publique le concernant.

Ainsi, les équipements suivants, également concernés par l'annexe à l'article R122-2 du code de l'environnement, visée ci-dessus, sont exclus de la présente enquête publique :

- 1/ les gares de voyageurs et de marchandises, plateformes ferroviaires et intermodales et terminaux intermodaux ;
- 2/ transports en site propre (tramway).

On notera que la procédure d'enquête publique relative au tramway s'est déjà déroulée : l'enquête a eu lieu du 12 décembre 2011 au 20 janvier 2012. Un avis favorable a été rendu par la commission d'enquête, assorti de réserves qui ne concernent pas les axes inscrits dans le périmètre du pôle multimodal.

Par ailleurs, une concertation publique a été effectuée par application des articles suivants du code de l'urbanisme :

- L300-2, alinéa c ;
- R300-1, alinéa 2.

Cette concertation publique a porté sur les deux projets suivants :

- la zone d'aménagement concerté du Grand Arénas ;
- les voiries et espaces publics du pôle d'échange multimodal

Elle s'est déroulée en mars et avril 2012, conformément aux modalités définies par délibération des 18/07/2011 et 24/10/2011 de l'EPA et du 7/10/2011 de la Ville de Nice.

Son bilan a été tiré en juin 2012 : il figure dans la pièce n°2 du dossier d'enquête publique. Il est ainsi précisé que les questions et suggestions ont porté sur les qualités de réalisation du pôle « sans remettre en cause sa nature et les options présentées ».

I - 12 Composition du dossier soumis à enquête publique

Conformément aux dispositions de l'article R123-8 du code de l'environnement

Le dossier est composé des pièces suivantes :

Pièce n°1 : Introduction (A4 ; 4 pages) ;

Pièce n°2 : Informations juridiques et administratives (A4 ; 47 pages) ;

Pièce n°3 : Présentation du projet (A3 ; 22 pages) ;

Pièce n°3.1 : Annexes à la présentation du projet – Localisation du projet, plan et perspective (A3 ; 6 pages) ;

Pièce n°4 : Résumé non technique de l'étude d'impact (A4 ; 21 pages) ;

Pièce n°5 : Etude d'impact (A3 ; 211 pages)

Pièce non numérotée – Annexes (A4) comportant :

- annexe 1 Synthèse des enjeux écologiques (24 pages) ;
- annexe 2 Etude acoustique (analyse de l'ambiance sonore pré-existante juillet 2012 (28 pages) ; impact acoustique du projet – septembre 2012 (26 pages) ;
- annexe 3 Etude Air et Santé (87 pages) ;
- annexe 4 Etude de potentiel de développement en énergies renouvelables (version 4, 44 pages) ;
- annexe (non numérotée) Dispositions relatives aux avis de la DGAC sur les projets d'installations de panneaux photovoltaïques à proximité des aéroports (19 pages) ;
- annexe 5 Etude de circulation (56 pages) ;
- annexe 6 Matrices de transport (15 pages).

Pièce n°6 : Evaluation simplifiée des incidences sur les sites Natura 2000 (A4 ; 15 pages) ;

Pièce n°7 : Avis de l'autorité environnementale (A4 ; 16 pages) ;

Pièce n°8 : Eléments complémentaires en réponse à l'avis de l'autorité environnementale (A4 ; 20 pages) ;

Pièce non numérotée : Résumé non technique de l'étude d'impact tenant compte de l'avis de l'autorité environnementale.

Documents administratifs joints au dossier : lettre du 12 avril 2013, du préfet des Alpes-Maritimes au député-maire de Nice comportant en annexe une copie de l'arrêté d'ouverture d'enquête publique du 12/04/2013, un avis d'enquête, une copie de lettres datées également du 12/04/2013, au directeur de l'EPA, aux directeurs du journal « Le Patriote » et du journal « Nice-Matin » (Eurosud).

I - 13 Organisation de l'enquête

Le 21 février 2013, conformément aux dispositions de l'article R123-3 du code de l'environnement, le directeur général de l'établissement public d'aménagement de la plaine du Var a sollicité le préfet des Alpes-Maritimes pour l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration de projet relative à l'aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport.

Par lettre du 20 mars 2013, le préfet des Alpes-Maritimes a demandé à la présidente du Tribunal Administratif de Nice la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à cette enquête publique.

Par décision du 26 mars 2013 de la présidente du Tribunal administratif de Nice, j'ai été désigné en qualité de commissaire enquêteur titulaire pour cette enquête publique, monsieur Olivier Fernandez étant désigné en qualité de commissaire enquêteur suppléant.

Le 4 avril 2013, j'ai eu un premier entretien avec les services de la préfecture des Alpes-Maritimes (Direction des relations avec les collectivités locales - Bureau des affaires juridiques et de la légalité – M. Julien Ragot) et le dossier m'a été remis. J'ai examiné l'ensemble du dossier entre le 4 et le 30 avril.

Le 12 avril 2013, en préfecture, une présentation générale du projet et de son contexte (aménagement général de la plaine du Var, opération du « Grand Arénas », projet de pôle multimodal) a été effectuée par les représentants de l'EPA (M. Olivier Sassi ; Mme Véronique Gorin), à moi-même et à M. Fernandez, en présence de M. Ragot.

Ce même jour ont été fixés les lieux et les dates de l'enquête publique et de mes permanences.

L'arrêté préfectoral prescrivant l'ouverture de l'enquête publique ainsi que l'avis d'ouverture de cette enquête ont été signés le 12 avril 2013.

Le 23 avril, le projet nous a été présenté de façon plus précise à l'EPA, à partir d'une maquette et d'une animation en trois dimensions, par M. Xavier Hemeury, directeur, et par Mme Gorin puis nous avons visité le site avec cette dernière.

Le 30 avril, en préfecture j'ai paraphé les deux registres et les deux dossiers soumis à l'enquête publique.

Mesures de publicité

1/ Insertion dans la presse

Premier avis d'enquête :

le jeudi 18 avril 2013 dans le journal « Nice-Matin » ;

le vendredi 19 avril 2013 dans l'hebdomadaire « Le Patriote » (semaine du 19 au 25 avril 2013 ;

Deuxième avis d'enquête :

le lundi 6 mai 2013 dans le journal « Nice-Matin » ;

le vendredi 10 mai 2013 dans l'hebdomadaire « Le Patriote ».

2/ Affichages des avis d'enquête

Un certificat d'affichage établi le 2 mai 2013 par le représentant du maire de Nice précise qu'il a été procédé à l'affichage de l'avis d'enquête à compter du 19 avril 2013 à la mairie principale, à la mairie annexe de l'Arénas, au pôle de proximité « Plaine et Coteaux », ainsi qu'au Forum de l'urbanisme.

Lors de mes passages au Forum de l'urbanisme et à la mairie annexe de l'Arénas à Nice, j'ai constaté que les avis étaient bien affichés dans les panneaux réservés à cet effet.

Par ailleurs l'avis d'enquête a également été affiché sur le site du futur pôle multimodal en deux endroits :

- sur la route de Grenoble, à proximité de l'entrée « D » du marché d'intérêt national (MIN) ;
- sur l'avenue Lindbergh, en face du lycée hôtelier.

Ces affichages sur le site ont été constatés par Mme Lachkar-Halimi, huissier de justice. Le procès verbal de constat, établi le 18 avril 2013, précise que les panneaux affichés, de format A2, étaient bien visibles.

3/ Autres informations

La « présentation du projet de pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport » est accessible sur internet via Google ou sur le site de l'EPA Plaine du Var.

I – 14 Déroulement de l'enquête

L'enquête publique s'est déroulée du 6 mai 2013 au 7 juin 2013 inclus.

Le dossier d'enquête a été consultable durant toute la durée de l'enquête, excepté pour les jours fériés :

- au forum d'urbanisme et d'architecture, place Pierre GAUTIER :
du lundi au jeudi de 8 h 30 à 12 h et de 13 h à 17 h, le vendredi de 8h 30 à 12 h et de 13 h à 15 h 45
- en mairie annexe de l'Arénas 405 promenade des Anglais (accès public depuis le 103 bd Cassin) :
du lundi au vendredi de 8 h 30 à 17 h.

J'ai tenu 4 permanences, auxquelles a assisté en partie, M. Olivier Fernandez commissaire enquêteur, suppléant :

- au forum de l'urbanisme :
le lundi 6 mai de 8 h 30 à 12 h
le vendredi 7 juin de 8 h 30 à 12 h et de 13 h à 15 h 45
- en mairie annexe de l'Arénas :
le mercredi 15 mai de 8 h 30 à 12 h et de 13 h à 17 h
le mercredi 22 mai de 8 h 30 à 12 h et de 13 h à 17 h

Au cours de mes permanences, je n'ai reçu qu'une personne au Forum de l'urbanisme, Mme Maquard, présidente du GADSECA, qui a déposé un dire agrafé dans le registre.

Aucune autre observation n'est inscrite dans le registre déposé au Forum.

2 observations sont consignées dans le registre déposé à la mairie annexe de l'Arenas.

Aucune lettre ne m'a été adressée

J'ai clos les deux registres :

- le 7 juin 2013 à 15h45 au forum de l'Urbanisme ;
- le 7 juin 2013 à 17 heures à la mairie annexe de l'Arénas.

J'ai récupéré ces registres et les deux dossiers, ce même jour.

L'enquête publique s'est déroulée normalement, aucun incident n'est à signaler.

I - 15 Observations sur la procédure et le dossier

L'enquête publique concerne un espace de 8 hectares qui est stratégique pour l'avenir de la métropole NCA et du département des Alpes-Maritimes.

Cet espace accueillera, en effet, un « pôle multimodal » dont l'intérêt s'apprécie à l'échelle de tous les territoires, depuis l'international (desserte de l'aéroport Nice-Côte d'Azur), au local (desserte du quartier existant et futur), en passant par le national, le régional, le départemental, le métropolitain, la ville de Nice... avec les TGV, TER, Tramway, la proximité d'un échangeur autoroutier, des voies majeures de transit (telle l'ex nationale 7), de la Promenade des Anglais...

Et pourtant, l'enquête publique n'a suscité aucun intérêt à l'exception du dire déposé par la présidente du GADSECA.

Je pense qu'il ne faut pas s'en étonner pour plusieurs raisons :

- l'objet de l'enquête était très restreint, il ne s'agissait pas de se prononcer sur le pôle multimodal et ses principales composantes (gare ferroviaire, gare routière, lignes de tramway) mais sur « les espaces publics mettant en connexion les divers modes de transports et assurant la desserte du futur quartier ». En schématisant, il s'agissait de se prononcer sur le parvis de la gare...mais pas sur la gare...
- Un enjeu majeur tel que la ligne de tramway avait déjà fait l'objet d'une enquête publique.
- D'autres équipements importants (gare ferroviaire, gare routière) feront probablement l'objet d'enquêtes ultérieures.
- Un processus de concertation a permis, pendant le 1^{er} semestre 2012 de présenter le projet global portant sur 51 hectares incluant la future ZAC du « Grand Arénas » (43 hectares) et le pôle d'échanges multimodal, en montrant la place de ces projets dans le contexte général de l'opération d'intérêt national de la plaine du Var.

Ainsi, le public a déjà eu l'occasion de s'exprimer sur des projets qui incluent le pôle multimodal et qui ont eu l'avantage d'être présentés à des échelles - territoriale (le « Grand Arénas ») ou fonctionnelle (tramway) - adaptées.

Dans ce contexte, le dossier soumis à la présente enquête n'avait qu'un intérêt limité et était condamné à être perçu comme à la fois trop partiel et trop technique.

Le dossier rend bien compte du contexte général, de l'ensemble des réflexions concernant l'aménagement de la plaine du Var, du secteur du Grand Arénas et de la problématique des déplacements et de l'intermodalité.

Par contre sa lisibilité a souffert de la difficulté à produire une étude d'impact limitée à des axes de transport et des sections de rue que l'on peut qualifier « d'accompagnement ».

Ainsi, les espaces publics objets de l'enquête ne me paraissent pas clairement identifiés ni délimités.

Cette simple observation justifierait une reprise du dossier...s'il s'agissait d'un dossier « ordinaire », mais, comme on l'a vu, tel n'est pas le cas.

En l'occurrence, à mon sens, le dossier devrait simplement être complété et il serait parfaitement vain de le soumettre à une nouvelle enquête.

Comme le souligne, dans sa conclusion, l'autorité environnementale qui a décidé qu'une étude d'impact était nécessaire :

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

Je partage cette observation.

Et j'ajouterai que, le tracé de la ligne n°2 du tramway ayant déjà fait l'objet d'une enquête publique spécifique, l'étude d'impact de l'axe nord sud de 447 mètres linéaires et d'un axe est-ouest de 230 mètres qui permettront son passage et celui des bus, taxis, modes doux et piétons, avait un intérêt limité.

Il en allait de même du reprofilage du Boulevard Cassin sur 226 mètres linéaires, rendu nécessaire pour être au niveau de la ligne de tramway.

Dans le droit fil de ces observations, l'enquête publique ne devait pas susciter un grand intérêt.

I - 2 Observations recueillies : examen et avis

I – 21 Les observations recueillies

	Synthèse des observations	Avis du commissaire enquêteur
GADSECA Mme Maquard, présidente	<p>Dire du GADSECA</p> <p>Nécessité de prendre en compte les « dispositions législatives du Développement Durable » et énumération de plusieurs « obligations fondamentales » (documents et thèmes) :</p> <p>a/ directives européennes : « Plan de protection de l'atmosphère ». La Commission Européenne a émis un « avis motivé » en 2010 pour non respect des normes obligatoires concernant la qualité de l'air. Il est signalé qu'une procédure contentieuse est en cours et évoqué la pollution spécifique provenant de l'aéroport (composés organiques volatils) ;</p> <p>b/ - DTA 06 ;</p> <p>- ZAC du Grand Arénas ; Le Grand Arénas est soumis à des risques d'inondation ; PPRI.</p> <p>- nappe alluviale ; « zone de captage des Prairies » : enjeu de protection forte ;</p> <p>- « obligation d'un Plan d'aménagement et de gestion durable du CG 06 »</p> <p>c/ loi du 12 juillet 2010 (Grenelle 2) ; Trame verte et bleue ; Natura 2000 ; Directives Habitat et Oiseaux (réf : FR 93 12 20 25).</p> <p>- Delta du Var : zone humide littorale : site d'intérêt majeur.</p> <p>d/ Schéma des déplacements</p> <p>- Ce schéma ne peut ignorer l'unité fonctionnelle de l'OIN (ensemble des flux nord-sud et est-ouest) ;</p> <p>- la voie structurante des 40 mètres fait partie du réseau routier communal.</p>	<p>Tous les thèmes évoqués sont abordés dans l'étude d'impact.</p> <p>Les dispositions législatives et les documents mentionnés dans ce dire (DTA ; PPRI ; Natura ; Directives Habitat, etc..) sont pris en compte dans le dossier.</p> <p>Le schéma des déplacements a également pris en compte les documents de planification existants et l'ensemble des projets prévus dans le cadre de l'OIN.</p> <p>Observations sur 3 points spécifiques, après examen du mémoire établi par l'EPA en réponse à mon procès verbal (cf, pages 16 à 22 du présent rapport) :</p> <p>- composés volatils. L'étude « air-santé- a été établie sur la base de la réglementation en vigueur.</p> <p>Sur les composés organiques volatils : cf. les précisions apportées par l'EPA, page 17 du rapport</p> <p>- Le « Plan d'Aménagement et de Gestion Durable » est en cours d'élaboration dans le cadre du Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE). L'EPA est associé à son élaboration et il est signalé dans le mémoire ci-après, que les orientations de ce plan sont prises en compte par anticipation.</p>

	<p>- parcours du tramway : les palmiers : non respect de l'arrêté ministériel du 22 juillet 2010 (lutte contre le charançon rouge)</p> <p>Ce dire se conclut sur l'espoir d'une prise en considération « tout particulièrement des dispositions législatives existantes (paragraphe a, b et c) »</p>	<p>- L'EPA, en raison des dispositions de l'arrêté du 22/07/2010, choisira des essences non exposées au charançon rouge (en évitant le palmier dattier et le palmier des Canaries).</p> <p>- Cette prise en compte me semble effective dans le dossier.</p>
Observation sur le registre Mme Sergeant	<p>« Un très beau projet »</p> <p>Des espaces publics de qualité pour les piétons et personnes handicapées.</p>	- Dont acte
Observation sur le registre « RB »	<p>« Un projet d'envergure ». Dommage de devoir attendre le tram si longtemps</p>	- Dont acte

I – 22 - Procès-verbal de synthèse et mémoire en réponse

Conformément aux dispositions réglementaires en vigueur, j'ai adressé le 10 juin 2013 un procès verbal de synthèse à l'EPA. Ce procès verbal a été envoyé par e-mail. L'EPA m'en a accusé réception par la même voie, le même jour.

Procès verbal de synthèse des observations

Jean Pieffort – commissaire enquêteur – 9 juin 2013

Conformément aux dispositions de l'article R123-18 du code de l'environnement, le présent procès verbal fait état des observations et des questions concernant le dossier d'aménagement des espaces publics du quartier du « Pôle d'échanges multimodal Nice Saint Augustin Aéroport ».

Ce dossier n'a suscité que 3 interventions : 2 observations succinctes, favorables à un « très beau projet » et à un « projet d'envergure » et 1 dire de 3 pages du Groupement des Associations de Défense des Sites et de l'Environnement de la Côte d'Azur (GADSECA).

1/ Synthèse du dire du GASECA

Ce dire fait état de la nécessité de prendre en compte les « dispositions législatives du Développement Durable » et énumère plusieurs « obligations fondamentales » (documents et thèmes) :

a/ directives européennes : « Plan de protection de l'atmosphère ». La Commission Européenne a émis un « avis motivé » en 2010 pour non respect des normes obligatoires concernant la qualité de l'air. Il est signalé qu'une procédure contentieuse est en cours et évoqué la pollution spécifique provenant de l'aéroport (composés organiques volatils) ;

b/ - DTA 06 ;

- ZAC du Grand Arénas ; Le Grand Arénas est soumis à des risques d'inondation ; PPRI.

- nappe alluviale ; « zone de captage des Prairies » : enjeu de protection forte ;

- « obligation d'un Plan d'aménagement et de gestion durable du CG 06 »

c/ loi du 12 juillet 2010 (Grenelle 2) ; Trame verte et bleue ; Natura 2000 ; Directives Habitat et Oiseaux (réf : FR 93 12 20 25).

- Delta du Var : zone humide littorale : site d'intérêt majeur.

d/ Schéma des déplacements

- Ce schéma ne peut ignorer l'unité fonctionnelle de l'OIN (ensemble des flux nord-sud et est-ouest) ;

- la voie structurante des 40 mètres fait partie du réseau routier communal.

- parcours du tramway : les palmiers : non respect de l'arrêté ministériel du 22 juillet 2010 (lutte contre le charançon rouge)

Ce dire se conclut sur l'espoir d'une prise en considération « tout particulièrement des dispositions législatives existantes (paragraphe a, b et c) »

Observations et questions suite à ce dire

1/ l'ensemble des dispositions ou thèmes évoqués me semblent pris en compte dans le dossier.
2/ Le « plan d'aménagement et de gestion durable du CG06 » fait sans doute référence au « Guide d'aménagement et d'urbanisme durable » établi dans le cadre du « Plan Climat Territorial des Alpes-Maritimes » du Conseil Général ? Si tel est bien le cas, comme son titre l'indique, ce document est un « guide ». Il n'est pas opposable.

3/ Les « composés organiques volatils » (COV) ne sont pas inclus dans les polluants étudiés (annexe BioMonitor, partie 1.7 page 10). Les COV « non méthaniques » apparaissent cependant dans la suite de l'étude (COVNM) puisqu'ils font partie des émissions du transport routier (cf. notamment page 16, figure 7).

Ce type de polluant ne devrait-il pas être pris en compte ?

4/ La nécessité d'éradiquer le charançon rouge (arrêté ministériel du 21 juillet 2010) a-t-elle des conséquences sur la végétation prévue dans les espaces publics du pôle ? (Cf. alignement de palmiers prévu dans l'axe nord-sud).

2/ Observations et questions du commissaire enquêteur

L'enquête porte sur « **les espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin-Aéroport** ». Ces espaces feront l'objet d'une « **déclaration de projet** » au titre de l'article L 126-1 du code de l'environnement.

Cette déclaration s'imbriquera dans un ensemble d'opérations et de décisions à venir dans l'ensemble du Grand Arénas.

Dans ces conditions **il me paraît essentiel d'identifier sans ambiguïté les espaces publics objets de l'enquête et le périmètre du projet.**

J'observe que la question du périmètre a également été posée par l'autorité environnementale qui a estimé « qu'il fallait mieux justifier le découpage du périmètre du projet qui paraît artificiel au regard de la continuité des espaces publics et de leur articulation aux espaces bâtis ». Une réponse partielle a été apportée (pièce 8, page 6).

Une réponse complète nécessite à mon avis, une identification préalable précise des espaces publics (emprises cartographiées sur plan cadastral, plan de l'état actuel ; caractéristiques principales des équipements projetés,...).

Pour faciliter la résolution de cette question, je l'illustrerai brièvement en relevant quelques imprécisions relevées dans les premières pièces du dossier :

Pièce 1 - Introduction :

- identification des espaces publics : « *parvis, cheminements piétons, piste vélo, ...* »
- apparition du périmètre sur 2 plans IGN

Observation : il s'agit d'une introduction, on peut comprendre l'absence de précision.

Pièce 2 – Informations juridiques et administratives :

L'objet de l'enquête est immédiatement décrit, ce qui est parfait, mais...des imprécisions apparaissent.

Exemples :

- les équipements et infrastructures de transport – qui sont hors enquête – sont énumérés de manière non exhaustive.
- il en est de même des « *espaces publics et voiries* » qui comprennent « *entre autre* »... « *des rues* »,... Alors que ces espaces sont l'objet de l'enquête.
- Le seul plan illustrant l'objet de l'enquête (figure 1) montre 2 périmètres dont celui du « pôle d'échanges multimodal » : la lisibilité est médiocre, mais, surtout le périmètre de ce plan qui devrait être le plus « officiel » est, à mon avis, erroné et aucune carte ne permet de repérer les espaces publics objets de l'enquête.

En l'absence de liste exhaustive des espaces concernés par l'enquête, d'explications sur leurs emprises et de repérage sur des fonds de plan adaptés, il est difficile d'expliquer le périmètre du projet.

Pièce 3 – Présentation du projet

Cette pièce permet de comprendre la « vision du projet » de l'équipe Mateo Architectura et l'insertion du pôle multimodal dans son environnement.

Dans ce cadre, l'objet de l'enquête apparaît, mais toujours avec des ambiguïtés :

- figures 2, 12 : le « périmètre du projet » n'est pas le même que celui de la pièce 2.
- les « espaces publics charnières » (page 9) représentent certainement les espaces publics objets de l'enquête. Mais plusieurs interrogations subsistent :
 - le gabarit de l'une des voies majeures (Boulevard René Cassin) oscille entre 2x1 voies et 2x2voies (cette imprécision se retrouve dans d'autres pièces du dossier : le scénario 1 qualifié de « retenu » dans l'annexe « Etude de circulation » est fondé sur 2x1 voies, ce qui ne semble pas être le choix opéré in fine). Une « place de l'eau » est évoquée dans ce projet sans localisation.
 - La route de Grenoble, futur boulevard urbain, est vraisemblablement hors du périmètre du projet, mais il est difficile de l'affirmer, certaines figures (20, 22) incluant la partie sud de cette route dans le périmètre.
 - De même, s'agissant du Lycée Hôtelier, il est difficile d'apprécier les espaces publics inclus dans le projet (un simple accès au parvis ?)

Dans la pièce annexe 3.1, la page 3 indique en légende les espaces publics objets de l'étude. Ils sont représentés sous forme d'aplats et de flèches qui n'apportent pas de réponses aux questions précédentes. On retrouve cette carte en figure 1 du résumé non technique (**pièce 4**).

En conclusion, j'estime qu'il est difficile d'apporter, en l'état actuel du dossier, une réponse complète et précise à la question suivante : quels sont exactement les caractéristiques des espaces publics concernés par l'enquête, quelles sont leurs limites, comment expliquer ces limites et, par voie de conséquence, les limites du quartier « opérationnel » du pôle d'échanges multimodal ?

Je souhaiterais avoir la position de l'EPA sur ces questions et, le cas échéant, les modalités envisagées pour y apporter des réponses appropriées dans le dossier.

Le 9 juin 2013,
Signé Jean Pieffort
Commissaire Enquêteur

En réponse à ce procès verbal, j'ai reçu le 14 juin 2013 le mémoire suivant, établi par l'EPA



Nice, le 14 juin 2013

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LES ESPACES PUBLICS DU QUARTIER DU
POLE D'ECHANGES MULTIMODAL NICE SAINT-AUGUSTIN AEROPORT**

**Réponses au procès verbal de synthèse des observations portées par le
commissaire enquêteur, en date du 9 juin 2013.**

**I. Synthèse du dire du GADSECA / Observations et questions suite à
ce dire**

L'ensemble des thèmes évoqués par le GADSECA sont, comme indiqué par le commissaire-enquêteur, bien pris en compte dans le dossier soumis à enquête publique. L'autorité environnementale dans son avis en date du 6 mars 2013 a également conclu en ce sens : « 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. »

S'agissant du point a) du GADSECA, l'Etat (ministère de l'intérieur, ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, ministère délégué chargé des transports) a mis en place en septembre 2012 un comité interministériel de la qualité de l'air (CIQA) afin d'élaborer un plan d'urgence pour la qualité de l'air dont la priorité 1 est de « favoriser le développement de toutes les formes de transport et de mobilité propres par des mesures incitatives ». L'aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal s'inscrit ainsi parfaitement dans cet axe en permettant une connexion optimale entre les différents modes de transport et en augmentant significativement l'efficacité du réseau de transport public, dans un objectif affiché de réduction de la part de l'automobile dans les déplacements.

Concernant la référence au « plan d'aménagement et de gestion durable du CG06 », il doit s'agir a priori du PAGD en cours d'élaboration dans le cadre de la révision du SAGE Basse vallée du Var, approuvé le 7 juin 2007 (animateur : CG06). En effet le SAGE doit être mis en conformité avec le SDAGE Rhône méditerranée et avec la loi sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA) adoptée le 30 décembre 2006 qui renforce la portée réglementaire des SAGE : elle prévoit que le SAGE comportera un PAGD (plan d'aménagement et de gestion durable de la ressource) ainsi qu'un règlement, opposable à toute personne publique ou privée pour l'exécution d'activités soumises à procédure de déclaration ou d'autorisation. L'EPA est associé à l'élaboration de ces documents qui devraient être approuvés avant la fin de 2013 et prend en compte, par anticipation, les orientations qu'ils définissent.

Sur le point 3, l'étude air-santé a été établie sur la base de 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 et de la note méthodologique qui l'accompagne. Cette circulaire fixe le cadre méthodologique de référence pour réaliser le volet air et santé de l'étude d'impact d'un projet d'infrastructure routière. Elle s'applique à l'ensemble des aménagements routiers, qu'il s'agisse des projets nouveaux ou

Immeuble Nice Plaza – 455, promenade des Anglais – BP 33257 – 06205 NICE CEDEX 3
Tel. 04.93.21.71.00 – Fax 04.93.21.71.26

d'aménagements sur place (aménagements d'une voirie existante). Au vu des caractéristiques du projet une étude de niveau II a été réalisée.

Par ailleurs, les COV les plus connus sont le benzène, le toluène, les xylènes, le formaldéhyde, les solvants dans les peintures et dans les encres... Les principales sources d'émission de COV sont les transports routiers. L'étude réalisée par BioMonitor a ainsi pris en compte les polluants adaptés aux enjeux du projet (2.4.2 p21 de l'annexe 3) dont les BTEX (qui sont des COVNM) : benzène, toluène, éthyl-benzène, (m+p)-Xylène et o-Xylène (2.4.5.2 p25 de l'annexe 3). L'étude a de plus précisé la répartition des émissions de benzène sur le domaine d'étude pour les différentes situations (fig 23 à 25 p35-36).

S'agissant du point 4, l'EPA est bien informé des modalités de lutte contre le *Rhynchophorus ferrugineus* telles que précisées dans l'arrêté ministériel du 21 juillet 2010 et de ce fait son choix se portera sur des essences non exposées à ce charançon rouge en évitant le palmier dattier (*Phoenix dactylifera*) et le palmier des Canaries (*Phoenix canariensis*) essentiellement touchés en France.

II. OBSERVATIONS ET QUESTIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Dans son rapport, M. le commissaire enquêteur demande des précisions sur les différents périmètres qui sont cités dans le dossier d'enquête publique.

Il convient donc de préciser que les espaces publics du pôle multimodal, objet de l'enquête, s'insèrent dans un périmètre de projet plus large, le périmètre du pôle d'échanges multimodal qui constitue une unité fonctionnelle et correspond au programme, au sens de l'article L122-1 du code de l'environnement.

A. Périmètre du projet de pôle d'échanges multimodal

Le choix du périmètre du projet de pôle d'échanges multimodal (cf Figure 1) résulte d'un certain nombre de contraintes fonctionnelles ainsi que de nombreuses études et débats issus d'un travail partenarial. Les principales motivations de ce choix sont :

- De permettre à chaque autorité organisatrice de transports de développer ses projets d'équipements de transports (le tramway, la gare routière, la gare ferroviaire, la ligne nouvelle) dans une temporalité qui lui est propre, en participant à une unité fonctionnelle commune, et sans compromettre les autres projets,
- De réaliser ces opérations en maintenant la continuité du trafic ferroviaire et des différentes liaisons pour assurer le minimum de gêne aux usagers,
- De coordonner la réalisation d'un espace public en cohérence avec l'échéance de la livraison du pont-rail Saint-Augustin, nécessaire à la réalisation de la ligne Ouest-Est du tramway. Le calendrier de réalisation du pont rail dépend notamment des créneaux d'intervention sur les voies ferrées réservées très longtemps à l'avance,
- D'individualiser la prise en charge des fonctions transports du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport, et de sortir le financement de ces équipements, du bilan financier de la future zone d'aménagement concerté du Grand Arénas qui permettra de poursuivre le développement du projet Grand Arénas.

Sur le plan de la conception, le projet de pôle d'échanges et la ZAC Grand Arénas sont menés en totale cohérence et confiés au même maître d'œuvre urbain.

Globalement, le projet de pôle d'échanges est fondé sur le concept de créer un espace public ouvert doté d'un axe nord-sud structurant allant de la route de Grenoble et à l'aéroport. Le périmètre opérationnel complet correspond à une emprise foncière de 8 ha, subdivisée en cinq îlots, recevant chacun des équipements de transport intégrés dans un programme immobilier mixte (équipements, commerces, services, bureaux).

Le calendrier des travaux de réalisation du projet de pôle d'échanges multimodal se déploie comme suit.

- mi-2013 : dévoiement des réseaux,
- 2014 à mi-2015 : reprofilage et aménagement du boulevard Cassin (maîtrise d'ouvrage EPA),
- 2015 : aménagement du nouvel axe Nord-Sud, coordonné avec la livraison du pont-rail (maîtrise d'ouvrage Réseau Ferré de France),
- 2017 : mise en service de la ligne ouest-est du tramway (maîtrise d'ouvrage métropole Nice Côte d'Azur) et la livraison de la gare routière (maîtrise d'ouvrage métropole Nice Côte d'Azur),
- 2020-2025 : mise en service de la nouvelle gare ferroviaire et accueil de la nouvelle ligne ferroviaire (maîtrise d'ouvrage Réseau Ferré de France).

Il est à noter qu'un protocole regroupant les cinq maîtres d'ouvrages intervenant sur le pôle d'échanges multimodal (Etat, Région PACA, RFF, Métropole NCA, Conseil Général et EPA) a été signé afin de garantir une synchronisation et une coordination optimales des différents intervenants sur le projet.

B. Espaces publics objets de l'enquête publique

L'enquête publique porte sur les espaces publics du projet de pôle d'échanges multimodal, soit une sous-partie de l'ensemble pôle d'échanges multimodal. Le paragraphe suivant, extrait de la section 1.1 de la pièce numéro 2 du dossier soumis à l'enquête, précise les espaces publics qui ont motivé, au plan réglementaire, la réalisation de l'étude d'impact, c'est-à-dire ceux qui concourent à la création de moins de 3km de voirie en milieu urbain (procédure au cas par cas).

« Le projet d'aménagement consiste à créer un axe nord-sud entre la route de Grenoble à l'aéroport sur 447 mètres linéaires, à niveler le boulevard René Cassin sur 226 mètres linéaires et à créer un axe vers l'est reliant la route de Grenoble à l'axe nord-sud sur 230 mètre linéaires d'une longueur inférieure à 3 km (procédure au cas par cas). »

Pour une meilleure compréhension de l'opération, notamment pour mieux en mesurer l'impact environnemental, le dossier traite non seulement des espaces publics qui ont motivé la réalisation de l'étude d'impact, mais aussi de l'ensemble des espaces publics et voiries intégrés dans le périmètre de 8 ha du pôle d'échanges multimodal. Ce choix de présenter un dossier où le projet est exposé dans sa globalité peut expliquer les interrogations formulées par le commissaire-enquêteur.

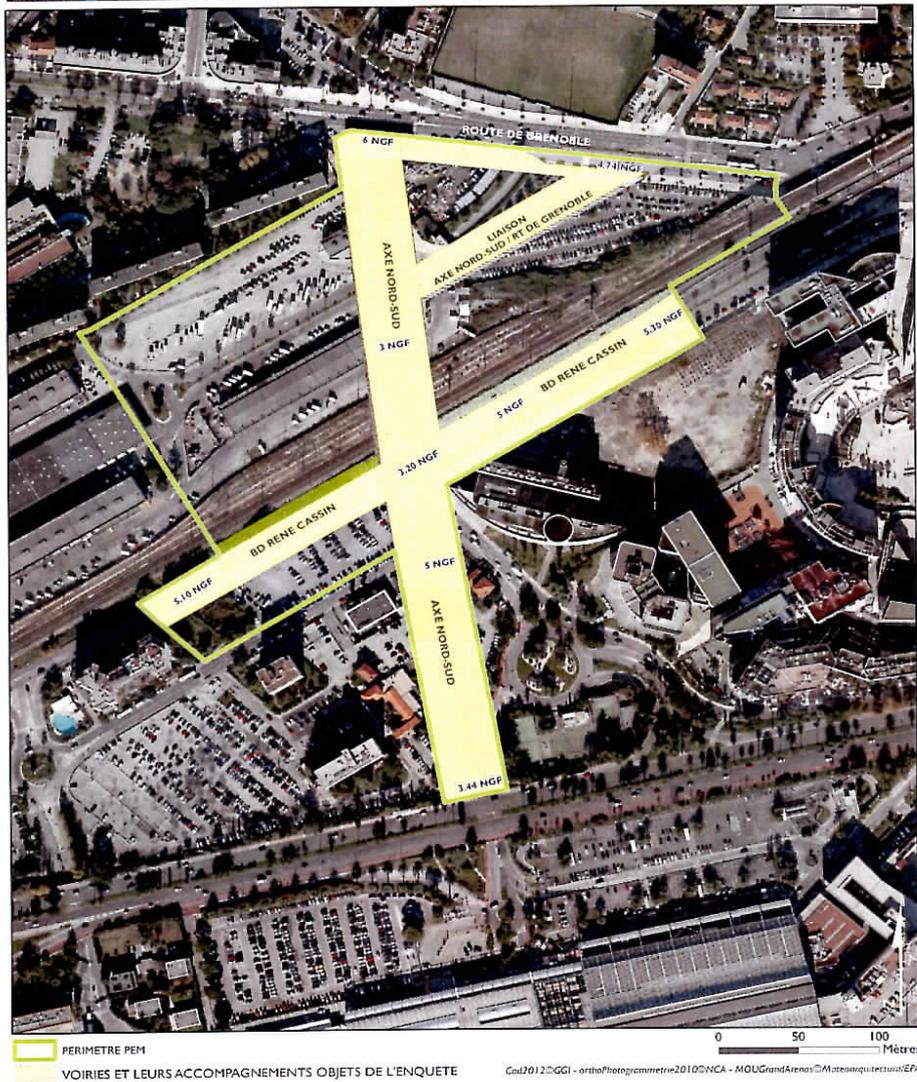
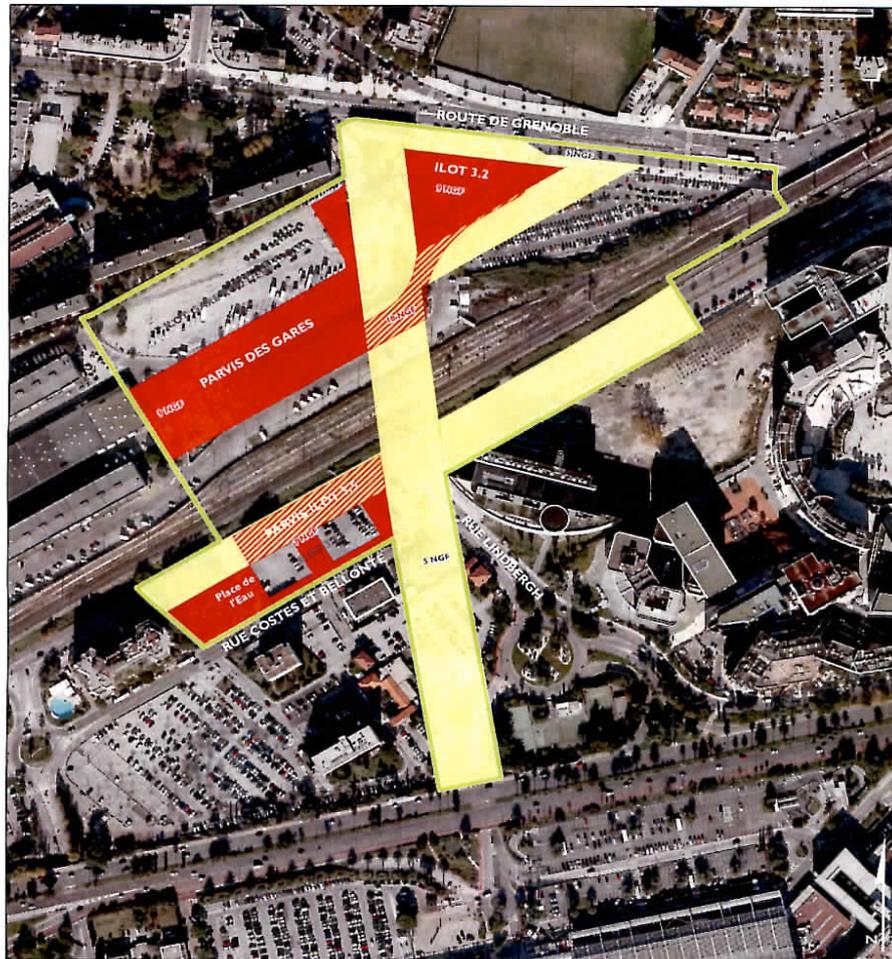


Figure 2 : Voiries et leurs accompagnements qui ont motivé la réalisation de l'étude d'impact

Immeuble Nice Plaza – 455, promenade des Anglais – BP 33257 – 06205 NICE CEDEX 3
Tel. 04.93.21.71.00 – Fax 04.93.21.71.26



PERIMETRE PEN

ESPACES PUBLICS PIETONS OBJETS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

ESPACES PUBLICS PIETONS OBJETS DE L'ENQUETE PUBLIQUE SITUÉS AU-DESSUS DES VOIRIES

VOIRIES ET LEURS ACCOMPAGNEMENTS OBJETS DE L'ENQUETE

0 50 100
Mètres

orthoPhotogrammetrie2010 ©NCA - AIOUGrenArenas ©Matteoarquitectura/EPA

Figure 3 : Ensemble des espaces publics, objets de l'enquête publique

Immeuble Nice Plaza – 455, promenade des Anglais – BP 33257 – 06205 NICE CEDEX 3
Tel. 04.93.21.71.00 – Fax 04.93.21.71.26

Ces espaces publics sont décrits dans la section 1.2.2 de la pièce 3 ainsi que dans les pièces graphiques. Afin de lever toute ambiguïté, le maître d'ouvrage se propose d'apporter les précisions suivantes :

La place de l'eau est matérialisée sur la figure 3.

Route de Grenoble : La voirie actuelle n'est pas concernée par le projet d'espace public, si ce n'est pour ce qui concerne les trottoirs sud qui vont constituer le lien entre le projet et l'existant. Cependant, sur certaines pièces graphiques ou descriptions, l'équipe de conception Mateo Arquitectura a souhaité aller au-delà de la limite du projet pour apporter des suggestions d'aménagement traitant les deux chaussées de la route de Grenoble pour lui donner un caractère plus urbain. Ces suggestions ne font pas partie du projet, objet de l'enquête.

L'étude circulation : Concernant le traitement du boulevard Cassin, l'EPA confirme qu'il sera bien aménagé sur un profil à deux fois deux voies. Il convient de préciser que dans certains passages du dossier d'enquête publique est évoquée une hypothèse d'étude de profil à deux fois une voie qui n'a pas été retenue.

LE DIRECTEUR GENERAL

Xavier HEMERY

Immeuble Nice Plaza - 455, promenade des Anglais - BP 33257 - 06205 NICE CEDEX 3
Tel. 04.93.21.71.00 - Fax 04.93.21.71.26

I – 23 Observations sur le mémoire en réponse

Sur le dire du GADSECA

Le mémoire apporte les précisions nécessaires pour répondre aux thèmes abordés dans ce dire.

Sur mes propres interrogations

A – Les espaces publics objets de l'enquête

Ces espaces sont bien identifiés et repérables sur les plans produits dans le mémoire.

Les figures 2 et 3 sont claires.

Il est intéressant pour la compréhension du dossier d'avoir, en légende et dans le texte, classés en deux catégories les espaces publics objets de l'enquête :

- les 2 axes Nord/Sud et Est/Ouest ainsi que le tronçon du Bd Cassin qui ont motivé l'étude d'impact ;
- les autres espaces publics et voiries intégrés dans le périmètre.

Le mémoire signale que ces espaces sont décrits dans la section 1.2.2 de la pièce 3. Sous le titre « Les espaces publics charnières », cette partie s'intègre dans une présentation générale (avec quelques imprécisions : Bd Cassin « à terme à 2x1 voies » ; parvis du Lycée hôtelier : d'après les figures 2 et 3, il s'agit plutôt de connexions entre les espaces publics objets de l'enquête et le parvis).

Je pense que l'identification de l'objet de l'enquête devrait apparaître clairement dès le début du dossier, sans doute en tête de la pièce n°2, dont la première partie s'intitule « l'objet de l'enquête ».

Dans cette partie, les figures 2 et 3 seraient bien venues, accompagnées de la liste des espaces publics.

Quelques précisions pourraient être apportées sur deux points :

- la notion de « parvis hôtelier » qui concerne, en fait, les connexions entre les espaces publics et le parvis proprement dit, situé en dehors du périmètre du projet ;
- la route de Grenoble qui n'est concernée que de façon très marginale, sur un tronçon de son trottoir sud.

B – Le périmètre du projet de pôle

Identifier un espace de « projet de pôle » résulte, logiquement, de diverses considérations liées à la gouvernance du projet et d'ordre opérationnel.

Evoquer la notion de périmètre revient à poser une autre question : celle du choix des limites géographiques de cet espace.

A mon sens, les limites du pôle s'expliquent par la localisation « imposée » :

1/ des deux 2 gares ;

2/ des points d'origine et de destination des axes du tram (à partir de la route de Grenoble et jusqu'à la promenade des Anglais, en excluant ces deux voies) ;

3/ du tronçon réaménagé du Bd Cassin.

Ces localisations permettent de situer les « segments de passage obligés » du périmètre. Son tracé complet paraît établi en raccordant ces segments avec le souci de gérer l'espace de ce pôle ouvert « de façon économe » en le limitant aux seuls espaces publics nécessaires pour assurer de bonnes connexions intermodales.

II Conclusion

L'enquête publique a porté sur l'aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échange multimodal dit de « Nice Saint Augustin Aéroport » situé sur le territoire de la commune de Nice.

L'autorité responsable du projet est l'établissement public d'aménagement de la plaine du Var.

L'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique décrit ainsi les espaces publics objets de l'enquête et les actions à entreprendre :

- réalisation d'un axe nord-sud pour les transports collectifs et les modes doux, reliant la route de Grenoble à l'aéroport ;
- nivellement et réaménagement du boulevard Cassin ;
- création d'un axe est-ouest reliant la route de Grenoble à l'axe nord-sud ;
- réaménagement partiel de la route de Grenoble en avenue urbaine ;
- aménagement de deux parvis situés entre les deux gares routière et ferroviaire et devant le lycée hôtelier.

Le projet concerne un espace d'une superficie de 8 hectares comprenant :

- des équipements et des infrastructures de transport (gare ferroviaire pouvant accueillir les TGV ; gare routière ; tramway ; parcs relais) ;
- un programme immobilier (bureaux, commerces, services, hôtels) ;
- des espaces publics et voiries qui connectent les équipements de transports et les programmes immobiliers.

Ces espaces s'inscrivent dans un « périmètre de projet » de 8 hectares qui constitue lui même un élément d'une opération beaucoup plus vaste, dite du « Grand Arénas », qui porte sur 51 hectares, englobant actuellement le marché d'intérêt national qui doit être déplacé. Cette opération a pour objectif de réaliser un quartier d'affaires mixte (parc des expositions, logements, hôtels, services).

Sur la forme :

- Le dossier soumis à l'enquête est correctement constitué, avec toutefois une réserve relative à la lisibilité des espaces publics objets de l'enquête.

Cette réserve a été exprimée dans mon « procès verbal de synthèse » (cf. page 13 du rapport). Le mémoire en réponse (cf. page 16 du rapport) comporte notamment des cartes (figures 2 et 3) qui répondent à ma réserve et devraient être intégrées dans la pièce 2 du dossier (partie 1.1 « L'objet de l'enquête »).

- Le projet a été soumis à étude d'impact : dans ce cadre, l'ensemble des thèmes environnementaux ont été abordés ;

- Les mesures de publicité ont été effectuées dans les formes et aux dates requises ;

- l'enquête publique s'est déroulée conformément aux dispositions législatives et à la réglementation en vigueur, du lundi 6 mai au vendredi 7 juin 2013.

Sur le fond

Les enjeux d'aménagement de ce secteur de la basse vallée du Var sont stratégiques pour le développement des Alpes-Maritimes, puisqu'ils concernent la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal entre l'aéroport de Nice-Côte d'Azur, une future gare ferroviaire (lignes longues distances et TER) permettant l'accueil de TGV ; les transports collectifs (tramway, cars avec une future gare routière) ; les déplacements routiers individuels (avec de nouveaux parcs relais).

La localisation de ce pôle multimodal, immédiatement au nord de l'aéroport, a été définie dans la directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes.

Son positionnement précis est issu des études engagées dans le cadre de l'opération d'intérêt national de la plaine du Var. Ce positionnement est, pour l'essentiel justifié par la nécessité d'intégrer la ligne LGV.

Dans ce contexte, l'objet de la présente enquête apparaît évidemment limité, puisque, si le « périmètre du projet » concerne bien le pôle multimodal, des éléments majeurs de ce pôle, tels que la gare ferroviaire et la gare routière sont exclus de l'enquête, le tramway (Ligne Est-Ouest), quant à lui, ayant déjà fait l'objet d'une enquête spécifique.

Les espaces publics qui sont l'objet de l'enquête peuvent être qualifiés « d'espaces d'accompagnements ».

De fait, le dossier évoque deux rôles pour ces espaces :

- « ils accompagnent les fonctionnalités de transports » ;
- « ils réalisent le lien avec le programme immobilier prévisionnel du pôle (5 îlots) ».

La desserte des îlots immobiliers par les éléments constitutifs du pôle est, évidemment, réalisée dans cet espace de projet de 8 hectares. On peut également constater que la desserte de l'ensemble de l'opération du Grand Arénas est prévue à partir de la trame urbaine du pôle.

Mais l'essentiel est d'assurer le bon fonctionnement du pôle multimodal lui-même, conçu comme un pôle « ouvert ».

De ce point de vue, je considère que tous les éléments constitutifs du pôle sont soigneusement articulés : à partir de l'état actuel (aéroport, voie ferrée), le positionnement de la gare ferroviaire a représenté un choix majeur qui a permis de situer les axes du tramway assurant les relations entre le centre de Nice, la vallée du Var et l'aéroport (puis, à plus long terme, la rive droite du Var).

Dans ce cadre les options techniques retenues s'imposaient et n'appellent pas d'observations particulières :

- l'axe nord – sud du tramway passera obligatoirement sous la voie ferrée grâce à la réalisation d'un pont-rail ;
- le « reprofilage » du Boulevard Cassin permettra de mettre le boulevard au niveau de cet axe nord-sud.

La conception des axes et « boulevards urbains » permet de renforcer la place des modes doux de déplacements et la sécurisation des accès.

La réduction de la minéralisation au profit d'espaces paysagers est, bien sur, un bon objectif. Je ne pense pas, cependant, que cela justifie le qualificatif de « réintégration de la nature dans la ville »...mais je ne pense pas, non plus, que l'on attende cela de la réalisation d'un pôle multimodal...

En matière de déplacements, à coté de l'accent mis, logiquement, sur les modes alternatifs à la voiture, je considère qu'il était aussi souhaitable de ne pas céder à un optimisme exagéré : ainsi, j'ai apprécié le choix de ne pas « apaiser » de manière excessive le Boulevard Cassin et de maintenir cet axe à 2x2 voies.

Sur le même thème, je n'ai aucune objection à formuler sur le fait que le modèle de déplacement pourrait limiter la part modale du transport collectif à 20/25%...Si l'on s'aperçoit que ce pourcentage est dépassé, tant mieux : ce sera une bonne surprise.

Bien que, comme le souligne la DREAL, l'imbrication des projets rende difficile l'appréciation de l'impact des espaces publics soumis à l'enquête, j'estime que les thèmes essentiels de l'étude d'impact sont bien traités, notamment, dans ce delta du Var très sensible au risque d'inondation, avec la réalisation d'un schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble.

Enfin je considère, fondamentalement, que la localisation d'un pôle multimodal dans ce secteur s'inscrit dans le cadre reconnu d'un aménagement et d'un développement durables des Alpes-Maritimes et que, pour s'en tenir aux huit hectares du projet, caractérisés par une minéralisation évaluée à 95%, il était peu probable que la réalisation d'espaces publics d'accompagnement puissent avoir un impact négatif sur l'environnement.

L'étude d'impact, dans toutes ses composantes, a confirmé cet *a priori*.

Vu l'ensemble de ces considérations,

J'émet un
avis favorable

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

J'accompagne cet avis favorable d'une recommandation :

- Améliorer la lisibilité de ces espaces publics dans le dossier, notamment en insérant dans la définition de l'objet de l'enquête les cartes établies par l'EPA (figures 2 et 3) dans son mémoire en réponse.

Fait à Villefranche-sur-Mer, le 21 juin 2013,

Le commissaire-enquêteur



Jean Pieffort