

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

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

Service biodiversité, eau et paysages

Unité sites, paysages et impacts

Pôle évaluation environnementale des projets

Adresse du site :

CS 80065

Allée Louis Philibert

13182 Aix-en-Provence-cedex 5

Nos réf. : SBEP-Uspi N° 2013-610

Vos réf. : votre saisine en date du 19 août 2013

Affaire suivie par : Delphine MARIELLE

delphine.marielle@developpement-durable.gouv.fr

Aix-en-Provence, le 9 septembre 2013

La directrice régionale

à

Métropole Nice-Côte d'Azur

Mairie de Nice

5 rue de l'Hôtel de Ville

06364 Nice

Tél. 04 42 66 65 65

Avis de l'autorité environnementale relatif au projet d'aménagement de voiries du quartier du Lac à Saint-Laurent-du-Var

Dossier : aménagement de voiries du quartier du Lac

Maître d'ouvrage : Métropole Nice Côte d'Azur

Situé sur le territoire de Saint-laurent-du-Var

Saisine de l'autorité environnementale en date du 19 août 2013

Date de réception du dossier par l'autorité environnementale : 19 août 2013, date de départ du délai de deux mois pour formuler l'avis de l'autorité environnementale.

Table des matières

1. Contexte juridique.....	3
1.1. Procédures relatives au projet.....	3
1.2. Avis de l'autorité environnementale.....	3
2. Présentation du dossier.....	4
2.1. Contexte et historique du projet.....	4
2.2. Objectifs du projet.....	4
2.3. Consistance du projet.....	5
2.4. Concertation.....	6
2.5. Cadrage préalable.....	6
3. Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale.....	6
4. Analyse du dossier et de la démarche d'intégration des préoccupations d'environnement dans le projet.....	7
4.1. Contenu général.....	7
4.2. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	8
4.3. Présentation du projet.....	8
4.4. Etat initial et identification des enjeux environnementaux du territoire.....	8
4.5. Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme et autres plans et programmes concernés.....	11
4.6. Analyse des effets du projet sur l'environnement.....	11
4.7. Evaluation des incidences sur le réseau Natura 2000.....	14
4.8. Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser les impacts et modalités de leur suivi.....	14
4.9. Solutions envisagées et justification du choix.....	16
4.10. Analyse des méthodes.....	16
5. Conclusion.....	16

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

Dossier d'enquête publique comportant une étude d'impact et une évaluation des incidences Natura 2000.

1. Contexte juridique

1.1. Procédures relatives au projet

Le projet d'aménagement des voiries du quartier du Lac, compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et/ou de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumis à étude d'impact conformément aux articles L122-1 et R122-2 du code de l'environnement. Il entre dans le champ de l'étude d'impact au titre des rubriques suivantes du tableau annexe de l'article R122-2, qui soumet à étude d'impact les projets :

- 6- Infrastructures routières - b) modification non substantielle d'échangeur autoroutier : *création d'un shunt du giratoire Pompidou pour accéder à l'autoroute A8 en direction d'Aix ;*
- 6- Infrastructures routières - d) toutes autres routes d'une longueur inférieure à 3 km : *aménagement du Boulevard Pompidou et de la Promenade Maïcon sur environ 650 m à l'extérieur du centre commercial Cap 3000, de l'avenue Bérenger sur environ 200 m, de l'avenue de Verdun sur environ 200 m, de l'avenue Donadeï sur environ 350 m, de l'avenue Guynemer sur environ 400 m et du carrefour Verdun / Mistral / France d'Outre-Mer sur environ 70 m ainsi que de la Promenade Maïcon au sein du centre commercial Cap 3000 sur environ 800 m ;*
- 7- Ouvrages d'art - b) tunnels et tranchées couvertes d'une longueur inférieure à 300 m : *création de 2 passages à gabarit réduit d'environ 60 et 110 m sous les giratoires Maïcon et Guynemer - création d'une trémie de sortie du parking souterrain Ouest au niveau de l'avenue Bérenger sur moins de 30 m – création d'un souterrain type cadre d'une longueur d'environ 250 m destiné à l'évacuation des eaux de surverse de la crue exceptionnelle du Var, mais utilisé sur les 15 premiers mètres pour l'accès véhicules au parking souterrain Sud de la future extension du centre commercial.*

Le projet relevant du cas par cas, le maître d'ouvrage a, conformément à l'article R122-3 du code de l'environnement, transmis à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement une demande d'examen au cas par cas le 26 juillet 2013.

Par arrêté préfectoral n° AE-F9F09313P0847 du 13 août 2013, l'autorité environnementale a pris la décision motivée de soumettre le projet à étude d'impact.

Le projet est soumis notamment aux procédures d'autorisation suivantes :

- déclaration au titre des articles L214-1 et suivants du code de l'environnement ;
- déclaration de projet (pour le projet de rénovation-extension du centre commercial) emportant mise en compatibilité du PLU de Saint-Laurent-du-Var ;
- porter à connaissance sur les installations classées pour l'environnement (ICPE).

1.2. Avis de l'autorité environnementale

Le projet, parce qu'il est soumis à étude d'impact, doit faire l'objet d'un avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, dite autorité environnementale¹, conformément aux articles L122-1-III et R122-7 du code de l'environnement. L'avis porte sur la qualité du dossier, en particulier de l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

¹ Selon l'article R122-6 - I du code de l'environnement, l'autorité environnementale compétente pour ce projet est le préfet de région. Pour préparer son avis, le préfet de région s'appuie sur les services de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement. Par arrêté préfectoral, la directrice de la DREAL a délégué de signature du préfet de région pour instruire et signer tout acte relatif à l'exercice de l'autorité environnementale.

L'avis, ou l'information relative à l'absence d'observations émises par l'autorité environnementale dans le délai imparti, devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, dans les conditions fixées par l'article R122-9 du code de l'environnement :

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

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

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

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

2. Présentation du dossier

2.1. Contexte et historique du projet

Le projet d'aménagement des voies du quartier du Lac est situé en partie sud est de la commune de Saint-Laurent-du-Var à l'embouchure du fleuve Var et en rive de la Méditerranée, face à l'aéroport de Nice Côte d'Azur. Il s'inscrit dans le territoire de la plaine du Var, vaste territoire (10 000 ha), sensible au niveau environnemental, situé de part et d'autre du fleuve Var dans la zone d'influence immédiate de la ville de Nice.

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

Le projet concerne les voies d'accès au centre commercial Cap 3000, un des premiers équipements de ce type inauguré en 1969. Cap 3000 dispose aujourd'hui d'une surface de vente de 37 946 m² et 2 908 places de parking de surface. Sa zone de chalandise s'étend de Menton à Fréjus, et accueille annuellement entre 7 et 8 millions de visiteurs.

Le périmètre de l'étude d'impact porte réglementairement sur les voies d'accès du centre commercial Cap 3000. Toutefois, ce projet est inscrit dans un programme fonctionnel à réalisation simultanée qui comprend deux autres projets sous maîtrise d'ouvrage de la société ALDETA, qui ne relèvent pas d'une étude d'impact mais constituent avec les voies d'accès une unité fonctionnelle :

- la rénovation-extension du centre commercial Cap 3000 et de la reconstruction de ses parkings ;
- l'aménagement d'un chenal d'évacuation des eaux de surverse de crue exceptionnelle.

L'étude d'impact prend donc en compte l'ensemble du programme et apporte le plus de précisions possibles en fonction de l'état d'avancement des projets. Cependant, elle ne saurait se substituer aux études d'impact plus précises qui devront le cas échéant être conduites dans le cadre d'autorisations spécifiques (ICPE par exemple).

2.2. Objectifs du projet

Les maîtres d'ouvrages (NCA et ALDETA) affichent les objectifs suivants :

- fluidifier et sécuriser les flux automobiles importants attendus sur les voies du quartier du Lac avec l'extension du centre commercial et de ses parkings ;
- favoriser les modes « doux » de déplacements (piétons, vélos) sur les voies d'accès et aux abords du centre commercial ;

- créer des emplois avec l'augmentation de la surface de vente (environ 1 300 emplois supplémentaires) ;
- augmenter la capacité de stationnement sans consommer d'espace supplémentaire ;
- relier le centre commercial à la ville, l'agrandir pour lui donner des façades plus urbaines ;
- redonner au site son statut de promontoire unique entre fleuve et mer et ouvrir fortement le projet vers la mer ;
- moderniser la forme du bâtiment ;
- rendre le bâtiment performant en termes de consommation énergétique ;
- protéger le site des inondations par un chenal : intercepter et rediriger vers le fleuve Var à l'aval les déversements sur la digue qui interviendraient au-delà de la crue centennale ;

2.3. Consistance du projet

D'après les éléments fournis dans le dossier, l'opération qui fait l'objet de l'étude d'impact comporte :

Sous-maîtrise d'ouvrage métropole Nice Côte d'Azur

- ✓ **l'aménagement de voies publiques au quartier du Lac :**
 - l'aménagement d'un shunt au niveau du carrefour giratoire Georges Pompidou permettant un accès direct à l'A8 en direction de Cannes,
 - la modification du carrefour giratoire Maïcon avec dénivellation du sens de circulation Nord/Sud (passage souterrain au gabarit véhicules légers),
 - l'aménagement du boulevard Maïcon au droit du pont SNCF,
 - la modification du carrefour Guynemer en carrefour à feux avec dénivellation du sens de circulation Nord/Sud (passage souterrain au gabarit véhicules légers) et création d'un shunt Sud/Nord,
 - l'aménagement des accès Ouest au centre commercial Cap 3000 : reprise des profils en travers des avenues Guynemer, Bérenger, de Verdun et Donadéï ainsi que du carrefour Verdun/Mistral/France Outremer avec prise en compte des circulations modes doux,

Sous-maîtrise d'ouvrage ALDETA :

- ✓ **la rénovation / extension du centre commercial Cap 3000**, avec la création de 26 000 m² de surface de vente et 9 271 m² de surface de restaurants et services, portant ainsi la surface de vente du centre commercial à 63 946 m² :
 - l'extension du bâtiment commercial / réorganisation interne des surfaces de vente au rez-de-chaussée et premier niveau actuel en prenant en compte les nouvelles surfaces disponibles ;
 - la redéfinition architecturale du bâtiment ;
 - la réalisation d'un parking en silo de 5 niveaux au Nord du bâtiment commercial et de 2 niveaux souterrains au Sud du bâtiment commercial. Le nombre de places de stationnement prévu est de l'ordre de 4 500 ;
- ✓ **la modification des voies internes au centre commercial et la création d'une trémie de sortie du parking** à l'ouest du centre, sous l'avenue Donadéï, débouchant sur l'avenue Bérenger ;
- ✓ **l'aménagement d'un chenal d'évacuation des eaux de surverse de la crue exceptionnelle** ;

2.4. Concertation

D'après les éléments fournis dans le dossier, le projet d'aménagement de voirie a fait l'objet d'une concertation publique qui s'est déroulée entre le 26/07 et le 27/08. Le bilan de cette concertation publique sera joint au dossier d'enquête publique.

2.5. Cadrage préalable

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

Deux réunions de cadrage ont eu lieu les 11/02 et 24/05 2013 avec ALTAREA, le porteur du projet d'extension-rénovation du centre commercial, les bureaux d'études SEGC Foncier, EGIS et la DDTM des Alpes-Maritimes.

3. Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale

La commune de Saint-Laurent-du-Var, et tout particulièrement le site du projet CAP 3000 riverain de l'embouchure du Var, sont caractérisés par un territoire fortement contrasté, imbriquant sur le même espace un environnement naturel particulièrement remarquable, notamment le site Natura 2000 ZPS « Basse vallée du Var », essentiel pour la reproduction et le déplacement de plusieurs espèces d'oiseaux protégés, des infrastructures majeures de transport (RM 6007/ex RDN7, autoroute A8, voie ferrée Marseille Vintimille, proximité immédiate de l'aéroport international Nice-Côte d'Azur) et des espaces urbains résidentiels et d'activités.

Le centre commercial CAP 3000 se présente actuellement comme un îlot artificialisé sans unité fonctionnelle entouré, côté ville, par une large ceinture de parkings à ciel ouvert, fortement déconnecté de son environnement naturel et urbain.

Les conditions d'accès au site, essentiellement liées à l'usage de la voiture individuelle à partir des grands axes routiers structurants (autoroute A8, RM 6007 et RM 6098) sont dégradées :

Le trafic présente des points de blocage aux heures de grande affluence (fin de semaine) au niveau de plusieurs giratoires (Pompidou, Maïcon). Les aires de stationnement (2 885 places VP, 86 places moto, et 31 places GIG-GIC) sont complètement saturées le samedi après-midi.

L'offre actuelle en modes de déplacements doux (voies piétonnières, pistes cyclables) est peu développée et peu favorisée par les coupures urbaines que sont la voie ferrée et les voies rapides, la route de la gare (M6007) et la route de bord de mer (M 6098).

La desserte en transports en commun compte quatre lignes de bus, parfois avec un changement.

La situation du projet en rive droite de l'embouchure du Var, la courantologie de ce fleuve, modifiée par la plate-forme aéroportuaire de Nice Côte d'Azur et les remaniements de la barrière de galets, ainsi que l'existence de zones de baignade en mer toute proches, imposent de prendre des mesures préventives spécifiques vis-à-vis du risque de pollution des eaux superficielles.

Les deux masses d'eau souterraines FRDG404 « Domaine plissé BV Var et Paillons » et FRDG328 « Alluvions du Var et du Paillon côté Ouest » (masses d'eau affleurantes) ainsi que la masse d'eau de profondeur FRDG234 « Calcaires secondaires sous couverture du synclinal de Villeneuve-Loubet » sont situées sous la zone d'étude et sont vulnérables aux pollutions.

Le périmètre du programme est concerné également par le risque inondation lié aux crues du fleuve Var ; il est classé en zone rouge R3 (bande de recul à l'arrière des digues) et en zone bleue B6 du PPR inondation de la basse vallée du Var

Les principaux enjeux identifiés dans ce cadre sont :

- **la sécurisation et la fluidification des déplacements tous modes** dans un secteur marqué par un trafic automobile dense et une congestion aux heures de pointe de fréquentation du centre-commercial ;

- **la non-dégradation de l'ambiance sonore et de la qualité de l'air** dans le secteur est de St-Laurent-du-Var, compte tenu de l'augmentation du trafic automobile attendu avec l'extension du centre commercial et de ses parkings (34 à 45 % de trafic supplémentaire à l'horizon 2026) ;
- **le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle** (transports collectifs et modes « doux »), en particulier des liaisons avec les quartiers environnants (centre-ville et gare de Saint-laurent-du-Var) ;
- **la prise en compte des risques de dérangement de l'avifaune** nichant sur les berges du Var et de **destruction de leurs zones d'alimentation et de reproduction**, notamment en phase de travaux du chenal ;
- **l'insertion paysagère des projets**, voies, chenal et surtout du nouveau bâtiment qui devra en même temps requalifier un site minéralisé et un équipement vieillissant et préserver les perceptions paysagères vers la mer, le fleuve et les massifs montagneux ;
- **la préservation des eaux superficielles et souterraines des pollutions** en phase chantier comme en phase d'exploitation ;
- **la gestion du risque inondation** ;
- **la performance énergétique et environnementale** d'un équipement commercial de taille importante (près de 64 000 m²) réputé « énergivore » ;

Ces enjeux environnementaux sont indissociables des enjeux socio-économiques du projet, notamment la création d'emplois nouveaux (1 300 emplois).

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

4.1. Contenu général

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

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

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

- une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ;
- une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;
- une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences qui devra être complétée (voir 4. effets)

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

Le programme faisant l'objet de l'étude d'impact ayant pour objet de mettre en œuvre l'extension d'une activité économique tel que défini dans l'article L300-1 du code de l'urbanisme, il devrait faire l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel des énergies renouvelables de la zone selon les dispositions de l'article L 128-4 du code de l'urbanisme.

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

Le résumé non technique aborde toutes les parties de l'étude d'impact et reprend de façon claire les principales conclusions de celle-ci.

Toutefois, afin qu'il soit complet et accessible au public non spécialiste, l'autorité environnementale recommande d'ajouter des cartes et figures nécessaires à la bonne compréhension du projet et de ses impacts. L'insertion d'images, de coupes et de plans permettant de comparer la situation existante et le projet (avant-après) serait à ce titre appréciable.

4.3. Présentation du projet

L'étude d'impact présente au chapitre 3 la description du projet et de son phasage.

Le projet de réaménagement des voies publiques et des voies internes au centre commercial Cap 3000 ainsi que le projet de rénovation-extension du bâtiment et le chenal d'évacuation des eaux de surverse sont décrits dans leurs principes et illustrés par des coupes-types (voies publiques, chenal), des plans d'ensemble et des vues obliques et en perspective du bâtiment. Cette description fait l'objet de peu d'informations sur les dimensions des projets.

Le plan et les profils en travers types du chenal projeté (page 46) devraient être comparables à la situation existante afin de pouvoir comparer le site avant et après le projet. La coupe C devra être rectifiée pour correspondre au plan du projet. Un plan de chantier de cette zone permettrait également de préciser l'emprise nécessaire de l'espace naturel des berges du Var qui serait concerné.

La description détaillée du projet paysager des abords du centre commercial devrait être accompagnée d'un plan ;

L'étude d'impact semble avoir été réalisée avant l'aboutissement des études de détail des différents projets. **Cependant certains aspects techniques demandent encore à être précisés :**

- **extension et reprise des réseaux secs et humides et des dispositifs de traitement et de rétention des eaux pluviales (bassins de rétention ?) ;**
- **revêtements de surface, aménagements paysagers, mobilier urbain et éclairage des voies réaménagées ;**
- **modalités de reconstitution de la digue le long des berges du Var avec les travaux de construction d'aménagement de la voie Est et du chenal de surverse ;**
- **dispositifs d'économie des ressources (eau, énergie) et d'exploitation des énergies renouvelables (géothermie, climatisation solaire, photovoltaïque) intégrés au projet du nouveau bâtiment ;**

La phase chantier est succinctement décrite dans le chapitre 6 « Analyse des effets de l'opération sur l'environnement ». Le volume des déblais (140 000 m³) et des déchets du chantier sont partiellement évalués. Les volumes de matériaux liés à la démolition du bâtiment existant auraient pu également faire l'objet d'une évaluation.

Les modalités de gestion et d'entretien des voies, du bâtiment et de ses espaces extérieurs (arrosage, entretien des plantations, nettoyage et collecte des déchets) ainsi que du chenal en phase d'exploitation devront également être décrites.

4.4. Etat initial et identification des enjeux environnementaux du territoire

L'état initial est présenté chapitre 4.

En complément de la bibliographie, des études spécifiques ont été réalisées :

- études circulation (Egis Mobilité- juillet 2011, décembre 2011, novembre 2012) ;
- notice environnementale (Artélia, septembre 2012) ;

- étude acoustique (SETEF/BVQI, septembre 2012) ;
- volet air et santé (Technisim consultants) ;
- notice architecturale (groupe 6, mars 2013) ;
- notice paysagère (Pena et Pena, Mai 2013) ;
- étude hydraulique, note préliminaire (SOGREAH, décembre 2011) ;
- étude hydraulique, canal latéral à la digue (Artélia, août 2012).

Tous les enjeux environnementaux identifiés sont traités et un bilan des enjeux par niveau de sensibilité par rapport au projet est dressé sous forme de tableau à la fin du chapitre 4. Les interrelations entre thématiques sont traitées.

L'enjeu du cadre de vie constitue une redite de l'enjeu de la qualité de l'air (sensibilité forte) et de l'ambiance sonore (sensibilité moyenne). **Cette hiérarchisation sous-estime la sensibilité des enjeux du milieu naturel de l'embouchure du Var qualifiée de « moyenne » alors même que ce site Natura 2000 subit une pression d'aménagement intense.**

Une clarification et un approfondissement de certains domaines auraient également été pertinents ;

Déplacements

L'état initial expose le niveau de trafic par tronçon aux heures de pointe et le fonctionnement des points d'échange. **L'autorité environnementale recommande de mentionner la moyenne du trafic journalier sur les voies d'accès, ce qui permettrait de mesurer l'écart entre celle-ci et les heures de pointe et de comparer ensuite dans la partie « effets » l'évolution du trafic à différentes heures de la journée et de la semaine.**

L'existence d'une desserte par bus (4 lignes desservent le centre commercial) ne signifie pas pour autant que la desserte actuelle en transports collectifs soit performante en termes de fréquence, de régularité et de temps de parcours. **L'autorité environnementale recommande donc de faire une analyse qualitative de la desserte en transports collectifs existante.**

Les prévisions d'amélioration des réseaux de transports en commun, notamment le prolongement de la ligne 2 du tramway et la mise à 3 voies de la ligne entre Cannes et Nice, ne sont pas détaillées ni cartographiées à l'échelle du périmètre d'étude de l'opération, ce qui ne permet pas de localiser le tracé de ces infrastructures et leurs conséquences en matière de réorganisation de l'espace et de desserte future du centre commercial. L'aménagement d'un pôle multimodal autour de la gare existante de Saint-Laurent-du-Var aurait pu également être mentionné. **L'autorité environnementale recommande donc de mieux détailler ces projets à l'échelle du projet et d'en préciser les horizons de réalisation.**

Le réseau des modes doux existants (pistes cyclables, cheminements piétonniers) n'est pas cartographié. Une analyse plus qualitative de ces itinéraires permettrait aussi d'en compléter la description et de préciser le diagnostic.

Qualité de l'air

L'état initial a été réalisé conformément aux préconisations énoncées dans la note méthodologique annexée à la circulaire du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières. Cette note distingue quatre niveaux d'étude, en fonction de la charge prévisionnelle du trafic et du nombre de personnes concernées par le projet.

L'étude présentée est une étude de niveau II justifiée par les éléments suivants :

- flux attendus inférieurs à 25 000 v/j ;
- densité comprise entre 2000 à 10 000 habitants/km² dans la bande d'étude.

La présence de sites sensibles dans la bande d'étude (répertoriés par l'étude air et santé et mentionnés page 63 de l'étude d'impact) doit faire remonter l'étude au niveau I au droit de ces sites (complexe sportif du Parc Layet et crèche municipale les Renardeaux).

L'étude doit donc prendre en compte 16 polluants au lieu de 8 dans une étude de type II. L'analyse du chapitre 6 consacré aux effets de l'opération sur l'environnement montre que ces 16 polluants ont été pris en compte dans l'évaluation de la qualité de l'air actuelle, mesurée à partir de prélèvements in situ sur 5 polluants, et le calcul des émissions aux horizons 2015 et 2020.

Ambiance sonore

L'ambiance sonore pré-existante, établie à partir de mesures in situ, est non modérée aux abords de l'A8, de la RM 6007 et de RM 6098 (niveau sonore diurne supérieur à 65 dBA) et modérée aux abords de la Promenade Maïçon et de l'avenue Donadeï.

Le classement en voies bruyantes par arrêté préfectoral du 12 février 1999 des principaux axes routiers et ferroviaires existants n'est pas mentionné :

- l'autoroute A8 au niveau de l'échangeur et de la M6098 en catégorie 2 ;
- la voie ferrée Marseille-Vintimille en catégorie 1 ;
- la M6007 en catégorie 3.

La largeur des secteurs affectés par le bruit de ces infrastructures est de :

- 300 m en catégorie 1 ;
- 250 m en catégorie 2 ;
- 100 m en catégorie 3.

Les bâtiments d'habitation, d'enseignement, de santé, de soins et d'action sociale, d'hébergement touristique à construire dans les secteurs affectés par le bruit doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément aux décrets 95-20 et 95-21 des 9 janvier 1993 et du 9 janvier 1995.

Hydrologie

Le lit du Var a fait l'objet depuis le XIX^{ème} siècle d'aménagements, notamment la réalisation de digues pour protéger les rives des inondations. **Une cartographie de ces aménagements, en particulier ceux réalisés depuis la crue de 1994, permettrait de mieux localiser ces aménagements.**

Patrimoine naturel

Le périmètre du projet a fait l'objet d'inventaires faune et flore dont les périodes et les sources auraient pu être mentionnées.

Tous les compartiments biologiques ont été inventoriés à l'exception de la faune aquatique et piscicole qui peut être impactée par des rejets d'eaux polluées en phase d'exploitation comme en phase projet.

L'autorité environnementale recommande de compléter la description par un inventaire des peuplements faunistiques dans la mesure où cette expertise existe.

Contexte socio-économique

L'analyse du milieu humain a été réalisée en grande partie pour les aspects sociaux et économiques à l'échelle de la ville de Saint-Laurent-du-Var et à l'échelle de l'agglomération Nice Côte d'Azur pour l'analyse de l'équipement commercial. **L'autorité environnementale recommande que soient mises en perspective les évolutions commerciales par des données sur l'emploi et les revenus une grande échelle territoriale (bassin d'emploi et zone de chalandise).**

4.5. Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme et autres plans et programmes concernés

L'étude démontre dans le chapitre 5 de manière satisfaisante la prise en compte voire la compatibilité du projet avec les plans et programmes suivants (plans et programmes approuvés en vigueur):

- Directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes (2 décembre 2003) ;
- plan de prévention du risque inondation (approuvé le 18 avril 2011) ;
- plan de déplacements urbains de la métropole Nice Côte d'Azur (approuvé le 28 janvier 2008);
- schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau Rhône Méditerranée ;
- schéma d'aménagement et de gestion de l'eau de la basse vallée du Var (7 juin 2006) ;
- schéma régional climat air énergie (SRCAE) approuvé le 17 juillet 2013 ;
- plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PEDMA approuvé le 20 décembre 2010) ;
- schéma départemental des carrières des Alpes Maritimes (approuvé le 4 mai 2010) ;

La compatibilité avec la DTA est assurée par le fait que le projet se situe au sein d'un « espace-enjeux » défini par la DTA, celui des Vespins, du port et de la gare sur les communes de Cagnes-sur-Mer et de Saint-Laurent-du-Var (espace-enjeux n° 7).

Or, l'appartenance du site de projet à l'espace-enjeux n° 7 n'apparaît pas de manière évidente au regard en particulier des pièces cartographiques de la DTA. Afin d'améliorer la sécurité juridique du dossier, l'appartenance du site à l'espace-enjeux de la DTA devrait être démontrée de manière plus claire.

En outre, la DTA, eu égard aux enjeux que représentent ces espaces, demande que « leur structuration ou restructuration [s'inscrive] dans une réflexion d'ensemble quant à leur conception et dans un aménagement cohérent quant à leur réalisation ». ***En conséquence, le dossier devrait exposer le cadre d'ensemble, à l'échelle de l'espace-enjeux dans lequel s'inscrit le projet particulier de Cap 3000, notamment du point de vue des liens avec les espaces environnants, la gare et le futur pôle multimodal des Vespins.***

Le projet d'extension-rénovation du centre commercial est incompatible avec le plan local d'urbanisme en vigueur de la commune de Saint-Laurent-du-Var et nécessite une mise en compatibilité en application de l'article L. 123-16 du code de l'urbanisme.

Une procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité a été engagée par la métropole Nice Côte d'Azur en juin 2013 pour permettre la réalisation du projet. Elle prévoit :

- la modification du zonage et du règlement du PLU sur une partie de la zone actuelle UZc du PLU (approuvé le 21 juin 2013) ;
- la création d'une nouvelle UZd spécifiquement dédiée au centre commercial CAP 3000 ;
- la suppression de la servitude d'attente de projet SAP1 sur la zone Uzd.

4.6. Analyse des effets du projet sur l'environnement

L'étude présente au chapitre 6 une analyse des impacts du projet sur les différentes composantes environnementales. Elle prend en compte les impacts du projet liés à la phase de chantier et à la période d'exploitation. Elle identifie les incidences directes, indirectes, permanentes ou temporaires du projet sur l'environnement.

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

- les impacts potentiels en phase chantier sur les eaux superficielles et souterraines, la circulation routière et les habitats de l'avifaune de l'embouchure du Var ;
- les incidences faibles du projet sur la qualité de l'air, malgré l'augmentation du trafic, grâce à une fluidification du trafic et aux avancées technologiques des véhicules ;
- les impacts positifs du projet sur l'inondabilité du site du centre commercial et des terrains environnants ;
- les incidences non significatives du projet en phase d'exploitation sur les habitats naturels, les espèces et les continuités écologiques ;

Toutefois, l'analyse relève parfois plus de l'affirmation que de la démonstration et néglige certains impacts qui méritent d'être mieux explicités.

Impacts en phase chantier sur les habitats naturels

L'emprise du chantier nécessaire à la pose de la canalisation de surverse est évaluée à 15 mètres. Elle devrait empiéter en partie sur la banquette alluviale qui est recouverte de phragmites et est donc susceptible d'avoir un impact fort sur l'habitat du Blongios nain et de la Rousserolle Turdoïde.

L'autorité environnementale recommande d'évaluer de façon plus précise la surface de phragmitaie impactée par le chantier de pose de la canalisation et de reconstitution de la digue et leur articulation avec la réalisation de la voie est du centre commercial. Les modalités d'organisation du chantier (calendrier, pistes de circulation des engins, aires de stockage) devront également être précisées dans les mesures de réduction.

L'évolution du trafic automobile

Si le trafic automobile actuel a bien été analysé de façon détaillée dans l'état initial, en exposant le niveau de trafic par tronçon aux heures de pointe et le fonctionnement des points d'échange, ***les évaluations du trafic futur généré par le projet de rénovation-extension du centre commercial aux horizons 2015 (+20 à + 30 % de trafic supplémentaire) et 2026 (40 à 50 %) devront être mis en cohérence avec les horizons et les évolutions de trafic retenus par le volet air et santé de l'étude d'impact : 2,7 % d'augmentation moyenne du trafic à l'horizon 2020. La description des hypothèses de trafic devra donc être complétée par une évaluation par tronçon cartographiée, en dehors des heures de pointe (moyenne journalière) en parallèle de l'état initial.***

L'autorité environnementale recommande également de mettre à disposition du public la simulation dynamique du trafic (vidéo) réalisée, dont des images arrêtées sont présentées dans l'étude d'impact.

Le bruit

Les effets du projet sur l'ambiance sonore selon l'étude d'impact ne sont pas significatifs et l'impact sur la santé humaine est négligeable. Cette conclusion est issue de l'étude acoustique réalisée par le bureau d'études SETEF en septembre 2012. ***L'autorité environnementale recommande d'étayer cette conclusion par la présentation des résultats du calcul des impacts sonores réalisés et de la réglementation en matière de transformation d'infrastructure existante et de protection acoustique des constructions riveraines. L'étude d'impact devra préciser que selon l'étude acoustique, aucune protection acoustique des constructions riveraines n'est due réglementairement à la charge de l'aménageur, car l'impact sonore du projet n'engendre pas de transformation significative au sens réglementaire : l'impact acoustique reste inférieur à 2 dbA pour toutes les constructions concernées par le projet.***

Les modes doux et des transports en commun

L'impact sur les déplacements en modes doux qualifié de « positif » doit être relativisé dans la mesure où l'amélioration apportée par le projet ne porte que sur la requalification des voies d'accès à proximité du centre commercial et la création d'un mail piétonnier autour de sa façade ouest.

L'amélioration des cheminements et des voies cyclables vers la gare et le centre-ville de St Laurent-du-Var au-delà de la RM 6007 et de la voie ferrée n'est en effet pas intégrée au projet (deux passerelles non accessibles aux personnes à mobilité réduite).

Le réseau transports collectifs est partiellement amélioré par le réaménagement de sites propres avenues de Verdun et Donadei à proximité du centre commercial. ***L'étude d'impact pourra préciser si la desserte par le réseau de bus fera l'objet d'une amélioration en termes de fréquence et de régularité et évaluer à une plus large échelle les effets du report modal vers les transports en commun à partir du futur pôle multimodal de St Augustin et de celui des Vespins - gare de St-Laurent-du-Var- en fonction des horizons de réalisation de ces projets.***

Consommation énergétique du bâtiment

Le projet de rénovation-extension du centre commercial Cap 3000 vise une performance énergétique élevée à travers la certification BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method ou méthode d'évaluation de la performance environnementale des bâtiments développée par l'établissement de recherche sur le bâtiment britannique).

Même si les études de détail du projet de bâtiment sont en cours, l'autorité environnementale recommande, pour la bonne information du public :

- d'explicitier les cibles du label BREEAM dans ses 10 catégories (management, santé, énergie, transports, eau, matériaux, déchets, pollution, biodiversité, innovation) ;
- ***de décrire les conditions d'obtention de la certification et le positionnement du projet de bâtiment (étapes d'évaluation, niveaux de réponse aux cibles).***

Insertion paysagère

La modernisation de la forme architecturale du nouveau projet de bâtiment aura un effet positif sur le paysage : il va remplacer un bâtiment existant vieillissant entouré d'un immense parc de stationnement, en déconnexion avec le fleuve Var et la ville.

Cependant, la hauteur (de 18 à 28 mètres) et la compacité du bâti, organisé en plusieurs unités « emboîtées », ménage peu d'échappées et de transparences visuelles depuis les espaces publics et privés extérieurs au centre commercial. Le maintien des perspectives vers la plage et la mer au sud, les massifs montagneux du nord et sur l'embouchure du Var ne semble pas assuré.

Les illustrations du projet (vues aériennes obliques, vues depuis l'entrée ouest et depuis la plage) ne permettent pas d'apprécier le maintien de ces ouvertures visuelles. L'aménagement de points de vue sur le grand paysage depuis les étages du centre commercial devra être plus détaillé (accès public, localisation, etc.) .

Effets cumulés

L'étude prend en compte également les effets cumulés avec de nombreux projets d'importance (ZAC Grand Arénas, ZAC Nice Méridia, voie des 40 m, pôle multi-modal St Augustin, stade Allianz-Riviera,...).

L'analyse multi-critères des effets cumulés des projets aborde toutes les thématiques environnementales, à l'exception des déchets. Le département des Alpes-Maritimes souffre d'un déficit de capacité de traitement des déchets, avec un manque d'installations de stockage et de traitement spécifique par rapport au volume cumulé prévisible des chantiers et des projets en phase d'exploitation. ***L'autorité environnementale recommande donc de compléter l'analyse des effets cumulés et des mesures dans le domaine des déchets (recyclage, réduction à la***

source), en application du cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction de l'OIN « Eco-vallée - Plaine du Var ».

4.7. Evaluation des incidences sur le réseau Natura 2000

Le projet est susceptible de concerner le site Natura 2000 zone de protection spéciale (directive Oiseaux) « Basse Vallée du Var » n° FR 9312025.

L'opération dans son ensemble a fait l'objet d'une évaluation des incidences sur les habitats et les espèces ayant déterminé la désignation de ce site.

La réalisation en phase chantier du chenal d'évacuation des eaux de surverse de crue ainsi que le nouveau bâtiment du centre commercial sont susceptibles d'avoir des incidences fortes sur le dérangement et les zones d'alimentation du Blongios nain et de la Rousserolle turdoïde ainsi que sur les espèces migratrices par la collision sur les surfaces vitrées et éclairées.

L'étude conclut à des incidences résiduelles faibles voire nulles avec la mise en place de mesures adaptées :

- limitation des emprises du chantier ;
- phasage du chantier hors période de reproduction ;
- fermeture de l'accès à la berge ;
- reconstitution de la phragmitaie empiétée par le chantier ;
- aménagement des surfaces vitrées ;
- adaptation du système d'éclairage ;
- suivi post-travaux.

L'étendue de l'habitat touché par la zone de chantier du chenal ainsi que les modalités de reconstitution de la phragmitaie devront néanmoins faire l'objet de précisions et de garanties (méthodes et phasage de la reprise végétale) pour confirmer que ne subsisteront pas d'impacts résiduels notables et que des mesures compensatoires ne seront pas nécessaires.

4.8. Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser les impacts et modalités de leur suivi

Au vu des impacts réels ou potentiels présentés, l'étude présente des mesures pour supprimer, réduire ou compenser les incidences du projet. Ces mesures sont cohérentes avec l'analyse de l'environnement et les effets potentiels du projet.

Certaines ont été intégrées dans la conception du projet, comme les aménagements paysagers autour du bâtiment.

Cependant, ***toutes les mesures présentées doivent être chiffrées***, notamment celles qui seront intégrées dans l'économie globale du projet et qui sont susceptibles de générer des surcoûts :

- mise en place d'un parement occultant en phase chantier ;
- adaptation de l'éclairage aux déplacements des oiseaux ;
- adaptation du vitrage aux déplacements des oiseaux ;
- limitation de l'emprise du chantier ;
- suivi environnemental en phase chantier ;
- réhabilitation de la berge après la pose de la canalisation ;
- mise en place d'un espace de découverte et d'observation de l'écosystème de l'embouchure ;

De plus, les mesures doivent être précisées dans plusieurs domaines :

Chartes et coordinateurs environnement en phase chantier

L'étude d'impact fait référence à deux chartes « chantier vert » et à deux coordinateurs environnement chargés de les appliquer pour chaque maître d'ouvrage (NCA et ALDETA).

L'autorité environnementale recommande que ces deux documents très proches dans leur contenu soient harmonisés pour n'en former qu'un seul défini par convention entre les deux maîtres d'ouvrage et qu'un seul coordinateur environnement soit nommé en raison de l'imbrication des projets et de leur nécessaire coordination dans l'espace et dans le temps (5 à 7 ans).

Recueil et traitement de la pollution des eaux

Le système de rétention et de traitement des eaux pluviales existant n'étant pas décrit dans l'état initial, **la mise en place de nouveaux déshuileurs pour les carrefours Guynemer et Maïcon, les parkings et les voies de circulation internes au centre commercial devront être davantage explicités.**

L'agence régionale de santé préconise que « les eaux de ruissellement potentiellement chargées d'hydrocarbures et de métaux lourds issues des surfaces bétonnées et goudronnées (routes, parkings,...) devront être dirigées vers des bassins de rétention afin que ces substances ne soient pas directement déversées dans le cours d'eau ».

Mur végétal et plantations en toiture

Les mesures concernant l'aménagement des espaces verts dans et autour du centre commercial prévoient un mur et un toit végétal qui privilégiera une végétation sèche sans irrigation avec différentes espèces de sedum.

L'autorité environnementale recommande de valider la viabilité de ce type d'aménagement par une description de ses modalités de maintenance (traitements phyto-sanitaires, entretien, arrosage, etc.).

Aménagements paysagers des voies et amélioration des modes de déplacements alternatifs à l'automobile

Seuls les espaces verts situés autour et dans le centre commercial sont décrits dans les mesures proposées. **L'autorité environnementale recommande de décrire et de préciser notamment les plantations d'alignement des voies adjacentes qui seront réaménagées.**

Les mesures en faveur du développement des modes alternatifs à l'automobile devront être mieux explicitées, comme le souligne l'autorité environnementale pour les effets du projet (chapitre 6, pages 204-205) y compris les mesures prévues à long terme et à plus large échelle dans le plan de déplacements urbains :

- prolongement de la ligne 2 du tramway ;
- modalités d'organisation spatiale du pôle multimodal des Vespins ;
- liaisons en modes doux depuis la gare et le Nord de la rive droite du Var.

Réhabilitation de la berge après la pose de la canalisation

Les modalités de réhabilitation de la berge après la pose de la canalisation devront être précisées :

- calendrier de la reconstitution ;
- validation des méthodes de reconstitution (récupération et remise en place des rhizomes) avec référence à des reconstitutions du même type réussies et un suivi écologique spécifique.

4.9. Solutions envisagées et justification du choix

Une esquisse des principales solutions de substitution et les raisons pour lesquelles le projet a été choisi sont présentées dans le chapitre 9 pour le carrefour Guynemer (giratoire ou carrefour à feux) et pour le projet de rénovation-extension du centre commercial (sans projet et deux variantes de parking en silo).

Les choix des variantes prennent en compte les objectifs de protection de l'environnement et de développement durable à travers une analyse multicritères :

- amélioration des conditions de circulation pour le carrefour Guynemer ;
- moindre impact sur l'écoulement de la nappe alluviale affleurante pour le parking en silo Sud du centre commercial.

L'autorité environnementale regrette que le critère « bruit » en tant que tel ne soit pas pris en compte dans l'analyse multicritères malgré les impacts négligeables des projets sur l'ambiance acoustique.

4.10. Analyse des méthodes

L'étude d'impact présente une analyse correcte des méthodes utilisées pour analyser les effets du projet sur l'environnement ***à l'exception des hypothèses de trafic dont les méthodes de calcul ne sont pas exposées. La prise en compte des effets cumulés en matière de trafic généré par les différents projets de la Vallée du Var devra notamment être démontrée.***

La liste des études doit être complétée par l'étude Air et Santé et insérée au début du chapitre analyse des méthodes.

5. Conclusion

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

L'imbrication spatiale et temporelle du projet de réaménagement des voies avec le projet de rénovation-extension du centre commercial et celui du chenal d'évacuation des eaux de surverse de crue rend pertinente l'appréciation des impacts et la mise en place de mesures à l'échelle du programme.

Cependant, même si les caractéristiques principales des projets composant le programme sont connues, certains aspects techniques demandent encore à être précisés. Il peut donc exister un certain écart entre les incidences telles qu'elles sont appréciées au niveau des avant-projets et les incidences réelles.

L'autorité environnementale recommande néanmoins de clarifier et de compléter la description du projet, de l'état initial, des impacts des projets et la proposition de mesures, à savoir :

- compléter la description du projet (extension et reprise des réseaux, systèmes de rétention et traitement des eaux pluviales, revêtements de surface, équipements de voies réaménagées, modalités de reconstitution de la digue et de construction du chenal, intégration des dispositifs d'énergie renouvelable) ;
- décrire de façon plus précise la phase chantier (surface, organisation), notamment sur les berges du Var et en phase d'exploitation les modalités de maintenance et d'entretien des espaces extérieurs, des ouvrages et des constructions ;
- compléter les inventaires écologiques par l'expertise sur la faune piscicole ;

- compléter l'état initial du trafic et les hypothèses de son évolution (modalités de calcul, intégration des flux générés par les autres projets, estimation hors heure de pointe...);
- faire une analyse qualitative du réseau de transports collectifs et des itinéraires réservés aux modes doux et de leurs perspectives d'évolution ;
- préciser le niveau d'étude du volet air et santé ;
- étayer la conclusion des effets non significatifs du projet sur l'ambiance acoustique ;
- compléter l'analyse des effets cumulés dans le domaine des déchets ;
- expliciter la certification BREEAM, et réunir les éléments relatifs à l'étude de faisabilité sur le potentiel des énergies renouvelables de la zone selon les dispositions de l'article L 128-4 du code de l'urbanisme ;
- mieux décrire les systèmes de recueil et de traitement des eaux de ruissellement envisagés ;
- apporter des garanties sur les méthodes et le phasage de la reconstitution de la phragmitaie sur les berges du Var ;
- harmoniser les chartes « chantier » et rendre possible la nomination d'un seul coordinateur « environnement » ;
- chiffrer toutes les mesures proposées ;
- exposer la réflexion d'ensemble qui démontre l'appartenance du site des projets à l'espace à enjeux de la DTA ;

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

Laurent NEYER

