

**Annexe 8 : Avis de l'autorité
environnementale sur l'étude d'impact
du dossier de réalisation de la ZAC Nice
MERIDIA et réponses à l'avis**

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

Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
de Provence-Alpes-Côte d'Azur

SCADE
Unité Evaluation Environnementale

Adresse postale :
DREAL PACA
SCADE/UEE
16 rue Zattara
CS 70248
13331 – Marseille cedex 3

Affaire suivie par : Jean-Luc BETTINI
jean-luc.bettini@developpement-durable.gouv
Tél. 04 91 00 52 25
Site internet : [http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/
evaluation-environnementale-r290.html](http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/evaluation-environnementale-r290.html)

Marseille, le 02 OCT. 2014

La Directrice Régionale

à

Monsieur le Président
de l'Etablissement Public Plaine du Var

Immeuble Nice Plaza
455 promenade des Anglais
BP 33257
06 205 NICE cedex 3

**Avis de l'Autorité environnementale
sur le dossier de réalisation de la ZAC « Nice Méridia »**

Dossier	Dossier de réalisation de la ZAC « Nice Méridia »
Maître d'ouvrage	EPA Plaine du Var
Date de réception du dossier par l'Autorité environnementale	22/07/14

SOMMAIRE

1. Contexte juridique

2. Présentation du projet de ZAC

3. Enjeux identifiés par l'Autorité environnementale

4. Analyse du dossier et de la démarche d'intégration environnementale dans le projet de ZAC

4.1. Présentation du projet de ZAC

4.2. Analyse des effets du projet de la ZAC

4.2.1 Généralités

4.2.2 Effets cumulés avec d'autres projets

4.2.3 Consommation d'espace et de terres agricoles

4.2.4 Intégration urbaine

4.2.5 Insertion paysagère

4.2.6 Cadre de vie et santé publique

4.2.7 Milieu naturel

4.2.8 Gestion de l'eau

4.2.9 Risques naturels

4.2.10 Volet énergétique

4.2.11 Compatibilité du projet avec les documents de cadrage supra-communaux

4.3. Résumé non technique

5. Conclusion

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

Dossier de réalisation de la ZAC « *Nice Méridia* » comportant :

- le plan de situation,
- l'étude d'impact-juin 2014,
- l'étude d'incidences Natura 2000,
- les annexes.

1. Contexte juridique

Compte-tenu de l'importance et des incidences du projet sur l'environnement, celui-ci est soumis à l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement (dite Autorité environnementale), conformément aux articles L122-1 et R122-1-1 du code de l'environnement.

Selon l'article R122-1-1 du code de l'environnement, l'Autorité environnementale est le préfet de région. Pour préparer son avis, le préfet de région s'appuie sur les services de la DREAL. L'avis de l'Agence Régionale de Santé (ARS) a été sollicité.

L'avis porte sur la qualité du dossier, en particulier de l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge d'autoriser ou d'approuver le projet.

Comme prescrit à l'article L122-1 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage du projet a produit une étude d'impact qui a été transmise à l'Autorité environnementale. Le dossier comporte l'ensemble des documents exigés aux articles R512-2 à R512-10.

Le dossier a été déclaré recevable et soumis à l'avis de l'Autorité environnementale **le 22 juillet 2014**.

Selon l'article R122-13 du code de l'environnement, l'Autorité environnementale donne son avis sur le dossier d'étude d'impact **dans les deux mois suivant cette réception**.

Le présent avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de recueillir les remarques du public, dans les conditions fixées par l'article R122-9 du code de l'environnement :

- mise à disposition du public dans les conditions fixées par les articles L122-1-1 et R122-9 du code de l'environnement,
- publication de l'avis par voie électronique sur le site internet de l'autorité autorisatrice.

Le présent avis sera mis en ligne sur le site internet de la DREAL en tant qu'Autorité environnementale conformément aux dispositions du décret du 29 décembre 2011.

Le présent avis de l'Autorité environnementale porte sur le dossier de réalisation de la ZAC « *Nice Méridia* » sur la base de l'étude d'impact de juin 2014.

Le contenu du dossier de création de la ZAC « *Nice Méridia* » a été approuvé le 18 mars 2013 par le conseil d'administration de l'EPA Plaine du Var.

L'approbation finale du dossier de ZAC est de la compétence du Préfet des Alpes-Maritimes compte tenu de son implantation dans le périmètre de l'OIN¹ « *Eco-vallée- plaine du Var* ». La ZAC Nice Meridia a été créée par arrêté préfectoral du 6 août 2013,

Le dossier de création de la ZAC « *Nice Méridia* » avait fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale en date du 13 juin 2013². Une nouvelle saisine de l'Autorité environnementale a été effectuée, compte tenu des forts enjeux environnementaux présents sur le secteur, et des précisions apportées au projet par le dossier de réalisation de la ZAC.

¹ Opération d'Intérêt National

² http://www.side.developpement-durable.gouv.fr/medias/medias.aspx?instance=EXPLOITATION&portal_id=medd_P24_D_Avis_AE.xml

2. Présentation du projet de ZAC

La commune de Nice compte 340 735 habitants (année 2009), sur un territoire de 7 200 hectares. Elle est membre de la Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA). Le territoire communal n'est pas couvert par un SCoT³ approuvé (SCoT de l'agglomération Nice Côte d'Azur en cours d'élaboration, p.58).

Le présent dossier de réalisation concerne l'aménagement d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) d'une superficie d'environ 24 hectares située en milieu péri-urbain, à environ 5 km à l'ouest du centre-ville de Nice, dans la basse vallée du Var, à 500 m à l'est du fleuve (p.12).

La maîtrise d'ouvrage de la ZAC « *Nice Méridia* » est assurée par l'EPA⁴ Plaine du Var.

Les principaux objectifs de l'élaboration de cette ZAC portent sur la restructuration du site actuellement peu organisé, dans un contexte de réalisation d'une technopôle urbaine liée au domaine de la haute technologie, associée à un programme mixte de logements (dont logement social), d'équipements et de services (p.76, 79).

L'opération « *Nice Méridia* » s'inscrit dans le périmètre d'aménagement de l'OIN⁵ « *Eco-vallée-plaine du Var* » d'une superficie d'environ 10 000 hectares (p.3). Le projet de territoire formulant les grands principes d'aménagement de l'OIN a été adopté par le conseil d'administration de l'EPA⁶ Plaine du Var le 19 décembre 2011 (p.4).

La plaine du Var est un secteur stratégique de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes (p.3).

Le projet « *Nice Méridia* » fait partie des 4 opérations considérées comme prioritaires pour l'Eco-Vallée (p.5).

3. Enjeux identifiés par l'Autorité environnementale

Le périmètre d'accueil de la ZAC « *Nice Méridia* » se présente initialement comme un espace péri-urbain constituant une zone de transition entre le secteur urbanisé de Nice et la plaine du Var porteuse d'une certaine naturalité. Cet espace est actuellement largement artificialisé, « *peu cohérent spatialement* » et mal connecté à son environnement naturel et urbain.

L'analyse de l'état initial de l'environnement, abordée dans ses composantes physique, naturelle, et cadre de vie, conduit à mettre en évidence les enjeux suivants :

- gestion économe de l'espace communal en liaison avec l'étalement urbain, et pérennité de l'espace agricole dans ses aspects économique, paysager, patrimonial et environnemental (p.41) ;
- insertion paysagère (p.32) et intégration urbaine du projet de ZAC, en liaison notamment avec le centre-ville de Nice et les autres projets (en cours ou à venir) de l'OIN « *Eco-vallée, plaine du Var* » (p.8) ; face au risque de fracture urbaine et sociale entre le quartier des Moulins et le futur quartier Méridia nécessite une vigilance particulière ;

³ Schéma de Cohérence Territoriale

⁴ Etablissement Public Administratif

⁵ Opération d'Intérêt National

⁶ Etablissement Public d'Aménagement

- préservation des espaces naturels remarquables, dont le site Natura 2000 ZPS « *Basse vallée du Var* » situé à environ 500 m à l'ouest et en contrebas du site de projet (p.25) ;
- protection de la biodiversité floristique et faunistique (p.27 à 30), et préservation de la fonctionnalité écologique du secteur (fleuve Var, canal des arrosants, vallons boisés (p.26, 30) ;
- préservation de la qualité des eaux de surface (Var, canaux d'irrigation, p.16), ou des circulations souterraines (nappe alluviale du Var, p.15), en lien avec les modalités d'assainissement du secteur (eaux usées et pluviales) et la prise en compte du risque inondation ;
- altérations du cadre de vie, en termes de nuisances potentielles diverses (ambiance sonore, qualité de l'air, pollution des sols, trafic et déplacements,...) subies (proximité d'infrastructures bruyantes, p.49), ou induites par la ZAC,
- maîtrise de la consommation énergétique et des rejets de gaz à effet de serre (p.56, 115), en lien avec le contexte général de fragilité de l'approvisionnement énergétique de l'est PACA,
- limitation de l'usage de la voiture individuelle, par le développement des modes de déplacement doux et des réseaux de transport en commun,
- amélioration des conditions de circulation sur les axes routiers chargés (boulevard du Mercantour, avenue Simone Weil, Traverse de la digue des Français, Traverse des Arboras, p.45) situés à proximité immédiate de la ZAC,

En matière de risques naturels, le site d'implantation de la ZAC est concerné potentiellement par le risque inondation (zone bleue B5 du PPRi en vigueur, p.21), sismique (niveau 4 moyen, p.23), feux de forêt (en limite d'un secteur boisé fortement exposé, p.23), mouvements de terrains (proximité d'une falaise instable, p.24), et remontée de la nappe sous-jacente (p.24).

Par ailleurs, la sensibilité au risque technologique est illustrée par la présence d'un certain nombre d'ICPE⁷ jouxtant le site (p.40), le transport de matières dangereuses (TMD) sur les grands axes de circulation encadrant la ZAC, ainsi que la présence de deux canalisations de gaz (p.41).

L'analyse de l'état initial de l'environnement s'appuie sur un certain nombre d'études et de données spécifiques et quantitatives représentatives du contexte local pour ce qui concerne notamment : le fonctionnement hydraulique du Var (p.19), le diagnostic faune-flore (p.27 à 29), les déplacements (p.42), l'ambiance sonore (p.49), la qualité de l'air (p.52).

Les principaux enjeux environnementaux sont pour l'essentiel correctement recensés et localisés dans le cadre d'une présentation claire et bien structurée. Ils font l'objet d'une synthèse récapitulative en fin de chapitre (p.62).

4. Analyse du dossier et de la démarche d'intégration environnementale dans le projet de ZAC

4.1. Présentation du projet de ZAC

La ZAC « *Nice Méridia* » est positionnée essentiellement dans une logique de renouvellement urbain diversifié (technopole urbaine, logement, équipements et services).

⁷ Installation Classée pour la Protection de l'Environnement

Il est indiqué (p.76) que le programme prévisionnel d'aménagement du dossier de création « a évolué à la marge vers une augmentation de la constructibilité (environ 27 000 m² de SDP⁸) qui n'impacte pas le dimensionnement des espaces publics et les réseaux de la ZAC » (p.76).

Ce programme prévoit au niveau du dossier de réalisation (p.76) sur une superficie totale de 24 ha :

➤ 347 000 m² de surface de plancher (SDP) répartis comme suit :

- 2 500 logements (p.10) (4000/4500 habitants, accession aidée et locatif social, accession et locatif libres) – 177 000 m² (51%),
- bureaux – 58 000 m² (16,7%),
- laboratoires (recherche et développement, secteurs privé et universitaire)–38 000m² (11%),
- commerces de proximité, hôtellerie et services – 17 000 m² (4,8%),
- activités et showroom - 21 000 m² (6%),
- équipements (dont éco-campus) – 36 000 m² (10%).

➤ des espaces publics (p.80)

- le réseau viaire (desserte, stationnement, liaisons douces, ...),
- des espaces publics paysagers, dont les trois « *corridors écologiques* » (axes structurants végétalisés) est-ouest (parc de l'université, cours Robini et traverse Sainte-Marguerite).

L'aménagement prévisionnel de la ZAC est présenté sur le plan de répartition fonctionnelle (p.77). A noter que ce plan ne comporte pas de légende, ce qui n'en facilite pas la compréhension.

L'aménagement de la ZAC comportant 3 macro-lots sera réalisé en plusieurs phases échelonnées jusqu'en 2026 (p.77, 78).

4.2 Analyse des effets du projet de ZAC

4.2.1 Généralités

La déclinaison des incidences de la ZAC est dans l'ensemble cohérente avec la liste des enjeux (milieu physique, naturel et cadre de vie) identifiés lors de l'analyse de l'état initial de l'environnement.

4.2.2 Effets cumulés avec d'autres projets

La mise en œuvre de la ZAC « *Nice Méridia* » s'inscrit dans un environnement urbain complexe et en pleine mutation. De nombreux projets sous diverses maîtrises d'ouvrage, en cours ou à venir, sont susceptibles d'une interaction avec la ZAC.

1) Les « autres projets connus » (au sens de l'article R.122-5 du code de l'environnement) :

L'étude d'impact identifie 10 projets pris en compte à ce titre (p.161) :

- l'aménagement de la voie des 40 m,
- le stade Allianz Riviera,
- le programme immobilier d'accompagnement de Nice Stadium,

⁸ Surface de Plancher

- la rénovation urbaine du quartier des Moulins,
- la création de la ligne de tramway est-ouest et les aménagements annexes,
- l'aménagement du tronçon de l'autoroute A8 Saint-Laurent du Var / Saint Augustin,
- les espaces publics du pôle d'échange multimodal Nice Saint-Augustin aéroport,
- la ZAC du Grand Arenas,
- Cap 3000 : réaménagement du centre commercial,
- Cap 3000 : aménagement de voirie.

Ces opérations sont bien localisées (carte p.161) et succinctement décrites. Pour chacune d'entre elles un récapitulatif des principaux impacts (positifs et négatifs) sur l'environnement est présenté.

2) Les projets relevant du programme d'aménagement (au titre de l'article R.122-3 du code de l'environnement) :

Aucun projet n'est mentionné à ce titre dans l'étude d'impact du projet Nice Méridia.

Il est mentionné dans l'étude d'impact que la réalisation de la ZAC « *Nice Méridia* » s'inscrit de façon plus large dans un « *projet global d'aménagement de 200 hectares* », dont elle constitue la première tranche opérationnelle. Cette perspective d'aménagement renvoie à la problématique conjointe des effets potentiels cumulés et du programme d'aménagement, et notamment de leurs effets sur la consommation d'espaces naturels et agricoles (p.69, carte p.10).

La ZAC « *Nice Méridia* », orientée notamment sur la recherche, l'innovation et le développement durable, devra rechercher des complémentarités et des synergies avec l'offre présente à Sophia-Antipolis pour éviter toute concurrence entre les territoires.

4.2.3 Consommation d'espace et de terres agricoles

Au vu du plan masse (p.77) des aménagements, le projet « *Nice Méridia* » présente une bonne compacité globale. La densité prévisionnelle du bâti n'est pas précisée. Un chiffrage sur la base de 2 500 logements sur 24 ha fournit une valeur basse de l'estimation de l'ordre de 100 logements à l'hectare.

L'activité agricole de Nice est caractérisée par un phénomène de déprise très marqué (p. 41), illustré par la perte de 191 hectares (soit près de 50%) de SAU⁹ entre 1988 et 2000. La haute valeur agronomique des terres agricoles de la vallée du Var est bien soulignée par l'étude d'impact qui les qualifie de « *riches terres alluviales* » (p.32).

Il est indiqué que « *des serres maraîchères, encore en exploitation sur le site de la ZAC, occupent une surface de 500 m² ha, soit 2% de la surface du projet* ». Outre le manque de cohérence de ces chiffres (500 m² représente 0,2% de 24 ha), on notera que l'étude d'impact du dossier de création (mars 2013) faisait état de parcelles agricoles en activité d'une surface de 1,2 ha, soit 5% de la surface totale. Ce point nécessite d'être précisé.

L'impact du projet sur l'espace agricole est jugé « *faible et permanent* » (p.125). Il est envisagé notamment à titre de compensation la réinstallation de l'agriculteur concerné sur une autre parcelle à proximité du site. Le suivi de cette mesure, peu détaillée dans l'étude d'impact, devra faire l'objet d'une attention particulière, compte tenu de l'importance de l'enjeu de préservation de terres agricoles dans le contexte de l'aménagement de la plaine du Var.

⁹ Surface Agricole Utile

On notera toutefois que l'emprise du « *périmètre large de réflexion de 200 ha* » (voir supra) impacte directement « *l'espace agricole à protéger* » identifié par la DTA¹⁰ des Alpes-Maritimes en rive gauche du Var (rapprochement des cartes p.10 et p.57).

Le maintien de l'activité agricole prend toute sa place dans le cadre de la réflexion concernant le « *projet agricole de la plaine du Var* » actuellement engagé avec les acteurs concernés, au premier rang desquels la chambre d'agriculture, sur les thèmes de l'agriculture de proximité et des circuits courts de distribution. La mise à jour du dossier d'étude d'impact précise que la réalisation du projet Nice Méridia s'inscrit en cohérence avec l'aménagement plus global de la plaine du Var qui devra notamment tenir compte de la préservation des espaces naturels et agricoles à l'échelle de la vallée dans le cadre de la réflexion partenariale engagée sur la stratégie de développement agricole de l'OIN.

Le projet Nice Méridia a l'ambition d'offrir un cadre de vie agréable comportant notamment la réalisation de jardins partagés ou familiaux et de toitures végétalisées, à proximité d'une « *zone agricole comprenant notamment un centre équestre, la pépinière de la ville de Nice, un jardin pédagogique et un parc urbain* ». Il convient de noter toutefois que ces espaces ne constituent pas *stricto sensu* des zones et des activités agricoles.

4.2.4 Intégration urbaine

1) Liaisons fonctionnelles

L'intégration harmonieuse au tissu urbain (quartiers environnants et centre-ville de Nice) constitue un enjeu important du projet de ZAC (p.69, 73).

Actuellement, le secteur de projet est un espace péri-urbain mal identifié, peu organisé, relativement excentré à environ 5 km du centre-ville dont il se trouve séparé par un ensemble collinaire parfois escarpé en bordure ouest. Le « *goulot d'étranglement* » en bordure de mer entre ces reliefs et l'aéroport Nice Côte d'Azur est occupé par plusieurs infrastructures lourdes de transport (pénétrantes routières, voie SNCF) et logistiques (MIN). Concernant l'interface entre la future ZAC « *Nice Méridia* » et le quartier des Moulins, la configuration urbaine existante présente aujourd'hui au niveau de la Digue des Français, difficilement franchissable par les piétons, une coupure physique forte, susceptible de se doubler d'un contraste social entre le quartier populaire des Moulins et le futur quartier Méridia.

L'opération doit permettre d'assurer la connexion urbaine d'un site porteur d'une nouvelle identité propre (création d'une nouvelle centralité), fondée notamment sur des principes de mixité fonctionnelle et sociale. La construction de ce lien passe par la mise en place de liaisons fonctionnelles efficaces est-ouest (centre-ville, coteaux urbanisés, ...) et nord-sud (quartier des Moulins, centre administratif CADAM, Grand-Arenas, stade Allianz Riviera, ...), (p.69).

La mise à jour du dossier d'étude d'impact a permis d'apporter des précisions sur le parti d'aménagement retenu pour ce projet au regard des études complémentaires réalisées pour le dossier de réalisation de ZAC. Sont notamment développés les principes suivants :

- la mise en place d'un quartier qui intègre mixités sociale, intergénérationnelle, fonctionnelle et morphologique : **le projet prévoit notamment la réalisation de 35 % de logements locatifs sociaux et 5% de logements en accession sociale,**
- l'intégration harmonieuse du projet au tissu urbain,
- les liaisons fonctionnelles externes du projet, notamment avec l'opération de rénovation urbaine des Moulins : il est précisé que la requalification de la Digue des Français en boulevard urbain dès 2018 et la réalisation du canal de l'Amenée permettront des liaisons fonctionnelles entre les deux quartiers. Une vigilance particulière devra être apportée dans

¹⁰ Directive Territoriale d'Aménagement

le cadre de la réalisation de la ZAC sur ces liaisons afin de développer des synergies entre ces quartiers.

Il est par ailleurs notamment prévu la réalisation d'une nouvelle voie transversale dans l'hypothèse d'une réorganisation des activités sur site (au niveau de Nice Matin) pour permettre une densification des emprises libérées (p.81).

Le projet de Nice Méridia est caractérisé par une mosaïque de lieux tels que les parcs, les jardins, les squares, les cours, les places. Ces lieux sont maillés par un réseau d'avenues, de rues, de passages et de venelles.

Le futur quartier Nice Méridia est délimité par trois avenues structurantes. A l'ouest, la Route de Grenoble, artère métropolitaine qui relie le centre-ville niçois avec la vallée du Var. A l'est, l'avenue de Slama marque la transition entre les coteaux et la Plaine du Var. Au sud, l'avenue de la Digue des Français, qui accueillera à moyen terme la ligne de tramway est-ouest, et constitue la limite nord du quartier des Moulins.

Le réaménagement des axes structurants doit répondre à des besoins de mobilité pour la métropole, d'urbanité et de déplacements alternatifs. Les transports en communs lourds, type tramway et/ou bus à haut niveau de service en seront la principale composante. Les hypothèses et échéances de développement des transports collectifs (ligne T2 et ligne T3 du tramway) prises en compte dans le dossier en page 125 et 126 en parallèle à la phase de réalisation de l'écoquartier, demandent à être confirmées en lien avec la maîtrise d'ouvrage de MNCA.¹¹

➤ Concernant les voies structurantes Nord/Sud, hors ZAC, qui encadrent le périmètre de la ZAC

Il est envisagé de requalifier la Route de Grenoble en avenue urbaine de centre-ville, avec une contre-allée sur la rive est. Le réaménagement de la Route de Grenoble devra conserver ses fonctions de desserte de niveau primaire pour supporter des flux importants car cet axe constitue l'accès principal au centre-ville de Nice depuis la Plaine du Var. La Route de Grenoble devra donc garder une capacité importante (2x2 voies de circulation), et permettre une desserte plus douce du quartier et de ses abords par des contre-allées.

L'aménagement du boulevard Montel-Slama en avenue urbaine correspond à une vision plus apaisée et plus «verte» que la Route de Grenoble, dans une logique de desserte inter-quartiers, avec une part importante réservée aux cheminements doux. Une première phase consiste à ouvrir la voie des 40 m jusqu'au stade Allianz Riviera; une seconde sera d'accueillir un TCSP¹². Or, à ce stade, la ligne Sud-Nord de tramway qui va relier à terme les points de centralité des quartiers traversés prévue au schéma directeur du réseau de transport urbain Nice Côte d'Azur n'est pas programmée.

L'avenue Slama articule le quartier Nice Méridia avec les coteaux. Elle présente une largeur de 40m. Les carrefours urbains seront réaménagés pour organiser l'accès au nouveau quartier. Ces aménagements devront offrir une capacité suffisante afin d'assurer la fluidité des trafics entrants et sortants. Enfin, une large place sera faite aux différents modes de circulation douce (piétons, cyclistes et TCSP).

➤ Concernant les voies de traverse est/ouest :

Le Cours de l'Université sera aménagé en parc urbain linéaire de 50 m de large reliant les coteaux jusqu'à la plaine du Var.

¹¹ Métropole Nice Côte d'Azur

¹² Transport en Commun en Site Propre

Le Cours Robini de 37m environ de large, dont 25m environ de parc linéaire, sera aménagé en parc de proximité et de loisirs avec des espaces de rencontres, de partages, des jeux d'enfants. La traverse Sainte-Marguerite comportera un programme de jardins familiaux et associatifs.

La rue du Canal d'Amenée, qui prend appui sur les emplacements réservés du PLU, permettra une desserte interne au quartier, de nature plus apaisée que Slama ou Grenoble. Cette petite voie sinueuse va relier les différents parcs mais aussi les points de centralité du quartier, les équipements, les commerces, etc. Son aménagement prévoit une place importante aux modes doux et particulièrement aux piétons. La rue du canal d'Amenée est dimensionnée pour permettre le double sens de circulation. Cette voie constituera un élément de connexion avec le quartier des Moulins.

Des venelles et des cheminements modes doux en cœur d'îlot sont prévus afin de préserver une grande perméabilité des îlots et un accès aux logements en cœur d'îlot.

2) Transports en commun et liaisons douces

Le secteur de projet est desservi actuellement par 6 lignes de bus (9, 10, 11, 51, 59, 70) et par 3 lignes « *moyen et haut-pays* » (730, 740, 750), (p.46).

Les perspectives d'évolution du réseau de transport en commun prévoient :

- la création de 2 lignes de transport en commun en site propre se croisant au niveau du pôle multimodal Nice-aéroport, assurant une desserte du site de projet :
 - la ligne de tramway est-ouest (ligne2, dont la mise en service est prévue pour 2017), au niveau de la Digue des Français,
 - la ligne nord-sud (tramway ou BHNS), reliant Nice-Ville au stade Allianz Riviera, au niveau de la voie des 40 m,
- le renforcement de l'offre de transport en commun urbain et inter-urbain.

Les modes de déplacements doux (cheminements piétonniers et pistes cyclables) sont actuellement très peu développés dans le secteur Nice Méridia, essentiellement dédié à la voiture individuelle (p.48). Ils semblent en revanche bien pris en compte dans les aménagements prévus, tant pour ce qui concerne le réseau interne que les abords de la ZAC (p.127, 128).

3) Trafic et stationnement

Les infrastructures routières situées aux abords de la future ZAC sont actuellement saturées par les flux de circulation pendulaires aux heures de pointe. Ce point est d'autant plus préoccupant que de nombreux autres projets structurants sont en cours de réalisation dans la plaine du Var, y compris en dehors de ceux qui ont fait ou font actuellement l'objet d'une procédure administrative et qui font donc l'objet d'une appréciation de leurs effets cumulés dans le dossier (voir étude de mobilité en annexe 13).

La création de ce nouveau pôle urbain et des infrastructures liées augmentera inévitablement le nombre de véhicules sur les routes existantes.

La projection de trafic HPM/HPS à l'horizon 2025 fournit les chiffres suivants :

- Avenue Simone Weil 1 600 UVP/h/sens
- Bvd du Mercantour 2 400 UVP/h/sens

L'étude conclut à une situation satisfaisante en 2025 (p.129). Toutefois ce bon fonctionnement en situation future suppose une **évolution notable connexe des transports en commun** et du réseau routier (voie des 40m, lignes de tramway reports modaux sur les TCSP, modes doux et TER°

La bonne accessibilité de la ZAC depuis le centre-ville de Nice et depuis l'ouest (Cagnes sur Mer, Saint Laurent du Var) repose sur l'utilisation massive des transports en commun via le pôle multimodal de Nice Saint-Augustin.

L'augmentation sensible du trafic sur avenue Simone Weil est a priori compensée par la requalification de la voie des 40m .

Pour une meilleure fluidité, l'étude avance des préconisations (annexe 13) concernant l'aménagement de la voirie (profils en travers) et des carrefours desservant la ZAC (axes Simone Weil, route de Grenoble).

D'une façon générale, le comparatif existant/situation future aurait mérité d'être plus détaillé pour ce qui concerne l'évolution du niveau de trafic sur tous les axes du plan de l'état initial (p.44).

Les différents acteurs de l'aménagement de la plaine du Var ont vocation à mieux préciser le traitement de ces forts enjeux qui pèsent sur la circulation et la desserte de ce secteur en pleine mutation.

Le volet stationnement est peu explicité dans l'étude d'impact.

Le projet de ZAC prévoit la réalisation de 4 204 places de stationnement pour une demande estimée à 5 050 véhicules. Le différentiel résulte d'un processus d'économie basé sur la prise en compte du « *phénomène de foisonnement* » (p.127). Des parkings-silos seront répartis dans les macro-lots dans une « *logique de mutualisation de l'offre en stationnement* » (p.104).

4) Synthèse intégration urbaine

Sur la base des éléments présentés ci-dessus, la ZAC Nice Méridia est satisfaisante pour ce qui concerne son fonctionnement interne relatif aux transports et déplacements. ***Toutefois, les hypothèses de développement des transports collectifs prises en compte dans le cadre de la desserte et de l'évaluation des générations de trafic sur le réseau environnant de ce futur pôle urbain, en lien avec le phasage de ce dernier, mériteraient d'être actualisées et confirmées.***

Il s'agit d'un point d'autant plus important que la ZAC Nice Méridia fait partie d'un ensemble de projet structurants sur le secteur de la plaine du Var, susceptibles de générer des augmentations de trafics. Il ressort nettement que la réalisation de la ZAC « *Nice Méridia* » ne peut être envisagée isolément. La reconstitution d'un lien urbain de qualité avec l'agglomération niçoise et notamment avec le centre-ville de Nice est largement tributaire d'autres aménagements tels que la restructuration du réseau routier structurant, le pôle multimodal, la ZAC « du Grand Arenas », l'opération de rénovation urbaine du quartier des Moulins, le développement du réseau de transports en commun (dont la ligne de tramway).

Ainsi, l'argumentaire consistant à indiquer que le projet donnant une part importante aux TC et modes doux n'a pas d'effet cumulé en termes de transports avec d'autres projets, mériterait d'être approfondi.

Il importe que la réalisation de la ZAC Nice Méridia s'inscrive dans le cadre d'une approche globale conforme aux grands principes de projet de territoire (p.4) *qui prévoient notamment que « la stratégie de transport et de déplacement doit être conçue comme un préalable aux aménagements tout en offrant des alternatives au tout-voiture »*

4.2.5 Insertion paysagère

Le périmètre d'accueil de la future ZAC correspond à un espace de transition entre l'urbanisation des coteaux et les abords du fleuve Var encore dotés d'une certaine naturalité.

L'importance des espaces verts aménagés sur l'emprise de la ZAC est de nature à contribuer à l'insertion paysagère du projet (p.121, 122)

Il est indiqué que la répartition d'un certain nombre de bâtiments de grande hauteur, pouvant atteindre 55 m, préserve les perceptions lointaines à partir des coteaux (p.122).

L'étude d'impact pourrait comporter utilement des documents (montages photos, croquis d'ambiance, coupes,...) permettant d'apprécier de façon exhaustive les perceptions lointaines à partir des points de vues remarquables situés dans le voisinage de la ZAC. Seule une vue d'ensemble à partir des coteaux est fournie.

L'Autorité environnementale rappelle qu'une évaluation environnementale spécifique est requise au stade du permis de construire pour certains projets soumis à étude d'impact au titre de l'article R.122-2 du code de l'environnement.

4.2.6 Cadre de vie et santé publique

1) Ambiance sonore

L'analyse de l'état initial montre que le site est caractérisé par une ambiance acoustique modérée sauf pour ce qui concerne les abords immédiats des voies fortement circulantes encadrant le périmètre (Boulevard du Mercantour, avenue Simone Veil, digue des Français), (p.50).

Pour ce qui concerne la situation future après réalisation de la ZAC, la modélisation acoustique réalisée met en évidence un dépassement des seuils admissibles au niveau de quelques façades situées en bordure des axes les plus bruyants (Avenue Simone Veil, boulevard du Mercantour et cours Robini, p.130 et carte 128 p.132).

Les mesures préconisées portent essentiellement sur la réduction du bruit routier à la source, l'isolation des locaux, la mise en place de bâtiments écrans et la localisation appropriée des bâtiments sensibles (p.150).

On notera toutefois que les éléments relatifs à l'ambiance sonore exposés dans l'étude d'impact sont parfois difficiles à appréhender. En particulier, la distinction entre constructions existantes et constructions nouvelles gagnerait à être mieux précisée (p.129).

2) Qualité de l'air

Les études réalisées font ressortir, en état initial comme en situation future, un dépassement des seuils pour les PM10 (p.133).

Il conviendrait toutefois de préciser quel élément nouveau justifie le fait que toutes les concentrations de polluants diminuent après aménagement de la ZAC (tableau p.23), alors

que l'étude d'impact du dossier de création (tableau p.99) fait état au contraire d'une augmentation de tous les polluants (sauf le benzène) en situation future.

Une étude air et santé de niveau II est jointe en annexe 15 à l'étude d'impact..

3) Synthèse cadre de vie et santé publique

L'aménagement de la ZAC « *Nice Méridia* » prévoit, d'une part un accroissement de population significatif (4 500 habitants), et d'autre part une augmentation en termes de trafic et de stationnement.

L'enjeu sanitaire est donc important sur ce projet. L'étude d'impact doit permettre d'évaluer avec précision le risque sanitaire lié à la pollution atmosphérique pour les futurs résidents de la ZAC, et le niveau de bruit auquel ils seront exposés (dans le logement et hors logement).

L'impact dans ce domaine est partiellement lié aux évolutions du trafic. Il convient donc d'être prudent quant à l'analyse des conséquences du projet, compte tenu des remarques qui précèdent dans le domaine des déplacements.

4.2.7 Milieu naturel

1) Espaces naturels remarquables

Le périmètre de la ZAC « *Nice Méridia* » située en milieu péri-urbain ne recoupe physiquement aucune zone naturelle à statut (inventaire ou réglementaire). Il se situe toutefois à environ 500 m à l'est d'un espace naturel remarquable répertorié à la fois en tant que ZNIEFF¹³ de type II « *Le Var* » et site Natura 2000 ZPS¹⁴ « *Basse vallée du Var* » (p.25).

Une évaluation des incidences du projet sur le site Natura 2000 a été réalisée en application de la réglementation en vigueur (articles R.414-19 et suivants du code de l'environnement). Le document intitulé « *formulaire d'évaluation simplifiée des incidences Natura 2000* » est joint en annexe 17 au dossier.

Au regard de l'importance du projet, l'évaluation est peu développée. Toutefois, la mention (p.149) de l'absence d'incidences du projet sur la ZPS « *Basse vallée du Var* » peut être recevable compte tenu de l'artificialisation actuelle du site et de sa distance par rapport au site Natura 2000.

2) Espèces protégées

Un diagnostic faune-flore (dont l'intégralité est jointe en annexe 2) a été réalisé entre mars et octobre 2012 afin de caractériser le potentiel écologique du site.

Cet inventaire naturaliste fait ressortir la sensibilité du périmètre de la ZAC pour 1 espèce floristique remarquable : l'Alpiste Aquatique (enjeu assez fort sur certaines stations de cette espèce). Il conviendrait de préciser pourquoi la Linaire de Sieber (enjeu moyen), considérée comme digne d'intérêt au niveau du dossier de création (mars 2013), n'est pas reprise dans l'étude d'impact actualisée du dossier de réalisation (juin 2014). On notera également que la localisation de l'alpiste aquatique sur l'aire d'étude diffère sensiblement entre les 2 versions de l'étude d'impact (carte p. 27 pour EI mars 2013 et carte p.29 pour EI juin 2014).

¹³ Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique

¹⁴ Zone de Protection Spéciale – *Directive Habitats*

Malgré les mesures d'évitement envisagées pour certaines stations du site de projet, l'impact résiduel sur l'alpiste aquatique est jugé « *modéré, direct et permanent* » (p.149). En conséquence, une procédure dérogatoire devant le CNPN¹⁵ sera engagée (p.149). Cette démarche devra être menée conjointement par l'EPA Plaine du Var et le Conseil Général des Alpes-Maritimes, au titre des effets cumulés de la ZAC et de la voie des 40 m également concernée par la destruction potentielle de l'Alpiste.

En matière d'espèces protégées, l'Autorité environnementale rappelle que l'atteinte aux individus, la perturbation et la dégradation des habitats, sont interdites, sauf procédure exceptionnelle de dérogation (article L.411-2 du code de l'environnement).

3) Continuités écologiques

L'étude de l'état initial de l'environnement fait ressortir le faible rôle du site Méridia en matière de continuités écologiques, en raison notamment de son caractère artificialisé et fragmenté (infrastructures de transport, urbanisation,...). Néanmoins, certaines fonctionnalités semblent encore possibles, de type « *pas japonais* » (p.28) notamment, pour ce qui concerne **les déplacements est-ouest entre les coteaux urbanisés et le lit du Var**. La présence d'oiseaux migrateurs (tourterelle des bois, Guêpier d'Europe) est signalée sur le périmètre de la ZAC.

La prise en compte du maintien de la fonctionnalité écologique du site par le projet se traduit notamment par un parti pris d'aménagement qui consiste à intégrer fortement la nature en ville et notamment la création de trois boulevards urbains fortement végétalisés dans l'axe est-ouest. Il convient toutefois de bien faire la distinction entre un espace vert et une zone naturelle. Un espace vert de détente entretenu, fréquenté, perd une part notable de sa fonctionnalité écologique.

4.2.8 Gestion de l'eau

Le document intègre les orientations et prescriptions du projet de révision du SAGE¹⁶ Nappe et basse vallée du Var, actuellement en instruction. Formellement, il convient de signaler une mauvaise interprétation relevée en p167 - 8.1.2 §2 : le Conseil Général s'est vu confier l'animation et le secrétariat du SAGE et non sa mise en œuvre. Celle-ci relève de l'État, de l'ensemble des collectivités et de toute personne publique et privée au travers du règlement opposable. L'élaboration du SAGE est officiellement de la compétence de la CLE¹⁷.

En règle générale, l'EPA a été très présent dans les discussions du SAGE. Le projet de ZAC intègre donc très en amont les principes du SAGE et en particulier la protection de la nappe.

Il est rappelé que tout impact significatif du projet sur cette masse d'eau souterraine patrimoniale reconnue aussi bien dans le cadre du SDAGE¹⁸ que du SAGE n'est pas acceptable, compte tenu du rôle de cette nappe dans l'alimentation en eau potable. **Les mesures d'évitement par des procédés constructifs adaptés permettant d'éviter des perturbations significatives de la nappe sont impératives** (parois moulées obturées en fond, cuvelage...).

Le risque de mise en communication des différents niveaux de nappe devra également être pris en compte.

¹⁵ Conseil National pour la Protection de l'Environnement

¹⁶ Schéma d'Aménagement et de gestion des Eaux

¹⁷ Commission Locale de l'Eau

¹⁸ Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

En dehors des prélèvements d'eau géothermiques et en phase de constructions d'immeubles, le projet ne devrait pas relever de procédures d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

1) Sur l'usage géothermique

L'incidence potentielle de cet usage sur la nappe est peu développé dans l'étude d'impact. Or, selon les modalités de mise en œuvre, un impact durable fort à très fort est possible. Une multiplication d'installations autonomes est à proscrire compte tenu des risques inhérents à chaque dispositif et des contraintes d'implantation pour prévenir un cumul d'effets thermiques ;

Aucune mesure compensatoire n'est possible sur la nappe compte tenu du fort enjeu lié à l'eau potable. Seules des mesures d'évitement et de correction (boucles de fluides intermédiaires et réinjections par doublets géothermiques) sont envisageables.

L'Autorité environnementale rappelle que le projet d'alimentation énergétique du quartier par « géothermie » pourrait faire l'objet d'une procédure spécifique relevant du code minier. Dans ce cas, cela imposerait une demande de permis exclusif de recherche et d'exploitation de géothermie et une demande d'autorisation de travaux pour la réalisation des forages en nappe.

L'impact cumulé avec d'autres projets de ce type, actuellement envisagés dans le secteur de Nice Stadium est à évaluer.

D'une façon plus générale, il convient de prendre en compte dans le dossier les impacts générés par les activités créées sur l'emprise de la ZAC qui relèvent éventuellement de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) : chauffage, combustion, compression, refroidissement, ateliers, équipements susceptibles de produire des gaz à effet de serre, Ces activités sont à identifier le plus en amont possible dans le cadre de l'étude d'impact.

2) Sur les eaux pluviales

L'assainissement pluvial de la zone a été conçu pour être raccordé au réseau urbain de la métropole qui, sur ce secteur, est en phase de restructuration notamment au niveau de la « voie de 40m ».

Le projet Nice Méridia a été conçu pour ne pas dégrader la qualité des eaux de la nappe et être compatible avec le réseau pluvial situé en aval.

Toutefois, contrairement à ce qui est annoncé par l'étude d'impact, la gestion des eaux pluviales à la parcelle n'a rien d'ambitieux. Elle dégage l'aménageur de toute implication dans la conception, dans la réalisation, dans le financement et dans la gestion future des dispositifs. Il s'agit de la méthode qui apporte le moins de garantie de bonne gestion dans la durée puisqu'aucun contrôle n'est prévu. Cette approche s'avère peu conforme à ce qui fait l'intérêt même du dossier de ZAC, à savoir une analyse du projet dans son ensemble dans le cadre d'une démarche d'aménagement globale.

Il convient toutefois de noter qu'un certain nombre de mesures à caractère collectif sont décrites §4.8.15 p106 à 109 (noues, tranchées et chaussées drainantes...).

Les modalités de collecte et de traitement des eaux pluviales de la ZAC devront être précisées dans le dossier loi sur l'eau.

L'Autorité environnementale rappelle que, en application de la directive européenne n° 91/271/CEE du 21 mai 1991 relative aux eaux résiduaires urbaines (directive ERU), la mise à niveau des dispositifs d'assainissement constitue un préalable à toute extension de l'urbanisation.

3) Sur la consommation d'eau de la zone

Certaines options très consommatrices d'eau comme des canaux paysagers ont été abandonnées.

La volonté de verdir la zone avec de nombreux arbres induit un besoin d'arrosage important qui n'est pas estimé. La ressource constituée par les canaux agricoles en déprise est sans rapport avec le besoin d'arrosage de ces espaces verts. Des prélèvements en nappe spécifiques risquent donc de s'avérer nécessaires. L'optimisation de l'arrosage évoqué au 6.1.6 est donc impératif et doit être géré de manière collective.

4) Sur la préservation de zones humides à l'intérieur de l'espace urbain

Si du point de vue d'une approche purement naturaliste, le maintien de zones humides de type roselière est louable, la question du risque sanitaire doit être prise en compte dans leur aménagement pour éviter de futurs traitements chimiques, ce type de milieu étant favorable au développement des moustiques dont *Aedes albopictus*.

5) Sur les Eaux usées

La capacité de la station d'épuration de la commune (dimensionnée pour traiter 650 000 équivalents-habitants) à absorber le surcroît d'effluents générés par la mise en œuvre de la ZAC est précisée (p.135).

4.2.9 Risques naturels

Le projet prend en compte le PPR¹⁹ inondation qui concerne marginalement la zone au titre d'un aléa exceptionnel ($T^{20} > 100$ ans) et d'un risque faible à modéré.

Il intègre néanmoins des mesures de gestion du pluvial destinées à ne pas aggraver les risques en aval, ce qui est positif.

Il conviendrait de démontrer en quoi les aménagements de la ZAC Nice Méridia sont compatibles avec la doctrine nationale de non-aggravation des enjeux en arrière des digues.

Le seul autre risque présent est le risque sismique modéré, comme dans la plupart des communes du département. Néanmoins, les vallées alluviales sont sujettes à des effets de site qui vont en général dans le sens d'amplitudes majorées et cette dimension doit être prise en compte.

4.2.10 Volet énergétique

¹⁹ Plan de Prévention des Risques

²⁰ Période de retour

Le bon niveau de prise en compte de la problématique énergétique dans le projet de ZAC est bien illustré par des dispositions telles que :

- le cadre du CRQE²¹ de l'EPA Plaine du Var fixant des objectifs de qualité environnementale (p.67),
- la mise en œuvre des principes d'éco-exemplarité de l'Eco-Vallée,
- l'application grandeur nature du concept smart-grid (p.69),
- l'inscription du projet dans la démarche Eco-cité.

Les orientations prévues par le projet apparaissent pertinentes. En plus d'être comme il se doit conforme à la RT2012, un objectif de RT2012 -20% (p.145) est visé, qui passe notamment par un mix énergétique (photovoltaïque, bois énergie/solaire thermique, trigénération, éventuellement géothermie) et la mise en place de smart grid permettant l'optimisation de la consommation par rapport à la demande. La faisabilité des solutions envisagées reste toutefois encore à approfondir. On notera également que la part résiduelle d'énergie fossile dans la consommation totale annuelle de la ZAC est estimée à 36 % (p.115) et à 55% (p.145). Ce point mérite d'être précisé.

L'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables obligatoire pour les ZAC en application de l'article L.128-4 du code de l'urbanisme est jointe en annexe 12.

Les principales dispositions en matière de maîtrise de consommation d'énergie et de rejet des gaz à effet de serre (GES) pourraient faire l'objet d'une insertion dans un cahier des charges à destination des acquéreurs de parcelles.

4.2.11 Compatibilité du projet avec les documents de cadrage supra-communaux

Conformément aux dispositions du code de l'urbanisme et comme indiqué au stade du dossier de création de ZAC, cette dernière est compatible avec la loi Littoral dont les modalités d'application ont été précisées par la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes approuvée le 2 décembre 2003 .

- la DTA

Le projet de ZAC se trouve dans une zone urbaine dans laquelle la DTA prévoit notamment la possibilité d'une urbanisation nouvelle et d'une restructuration (cf carte des orientations pour l'aménagement de la basse vallée du Var).

Il n'impacte pas la zone d'activité agricole figurant à proximité au Nord du périmètre de la ZAC sur les cartes de la DTA.

La ZAC envisagée est donc bien compatible avec les orientations de la DTA relatives au secteur stratégique de la basse vallée du Var.

- le SCoT en cours d'élaboration.

Au moment de sa création la ZAC doit être compatible avec un SCoT lorsque celui-ci est approuvé. Dans le cas présent, le SCoT est en cours d'élaboration.

²¹ Cadre de Référence pour la Qualité Environnementale

- le Plan local d'urbanisme (PLU) de Nice approuvé le 23 décembre 2010, modifié le 29 juin 2012 et le 21 juin 2013.

Le projet de ZAC se situe en zone urbaine « UD » (zone de développement futur) et notamment en secteur UDg (zone pour l'essentiel couverte par un périmètre d'attente de projet d'aménagement global qui interdit les extensions de + 50m²), et en secteur Udm qui concerne le secteur Nice Méridia et qui comprend à ce jour 5 sous-secteurs.

Cette zone fera l'objet prochainement d'une mise en compatibilité du PLU dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique qui permettra notamment de classer l'ensemble des terrains en secteur unique UDn afin notamment de permettre une densification du site et la réalisation des aménagements prévus par la ZAC.

4.3. Résumé non technique

Le résumé non technique devra faire l'objet des adaptations nécessaires afin de prendre en compte les observations figurant dans le présent avis.

5. Conclusion

Les précisions apportées au projet de ZAC par le dossier de réalisation et la mise à jour de l'étude d'impact reflètent l'ambition de mettre en place un quartier de ville durable à travers le projet Nice Méridia.

L'évaluation environnementale du projet est présentée de façon claire et bien structurée.

Lors de la conception et de la réalisation de la ZAC, une attention toute particulière devra être apportée :

- à la qualité des liaisons fonctionnelles de la ZAC avec son environnement urbain, notamment en termes de trafic routier ;
- à la préservation (qualitative et quantitative) de la nappe du Var ;
- au suivi de la procédure dérogatoire CNPN pour ce qui concerne la destruction de l'Alpiste Aquatique.

La Directrice Régionale de l'Environnement
de l'Aménagement et du Logement

Anne-France DIDIER

