



Autorité environnementale

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

Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur la zone d’aménagement concerté (ZAC) Parc Méridia (06)

n°Ae : 2021-72

Avis délibéré n° 2021-72 adopté lors de la séance du 20 octobre 2021

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 20 octobre 2021 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la zone d'aménagement concerté (ZAC) Parc Méridia (06).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Pascal Douard, Virginie Dumoulin, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, Serge Muller, Alby Schmitt, Annie Viu, Véronique Wormser

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents : Marc Clément, François Letourneux, Michel Pascal

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du département des Alpes-Maritimes, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 23 juillet 2021.

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

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courrier en date du 9 août 2021 :

- le préfet de département des Alpes-Maritimes, qui a transmis une contribution en date du 27 septembre 2021,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé de la région PACA, le 19 octobre 2021.

Sur le rapport de Nathalie Bertrand et Bruno Cinotti, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

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

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

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

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

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

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

Synthèse de l'avis

L'établissement public d'aménagement (EPA) Ecovallée projette de créer une zone d'aménagement concerté (Zac) dans le quartier du parc Méridia, sur la commune de Nice (06). C'est un site fortement enclavé, bordé par le Var et des infrastructures de transport routier qui lui sont toutes parallèles. Cette Zac s'inscrit dans l'opération d'intérêt national (OIN) de la plaine du Var (10 000 ha), ayant pour objectifs une « *croissance verte, un développement du tourisme d'affaires et une économie à forte valeur ajoutée (numérique et santé)* ». Mise en œuvre par l'EPA, cette OIN a déjà vu émerger en son sein trois autres Zac à proximité.

La Zac Parc Méridia s'étend sur 60 ha, prévoit un quartier mixte, à la densité « *désirable* » : 5 450 logements dont 35 % de locatif social, 141 000 m² d'activités *économiques « à forte valeur ajoutée »*, dont un pôle santé de 45 000 m², 36 500 m² de commerces et services, 30 000 m² d'équipements publics. Il constitue une transition dans l'aménagement de la basse vallée du Var, entre la densité urbaine au sud et des espaces moins denses et agricoles au nord.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet de Zac sont :

- la résilience aux crues et aux risques d'inondation par débordement du Var et leur incidence sur l'habitat ;
- la prise en compte des nuisances et risques sanitaires (qualité de l'air, bruit...) sur un ancien site d'activités à proximité de grandes infrastructures de transport, pour un projet destiné à augmenter la population présente sur le site ;
- un urbanisme économe en énergie, adapté aux épisodes caniculaires par le renforcement de la présence de la végétation, afin de limiter l'effet d'îlots de chaleur urbains.

L'étude d'impact porte sur la création de la Zac. Une quantité significative de données et d'analyses y figurent. Son actualisation est impérative dans le dossier qui sera présenté à l'appui de la procédure de réalisation de la Zac, pour pouvoir appréhender l'enveloppe probable des incidences pour les principaux enjeux environnementaux du projet. Elle devra alors définir les mesures nécessaires pour garantir l'absence de risque résiduel, pour la sécurité et la santé humaine, avant toute implantation de nouveaux occupants.

Les trois principales recommandations de l'Ae portent sur le risque inondation, la qualité de l'air du secteur, l'exposition au bruit des populations et leurs incidences potentiellement cumulées sur la santé humaine.

L'analyse de la résilience du territoire de la Zac au risque d'inondation devrait inclure un objectif de réduction de la vulnérabilité comme l'y enjoint le plan de gestion des risques d'inondation du bassin Rhône-Méditerranée, pour pouvoir confirmer les implantations de populations et d'activités nouvelles. Pour autant, le projet prévu ne présente pas de mesure compensatoire à la hauteur du risque encouru. L'Ae recommande donc de démontrer la fonctionnalité des compensations prévues, et de garantir l'aménagement d'accès hors d'eau, pour les piétons et pour les véhicules, ainsi que le fonctionnement jusqu'à la crue centennale des différents réseaux.

Concernant la qualité de l'air, la zone d'étude est classée sensible par le schéma régional climat-air-énergie PACA. Face à l'influence directe d'axes routiers importants sur la pollution de l'air de la Zac, il est attendu que l'étude concernant la pollution atmosphérique sur l'ensemble du périmètre soit plus exigeante que celle actuellement proposée. En conséquence, les mesures d'évitement et de réduction éventuellement nécessaires devront être prises lors des phases de réalisation de la Zac.

L'exposition au bruit du périmètre de la Zac est importante et les futurs bâtiments et habitations prévus principalement le long des infrastructures routières, particulièrement exposés. L'Ae recommande de définir des mesures d'évitement et de réduction pour garantir que les nouveaux logements et équipements publics seront exposés à des niveaux de bruit inférieurs aux seuils autorisés.

L'ensemble des observations et recommandations sont présentées dans l'avis détaillé.

Sommaire

1.	Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux	5
1.1	Contexte et contenu du projet	5
1.2	Présentation du projet et des aménagements prévus	6
1.3	Procédures relatives au projet	9
1.4	Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae	10
2.	Analyse de l'étude d'impact	10
2.1	État initial de l'environnement	11
2.1.1	Milieux physiques, sol et sous-sol	11
2.1.2	Eaux	11
2.1.3	Risques majeurs	13
2.1.4	Paysage et patrimoine	15
2.1.5	Milieu urbain et humain, urbanisme	16
2.1.6	Déplacements – bruit	17
2.1.7	Santé humaine – qualité de l'air	19
2.1.8	Milieux naturels	20
2.2	Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu	21
2.3	La prise en compte du risque d'inondation pour la programmation du projet	23
2.4	Eaux	25
2.5	Incidences du projet	25
2.5.1	Incidences en phase travaux	25
2.5.2	Milieux naturels	26
2.5.3	Paysage, patrimoine, insertion urbaine	26
2.5.4	Transports et déplacements – Bruit	27
2.5.5	Qualité de l'air, incidences sanitaires	30
2.5.6	Énergie, gaz à effet de serre, changement climatique	32
2.5.7	Effets cumulés	33
2.6	Résumé non technique	34

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et contenu du projet

Avec la création en 2008 d'une opération d'intérêt national (OIN)² dans la plaine du Var « *seul espace plan encore disponible [...] au carrefour de grandes infrastructures de transport* », la métropole de Nice (Nice Côte d'Azur, NCA)³ s'est inscrite dans une stratégie de diversification et de renouveau économique du territoire métropolitain.

Cette OIN porte un concept d'« Écovallée » fondée sur une « croissance verte », le développement du tourisme d'affaires et une économie à forte valeur ajoutée (numérique et santé)⁴. Mise en œuvre par l'Établissement public d'aménagement Écovallée Plaine du Var, elle couvre une superficie de 10 000 ha, concerne 116 000 habitants et près de 10 000 entreprises sur 15 communes. L'objectif est de « *donner à voir un territoire démonstrateur du Grenelle de l'Environnement* ».

Trois premières opérations d'aménagement prioritaires ont déjà démarré dans le cadre de l'OIN :

- la Zac Grand Arénas (deux équipements structurants : le pôle d'échanges multimodal Nice-Aéroport et le futur parc des expositions et des congrès),
- la Zac Nice Méridia, technopole urbaine,
- la Baronne, site de relocalisation du Marché d'intérêt national⁵.

L'opération Zac Parc Méridia, située dans la plaine du Var et la commune de Nice, s'inscrit dans cette dynamique et constitue la quatrième opération d'aménagement prioritaire de cette OIN. Elle sera dénommée dans la suite de cet avis « projet ».

Située au nord de la Zac Grand Arénas et dans le prolongement de la Zac Nice Méridia, le secteur du projet est un tissu urbain hétérogène, développé de façon anarchique sans plan d'ensemble sur du foncier autrefois dédié à l'activité agricole. Le site rassemble des activités nécessitant de grandes emprises foncières (casses automobiles, loueurs de véhicules, parcs de stockage des entreprises de BTP, friches industrielles, ...), un bâti hétérogène et dispersé, quelques résidences de type pavillonnaire, des équipements sportifs et scolaires. Les espaces non bâtis, boisements, cultures extensives, friches ou vergers y sont relictuels. La direction des espaces verts de la ville de Nice est localisée au nord du site et « *occupe une partie non négligeable du foncier non bâti par des serres horticoles* ». Il résulte de cette situation une forte imperméabilisation des sols.

Le site est traversé du nord au sud par de grands axes de circulation, le boulevard du Mercantour à l'ouest (limité à 70 km/h) et l'avenue Simone Veil restructurée en 2014 accueillant la ligne 3 du tramway à l'est. Ces axes sont tous deux à 2x2 voies séparés par un terre-plein central. Ils forment

² Opération d'urbanisme à laquelle s'applique un régime juridique particulier en raison de son intérêt majeur. L'État conserve dans ces zones la maîtrise de la politique d'urbanisme (wikipédia).

³ Quatre groupements de communes (communauté de communes du Mercantour, communauté de communes de la Tinée, communauté de communes de la Vésubie, communauté urbaine Nice Côte d'Azur) regroupant 49 communes.

⁴ L'Écovallée présente 17 % des emplois des Alpes-Maritimes ; entre 2007 et 2017, elle a connu une croissance de 12,42 % (soit 6 515 emplois nets).

⁵ Marché de gros en fruits, légumes et viandes

des barrières physiques, renforcées à l'ouest du périmètre par l'autoroute A8, entre la Cité des sports et le Var. « *La future ZAC s'inscrit ainsi dans la continuité des opérations d'aménagement engagées plus au Sud* ». Jouxant au nord la future zone agricole, elle assurera une transition entre la technopole urbaine et l'espace agricole reconquis.

L'agglomération s'est dotée d'un troisième plan local de l'habitat (PLH) en 2018 pour une durée de cinq ans. Le diagnostic a souligné « *les faiblesses et les fragilités* » en matière de logement. Il a approuvé un objectif de construction de 2 300 logements par an. La contribution potentielle de l'ensemble de la plaine de Var est estimée entre 16 000 et 20 000 logements.



Figure 1 : Parc Méridia dans son environnement paysager lointain (Source : dossier)

1.2 Présentation du projet et des aménagements prévus

Le Parc Méridia a pour objectif de constituer « *un quartier plus apaisé* » en lien avec le développement d'un grand parc paysager porté par la Métropole auquel il contribue pour environ 17 ha.

Sa programmation mixte, répondant aux orientations du PLU métropolitain (PLUm), est orientée sur le logement qui représente les deux tiers de la surface de plancher (SDP) créée. Elle prévoit une densité « *désirable* » de 140 logements/ha hors parc (et 90 logements/ha en densité brute sur l'ensemble du périmètre)⁶.

⁶ « *La constructibilité a été revue à la baisse (10%) dans une volonté de proposer davantage d'espaces publics, d'accès aux modes doux ainsi qu'une végétalisation plus importante* ».

Le projet de Zac Parc Méridia prévoit ainsi sur 60 ha la création de 589 000 m² de SDP :

- 5 450 logements mixtes (35 % de locatif social, 5 % d'accèsion sociale, 60 % d'accèsion et de locatif libre) sur 381 500 m² ;
- « 141 000 m² d'activités économiques (bureaux, laboratoires, services de santé et locaux d'activités dont environ 45 000 m² d'un pôle santé) ;
- 36 500 m² de commerces et services, dont environ 15 000 m² pour la relocalisation de commerces existants ;
- 30 000 m² d'équipements publics : des équipements de proximité (établissements scolaires, crèche, un centre socio-éducatif de 700 m²) et un équipement sportif à rayonnement métropolitain ».

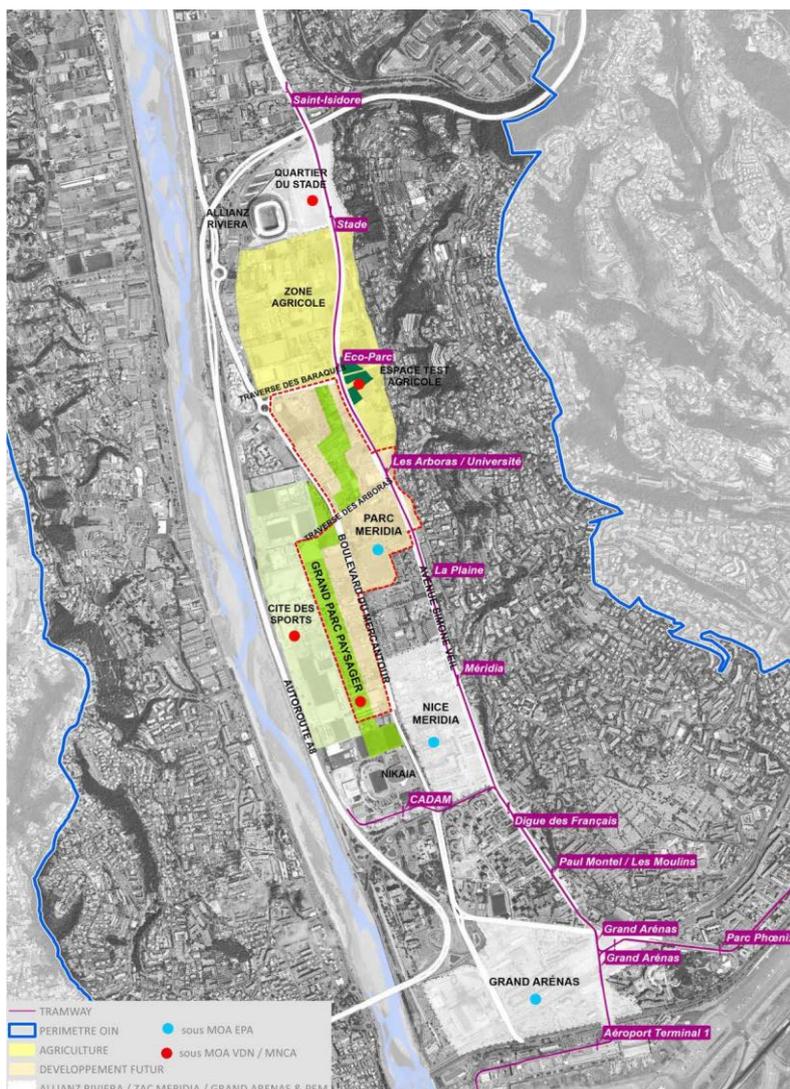


Figure 2 : Opérations dans le secteur sud de l'OIN en pointillés rouges, le périmètre de la ZAC Parc Méridia (Source : dossier)

L'implantation bâtie, de différentes topologies, est « longiligne, parallèle aux sillons est-ouest » et envisage :

- « des commerces sur rue, des activités économiques ou des duplex sur le parc ;
- de logements ou activités de R+3 à R+6-8, proposant une transition douce avec les coteaux ;
- des émergences ponctuelles allant de R+10 à R+15 positionnées en transition avec la ZAC Méridia plus dense ».

En accompagnement, « *l'amélioration des trames viaires existantes* » sera prévue par des traverses est-ouest, axes structurants paysagers « *pouvant accueillir une mobilité plus douce, plus paysagère et locale permettant la desserte des îlots en profondeur* », par des voies polyvalentes support d'usages techniques (recyclage, gestion des eaux, éclairage) et d'usages récréatifs (mobilier sportif, bancs), par un réseau de places et de placettes.



Figure 3 : Programmation prévisionnelle de la ZAC Parc Méridia (Source : dossier)

Le projet vise à « *limiter la consommation d'espaces et préserver les espaces naturels et agricoles ; maîtriser l'imperméabilisation ; favoriser les transports en commun et les formes de déplacements doux ; diminuer la consommation d'énergie ; assurer une ville de proximité* ».

De plus, le projet planifie l'accueil d'environ 6 000 emplois avec « *le développement d'activités économiques innovantes, tournées vers la santé, le sport, l'alimentaire et les technologies vertes et notamment un projet de pôle santé rééquilibrant l'offre de médecine, à l'ouest de Nice* ».

Le dossier ne précise pas la complémentarité de ce nouveau pôle d'emplois avec les autres pôles de NCA ou en dehors de l'agglomération. Il a été précisé aux rapporteurs lors de leur visite que les quatre grandes thématiques d'activités prévues sur la Zac étaient complémentaires aux autres zones d'activité et ne risquaient pas de créer un effet d'aspiration d'activités déjà existantes ailleurs, le maître d'ouvrage ne s'interdisant pas par ailleurs de considérer des relocalisations sur la Zac au vu des dossiers et de l'expression du besoin de développement des entreprises.

Le projet prévoit la création d'une crèche, de deux groupes scolaires, des équipements de santé non définis, dont il est précisé que « *la localisation de ces établissements n'est pas connue à la date de rédaction du présent document* ».

Le projet favorise les transports en communs (le site est desservi par la ligne 3 du tramway mise en service en 2019) et les déplacements actifs par des espaces de circulation sécurisés aux cycles et aux piétons.

Enfin, afin de répondre aux contraintes liées au plan de protection contre les risques d'inondation (PPRI), il est prévu des aménagements spécifiques :

- « une marge de recul de 4 mètres par rapport aux limites de l'unité foncière ou par rapport aux limites du secteur de plan masse ;
- un exhaussement des sols (TN+0,5m) inférieur à 50 % à l'échelle de l'unité foncière ou à l'échelle d'un secteur de plan masse ;
- une surélévation du plancher bas par rapport au terrain naturel (TN+0,5m) » ;
- la rédaction d'un plan masse sur une partie du périmètre soumis aux prescriptions ;
- un accès aux parkings souterrains hors eau ou avec dispositifs de portes étanches ».

L'offre publique de stationnement en surface sur voirie privilégiera les déposes minutes localisées en fonction des centralités (zones denses, équipements, commerces...) ; l'organisation du stationnement est encore à l'étude. En application du PLU, son dimensionnement devrait être fixé à une ou 1,2 place par logement en fonction de la proximité au tramway. Quatre parkings silos mutualisés permettront d'assurer l'offre de stationnement « dans les secteurs où elle n'est pas réalisable en infrastructure sous les bâtiments », ou pour le stationnement des visiteurs ou la seconde voiture. Rien n'est précisé sur le stationnement des vélos (et la localisation de ceux-ci) alors que le projet affirme son objectif de développer les modes actifs.

L'Ae recommande de préciser dans la présentation du projet la localisation et le nombre de stationnement prévus pour vélos.

L'ambition de « Faire émerger un éco-quartier porteur d'une ambition forte sur les plans urbain, environnemental, écologique et paysager »⁷ n'est pas caractérisée.

Un coût prévisionnel de la Zac n'est pas indiqué.

1.3 Procédures relatives au projet

Par la délibération du 7 mars 2019, le conseil d'administration de l'EPA a pris l'initiative de l'opération, choisissant la procédure de zone d'aménagement concerté comme le montage opérationnel le plus adapté, permettant à l'EPA de délimiter un périmètre d'intervention de projet urbain.

Une concertation préalable pour l'élaboration du projet Parc Méridia a été lancée par l'EPA le 12 avril 2021 conformément au code de l'urbanisme. Son conseil d'administration en a approuvé, par sa délibération du 17 décembre 2020, les objectifs et les modalités (au titre de l'article L. 103-3 du Code de l'urbanisme) :

« Les objectifs de la concertation sont ceux prévus au Code de l'urbanisme,

- Associer, pendant toute la durée d'élaboration du projet de ZAC, les habitants, les associations locales, et les autres personnes concernées ;
- Permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente ».

⁷ Ambition affichée dans le document « Opération d'aménagement Parc Méridia – Projet de dossier de création de la ZAC Parc Méridia », p. 9.

Au titre de la rubrique 39 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement l'opération est soumise à évaluation environnementale.

Le projet étant porté par un établissement public sous la tutelle de la ministre chargée de l'environnement, l'Ae est l'autorité environnementale compétente pour émettre un avis sur le dossier.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet de Zac Parc Méridia sont :

- la résilience⁸ aux risques d'inondation (crues par débordement du Var, ruissellement et remontée de nappe) et leur incidence sur l'ensemble des installations de la Zac ;
- la prise en compte des nuisances et risques sanitaires (qualité de l'air, bruit, pollution des sols...) sur un ancien site d'activités à proximité de grandes infrastructures de transport, pour un projet destiné à augmenter la population présente sur le site ;
- un urbanisme économe en énergie, adapté aux épisodes caniculaires par le renforcement de la présence de la végétation, afin de limiter l'effet d'îlots de chaleur urbains ;
- l'articulation des nombreux chantiers prévus sur le secteur d'étude, afin de limiter leurs impacts pour les riverains et les usagers des infrastructures de transport, les travaux liés à la ZAC devant s'étendre sur une très longue période de temps du fait des différentes temporalités du projet ;
- une requalification urbaine et paysagère du site conciliant développement et économie d'espace.

2. Analyse de l'étude d'impact

Les périmètres d'études considérés dans l'étude d'impact sont : la zone d'étude immédiate correspondant au site de la Zac Parc Méridia (60 ha) ; un périmètre d'étude dit « élargi » qui a trait aux communes concernées par l'OIN Plaine du Var (233 km²) ; un périmètre d'enveloppe de section routière (zone d'étude immédiate élargie) défini par son incidence sur les flux routiers du projet⁹ ; la basse Vallée du Var élargie pour l'étude sur la qualité de l'air¹⁰.

L'étude d'impact est structurée, abordant l'ensemble des enjeux environnementaux. Les répétitions et les informations répétées dans différentes parties du dossier en rendent cependant la lecture malaisée (comme la compilation dans un seul fichier du dossier électronique).

Le dossier est présenté au stade de création de la Zac Parc Méridia et constitue une première version de l'étude d'impact, nécessaire à la réalisation du projet lors de la première autorisation. Il comporte d'ores et déjà des données et des analyses parfois détaillées dans des annexes, qui permettent pour certains enjeux environnementaux de disposer d'un niveau de précision satisfaisant. D'autres enjeux moins renseignés sont moins bien appréhendés.

L'analyse par l'Ae du dossier met en évidence la nécessité de compléter de façon prioritaire certains diagnostics (identification des aléas et réduction de la vulnérabilité aux risques, tout particulièrement ceux d'inondation, impacts sanitaires – notamment bruit, qualité de l'air, émissions

⁸ La résilience mesure la capacité à s'adapter face aux risques tout en en réduisant les impacts (Dauphiné A., Provitolo D., 2007, La résilience : un concept pour la gestion des risques, *Annales de géographie*, 2007/2, n° 654, p. 115-125.

⁹ « Le réseau d'étude pour un projet d'infrastructures routières, est composé des voies créées et/ou supprimées par le projet et des voies dont le trafic varie de +/- 10 % (axes dont le trafic est supérieur à 5 000 véh/jour) ou +/- 500 véhicules [axes dont le trafic est inférieur à 5 000 véh/jour] à l'horizon d'étude le plus lointain ».

¹⁰ Répondant aux attentes de la note technique du 22 février 2019

de gaz à effet de serre), de façon plus détaillée et en prenant mieux en compte la hauteur des bâtiments, avant de confirmer ou de reconsidérer la programmation pour l'instant envisagée et de définir en conséquence des mesures d'évitement et de réduction proportionnées.

Reprenant la synthèse des constats formulée dans sa note Ae n°2019-N-07 du 5 février 2020 relative aux Zac et autres projets d'aménagement urbain, « *si, le plus souvent, l'actualisation au stade de la demande d'utilité publique du projet lorsqu'elle est nécessaire, puis du dossier de réalisation et de la demande d'autorisation environnementale, permettent de disposer d'informations plus complètes, le principe général reste d'être, au plus tard au moment de la déclaration d'utilité publique, en mesure d'appliquer la théorie du bilan¹¹ et, par conséquent, de pouvoir appréhender globalement l'enveloppe probable des principaux enjeux environnementaux du projet tenant compte des mesures correctement dimensionnées au plus tard à ce stade* ». Pour l'Ae, ce principe sera à retenir impérativement dans le dossier qui sera présenté à l'appui de la procédure de réalisation de la Zac.

2.1 État initial de l'environnement

2.1.1 Milieux physiques, sol et sous-sol

La Zac Parc Méridia est située dans la basse vallée du Var, vaste espace d'accumulation d'alluvions fluviales récentes surmontées d'argiles et de limons sableux, qui renferme une nappe alluviale en lien direct avec le fleuve.

Sur le site d'étude entouré de coteaux allant jusqu'à une altitude de 200 mètres, le relief est plat. Cette topographie crée des conditions climatiques particulières et implique des risques à prendre en compte (inondation par crue, ruissellement pluvial ou remontée de nappe...).

Les premières études bibliographiques ont montré une pollution potentielle du sol sur une partie significative du site. De plus, les occupations de ces terrains par des casses automobiles, ou d'autres activités de stockage se sont accompagnées localement de pollutions avérées ou supposées. L'inventaire présenté dans l'étude d'impact en dresse un premier constat. Une connaissance précise de ces pollutions, préconisée par le projet, est nécessaire pour évaluer les risques de pollution de la nappe par l'infiltration des eaux de ruissellement.

L'Ae recommande de fournir dans l'étude d'impact une présentation plus précise des secteurs pollués et de leur niveau de pollution et des restrictions éventuellement nécessaires à l'infiltration des eaux de ruissellement pour protéger la nappe de toute pollution.

2.1.2 Eaux

La Zac Parc Méridia est située dans l'un des trois sous-bassins du Var : le Var inférieur ou basse vallée, allant des gorges de la Mescla jusqu'à son embouchure entre Nice et Saint-Laurent-du-Var. Parc Méridia se situe à 500 m environ à l'est du lit du Var. Il faut noter que des traces de canaux sont présentes sur le site, marqueurs de l'histoire de cette plaine agricole. Le canal des Arrostants traverse notamment le périmètre de la future Zac. L'exutoire de ce canal n'apparaît cependant pas clairement.

¹¹ Suivant la « théorie du bilan », établie par la jurisprudence du Conseil d'État (CE 29 mai 1971 Ville nouvelle Est) : « *une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte, ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente* ».

Parc Méridia se situe sur la nappe des alluvions de la basse vallée du Var qui repose sur la nappe des poudingues pliocènes. Ces masses d'eau souterraines sont en bon état qualitatif et quantitatif. Le toit de la nappe au droit du site est entre 4,70 et 5,75 m par rapport au terrain naturel.

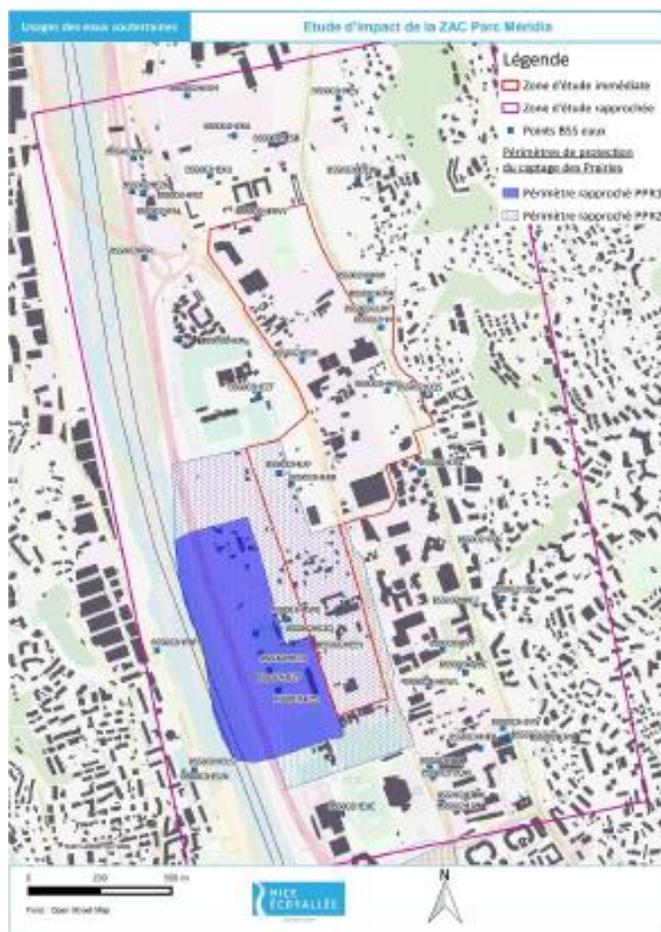


Figure 4 : Périmètres de protection rapprochés des captages (Source : dossier)

Le site d'étude présente de bonnes conditions d'alimentation générale en eau potable avec une eau pompée dans la nappe du Var qui présente un bon état quantitatif.

Dans la zone de protection de la nappe alluviale du Var, qui s'étend sur l'ensemble du périmètre, le projet veillera à ne pas en détériorer l'alimentation et la qualité de l'eau, notamment en tenant compte de celle-ci pour l'implantation des parkings souterrains. Une attention particulière sera portée aux affouillements et exhaussements des sols ainsi qu'aux propriétés des matériaux utilisés. Deux captages pour l'alimentation en eau potable sont présents à proximité du site : le captage de Sagnes et celui des Prairies. Le périmètre de protection rapprochée du champ captant des Prairies concerne la partie sud du projet, à l'ouest du boulevard du Mercantour.

Des prescriptions particulières sont à prendre en compte dans leurs périmètres de protection :

- sur la gestion des eaux pluviales : l'infiltration à la parcelle est proscrite, ce qui interdira d'infiltrer les eaux de ruissellement de ce bassin versant de 300 ha, eaux qui devront donc être dirigées vers le réseau d'assainissement dont le redimensionnement pour accueillir ces volumes supplémentaires n'est pas évoqué;
- sur les réseaux : mise en place de canalisations doubles pour garantir l'étanchéité ;
- sur les constructions : prescriptions relatives aux ouvrages enterrés et aux procédés de mise en œuvre.

Concernant la dépollution des eaux pluviales, le traitement sera effectif pour les eaux de ruissellement issues des voiries jusqu'à une pluie de période de retour biannuelle.

2.1.3 Risques majeurs

La Zac, particulièrement concernée par cette thématique, est couverte par deux PPR (inondation et sismique). Malgré la présence de ces risques, l'urbanisation s'y est faite pendant des années sans réelle prise en compte de ces enjeux (puisque le PPRi date de 2011 et le PPRs de 2019), rendant vulnérables les personnes et les biens présents sur le territoire. Ainsi, le défi est d'opérer un changement de comportements, en ne niant plus le risque mais en l'intégrant.

Risque inondation

Le rapport de présentation précise que « *compte tenu de la prégnance de la question de l'inondabilité et face aux enjeux du changement climatique, la question de la résilience du quartier sera aussi un axe central du projet. Il s'agira notamment de penser des aménagements pour un quartier adapté aux enjeux que pose le climat (inondations, pics de chaleur)* ».

L'ensemble de la plaine du Var fait l'objet d'un plan de prévention des risques d'inondation (PPRi) "Basse vallée du Var", qui a défini des niveaux d'aléas (hauteurs d'eau / vitesse) selon les scénarios les plus défavorables (crue exceptionnelle et rupture de digue concomitantes) permettant de délimiter des zones inconstructibles (zones rouges) et des zones où les autorisations de construire seraient soumises à prescriptions (zones bleues).

D'après le PPRi, le projet est partiellement localisé en zone bleue B5 qui correspond à un aléa de base nul, considérée comme protégée par une digue, et un aléa exceptionnel à risque faible à moyen, défini comme la combinaison d'une crue décennale pour les vallons et d'une crue centennale du Var avec effacement des digues. Cela implique des prescriptions spécifiques et règles de constructions pour l'aménagement d'une partie de Parc Méridia (secteur à l'ouest du boulevard du Mercantour et une partie des secteurs à l'est de ce même boulevard) définies dans le PPRi¹².

De plus, des investissements importants ont été réalisés dans le cadre d'un premier programme d'actions de prévention des inondations (Papi) sur la période 2009–2014 pour constituer une première étape d'une gestion intégrée de prévention du risque inondation à long terme sur la basse vallée du Var et les vallons. Une deuxième phase d'investissement a été mise en œuvre dans le cadre du programme d'actions Papi Var 2, sur la période 2013–2021, associant l'État, le Département, la Métropole NCA et l'EPA, et porté par le Smiage¹³.

De ce Papi, l'EPA porte l'action intitulée « *mise en œuvre d'une stratégie de réduction de la vulnérabilité en plaine du Var et cahier de solutions techniques* ». L'EPA, accompagné d'un prestataire, met en œuvre une démarche visant à la prise en compte des risques liés à l'eau dans l'aménagement et la construction. Cette démarche poursuit un double objectif :

- mettre à disposition du grand public et des opérateurs un guide des bonnes pratiques de l'aménageur sur les risques liés à l'eau,

¹² En parallèle, le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) a été actualisé et approuvé en 2016 de manière à disposer d'un outil stratégique de planification à l'échelle du bassin versant du Var sur les thématiques inondation, pluvial et gestion de l'eau.

¹³ Syndicat mixte pour les Inondations, l'aménagement et la gestion de l'Eau maralpin.

- fournir aux maîtrises d'ouvrage et maîtrises d'œuvre un cahier de solutions techniques pour la bonne application du PPRI.

Un Papi Var 3 est actuellement en cours d'élaboration par le Smiage, en coordination avec les acteurs locaux.

L'analyse de l'état initial est assez détaillée (notamment sous forme de cartes, rappelant le zonage du PPRI de la basse vallée du Var approuvé le 17 avril 2011) mais ne présente pas complètement les enjeux. Il y manque l'analyse de la dernière crue (début octobre 2020) qui a montré que l'écoulement du Var pourrait, dans certaines circonstances météorologiques rares, atteindre des débits plus élevés que ceux qui servent de référence et que la puissance érosive de la crue et des surélévations temporaires du lit remettent en cause le niveau de protection assuré par certaines digues présentées comme résistantes à la crue de référence.

Comme elle l'a déjà fait pour le PLUm¹⁴, l'Ae considère que *« les dispositions du PPRI sont discutables en tant qu'il transpose au Var, rivière à crue rapide, la « doctrine Rhône » conçue pour des cours d'eau à crue lente, qui ouvre la possibilité de construction derrière des digues résistantes à l'aléa de référence et non détruites par l'aléa exceptionnel. Des travaux de protection des enjeux existants ont été réalisés ou sont engagés pour protéger les secteurs d'ores et déjà urbanisés. Le PPRI donne l'illusion trompeuse que les digues protègent les espaces concernés, alors que, même consolidées, elles n'assurent qu'une protection partielle. »*

Le dossier fait référence aux cartographies des aléas du territoire à risque important d'inondation de Nice/Cannes/Mandelieu¹⁵ arrêtées par le préfet de bassin le 20 décembre 2013 en application de la directive inondation : il reprend un zonage de la probabilité des crues, sans rappeler la gravité de l'aléa, information déterminante pour les choix d'aménagement. La présentation de telles cartes sont indispensables à une complète information du public. Par conséquent, l'Ae ne peut se satisfaire de l'affirmation : *« L'ensemble des documents de gestion du risque inondation sont donc compatibles entre eux »*.

Elle recommande de présenter, dans l'analyse de l'état initial, les cartographies de l'aléa moyen et de l'aléa exceptionnel du territoire à risque important d'inondation de Nice/Cannes/Mandelieu qui concernent la métropole et de prendre en compte les informations nouvelles apportées par la tempête du 2 octobre 2020 sur l'aléa de crue torrentielle du Var.

Un risque fort d'inondation par remontée de nappe est également présent sur toute la zone d'étude.

Risque sismique

Cette question est évoquée en un alinéa et un tableau qui liste les plans de prévention des risques (PPR) de séisme approuvés, sans en décrire le contenu. Le préfet des Alpes-Maritimes a approuvé le 28 janvier 2019 le PPR de la commune de Nice. Selon ce PPRs en vigueur, le périmètre de projet s'étend sur les zones d'aléa sismique B1 (sol sédimentaire peu épais) et B2 (sol sédimentaire

¹⁴ Avis Ae n° 2019-21 : Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le plan local d'urbanisme métropolitain de Nice (06).

¹⁵ Territoire doté d'un plan de gestion du risque d'inondation (PGRI) et d'une stratégie locale de gestion du risque d'inondation (SLGRI) qui sont mentionnés mais non rappelés dans l'étude d'impact, bien que la SLGRI comporte un objectif n°2 qui s'impose à tout aménageur et qui prescrit de *« Améliorer la prévision des phénomènes hydrométéorologiques et se préparer à la crise »* avec un item *« Initier (sic) des démarches de réduction de la vulnérabilité sur les bâtiments et les équipements sensibles et stratégiques »*.

moyennement épais). Des prescriptions sont définies dans le règlement et seront à prendre en compte pour les travaux, ouvrages, aménagements ou constructions.

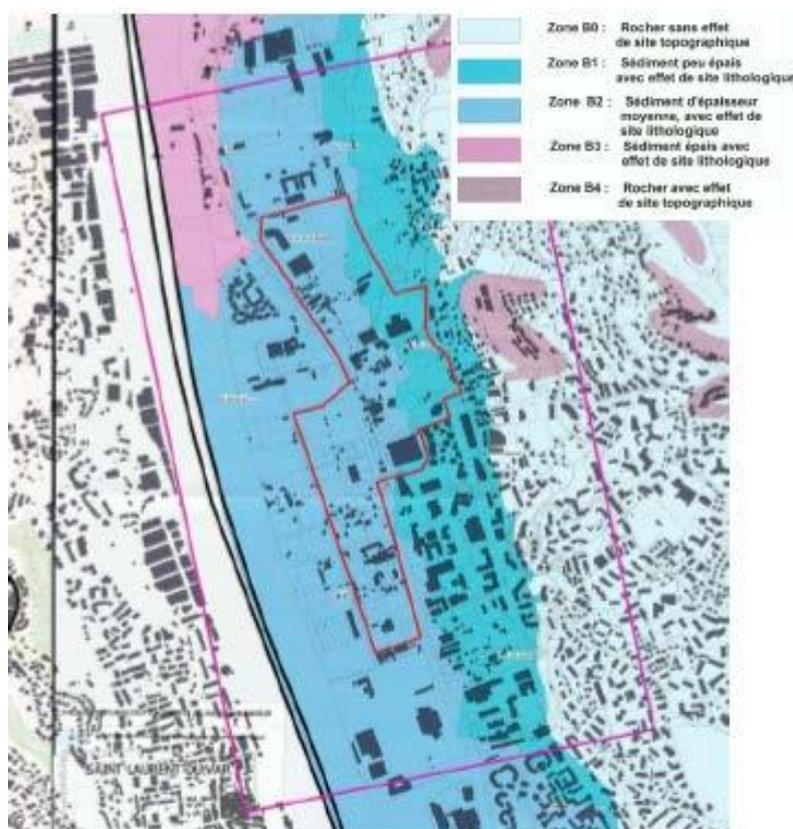


Figure 5 : Aléa sismique dans le secteur étudié (Source : dossier)

Comme pour le risque d'inondation, compte tenu de la gravité potentielle de ce risque pour la métropole, il serait important de présenter les principales caractéristiques de l'aléa sismique sur le territoire de la métropole.

L'Ae recommande de présenter, dans l'analyse de l'état initial, les caractéristiques de l'aléa sismique, en particulier le zonage et les règlements du PPR « séismes » de Nice.

Risque industriel et technologique

Le périmètre de projet est concerné par une canalisation sous pression de transport de gaz exploitée par GRTgaz ainsi que par un risque de transport de marchandises dangereuses (TMD) lié à la présence du boulevard du Mercantour et de l'autoroute.

Autres risques

La zone d'étude est soumise à un aléa moyen de retrait-gonflement des argiles. Des informations sont fournies pour d'autres aléas naturels : mouvements de terrain, feux de forêt.

2.1.4 Paysage et patrimoine

La Zac s'inscrit dans la plaine du Var et ses déterminants géographiques¹⁶, hydrologie du fleuve et, de part et d'autre de son lit, des coteaux montagneux dont les versants sont modelés de terrasses. Dans sa partie inférieure, l'écoulement du Var a été contraint par les aménagements et la pression

¹⁶ Le département des Alpes-Maritimes a publié un « atlas et politique du paysage pour les Alpes-Maritimes » en 1998.

du développement d'activités économiques maintes fois remaniées. La rive droite était historiquement dédiée à l'activité agricole et horticole, aujourd'hui mitée par l'urbanisation.

L'aire d'étude d'une topographie « plutôt douce », constitue « *un paysage en transformation qui présente encore des vues intéressantes sur le Var et sur les coteaux* » et propose une vue du paysage proche anthropisé des coteaux et du paysage lointain du *Baou de Saint-Jeannet et du Baou de La Gaude* « *grand paysage marqueur de l'identité de la basse vallée du Var* ». Cet espace est très hétérogène, qualifié par le dossier de « *zone sans identité* », au développement anarchique (19,2 ha d'activités industrielles et tertiaires, 15,5 ha de friches agricoles, 0,8 ha d'habitat isolé, 5,2 ha d'équipements sportifs, 8,2 ha d'infrastructures de transport, 5,1 ha de friches urbaines et espaces verts), « *sans raisonnement d'ensemble du point de vue de l'aménagement* ». La Zac constitue une transition entre un espace agricole relativement préservé au nord et des zones commerciales et d'habitations au sud.

L'aire d'étude rapprochée ne touche aucun patrimoine culturel ou site inscrit ou classé¹⁷.

2.1.5 Milieu urbain et humain, urbanisme

La croissance démographique de Nice communauté d'agglomération (538 600 habitants en 2011, dont 344 100 habitants sur la seule ville de Nice) connaît un ralentissement depuis les années 1990¹⁸, l'essentiel de celle-ci se concentrant sur le littoral. La population y est relativement âgée (en 2016 23,6 % avait 65 ans et plus).

Le parc de logements sur Nice est assez ancien (45 % datent d'avant 1948) et la part de vacance importante : 13,3 % en 2016 à comparer à 9 % en moyenne pour la Métropole. L'OIN comptait en 2017 66 243 logements dont 9,5 % de logements vacants. La cherté du marché immobilier et la faiblesse du logement social alors que 72 % des ménages répondent aux critères d'obtention d'un logement social créent une tension sur l'accès au logement qui « *entrave l'attractivité économique du territoire* ».

Le PLUm s'est doté d'un ensemble d'opérations d'aménagement et de programmation (OAP) thématiques et sectorielles. Le projet de Zac Parc Méridia est concerné par trois d'entre elles: l'OAP sectorielle « Nice Plaine du Var, Ville, nature, agriculture » ; deux OAP thématiques « Climat Air Énergie Eau » et « Mobilité ». Le projet devra se conformer aux règlements et prescriptions de ces OAP existantes. Dans le cas contraire, une mise en compatibilité sera nécessaire.

La zone d'étude est concernée par plusieurs zonages du PLUm : 1AUd, 2AU, UBb, Njp¹⁹. Des prescriptions supplémentaires en termes d'urbanisation seront à prendre en compte, la zone d'étude étant située en partie en zone bleue du PPRi du Var. « *La zone d'étude immédiate comporte de nombreux emplacements réservés, dont le bénéficiaire est la métropole Nice Côte d'Azur* ».

¹⁷ La Délégation Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) ne s'est pas encore prononcée sur l'éventuel patrimoine archéologique que la ZAC serait susceptible de porter.

¹⁸ Entre 2006 et 2011, le NCA a même perdu 3 000 habitants. Insee, 2014, Métropole Nice Côte d'Azur, Une croissance démographique à retrouver, Insee Analyses, n°7, novembre, 4p.

¹⁹ Aud : zone de développement d'habitat de faible densité ; UBb : zone à vocation mixte de logement, commerces, services et équipements publics; 2AU : zone dite « zone à urbaniser stricte » ; Njp : zone relative aux jardins publics.

2.1.6 Déplacements – bruit

Une enquête de circulation a été réalisée en 2019 sur les sections routières de l'aire d'étude et, aux heures de pointe, sur les principaux carrefours de la Zac. Ces comptages n'incluent ni l'autoroute A8, ni les diffuseurs en lien avec la Zac, ni les sections routières au sud et au nord de la Zac qui seraient susceptibles de connaître des modifications de trafic liées au projet. Le périmètre de cette étude est donc trop restreint.

L'Ae recommande de reprendre la définition de l'aire d'étude du trafic et de l'élargir afin d'y inclure les tronçons routiers sous influence de la Zac.

Déplacements

L'enquête circulation évalue le trafic journalier moyen du boulevard du Mercantour comme intense, actuellement à 40 à 50 000 véhicules/ jour, avec environ 6 % de poids lourds d'environ 6 %. Le trafic de l'avenue Simone Veil réaménagée récemment est plus modéré, de l'ordre de 11 000 véhicules/ jour dont 5 % de poids lourds. Le périmètre est également desservi par le boulevard Luciano en boucle sur le boulevard du Mercantour, qui accueille un trafic modéré de 2 000 véhicules/ jour en moyenne. Plusieurs axes transversaux de moindre importance relient ces trois voies, d'est en ouest, limités à 50 km/h²⁰ et comptant de 4 500 à 8 000 véhicules/ jour.

Le système de desserte routière connaît aujourd'hui des « *limites de saturation* » ou des ralentissements aux heures de pointe du matin et du soir sur les voies structurantes de la Zac ou lui donnant accès, en particulier l'autoroute A8 (à 250 m au sud de la Zac et à environs 300 m en moyenne au nord²¹) au niveau des échangeurs situés au sud de l'aire d'étude et l'accès du sud de la zone ; sur le carrefour du boulevard du Mercantour et de la traverse « Digue des Français » (réserve de capacité de trafic de 5 %) et au carrefour à feux de l'avenue Simone Veil avec cette même traverse le matin ; sur l'ensemble du boulevard du Mercantour en direction du sud un trafic chargé le soir.

L'espace dédié aux cheminements piétons est très insuffisante, tant sur les voies principales que sur les voies transversales.

Les aménagements des modes actifs sont inégaux. Le boulevard du Mercantour est peu à pas aménagé pour les vélos et « *constitue un point dur en matière de déplacements cyclables, et il est difficilement traversable* ». L'avenue Simone Veil dispose de deux pistes cyclables qui se déploient le long de la Zac, s'imposant comme « *aménagement cyclable structurant, qui assure une liaison de qualité avec le réseau cyclable de la Métropole* ». Le reste du réseau interne de la Zac est peu adapté pour les vélos. Le développement des modes de déplacement actif est considéré comme un enjeu fort.

Le dossier constate que « *La culture de la voiture est très ancrée chez les habitants de la ville* ». Aucune donnée sur l'accidentalité n'est fournie.

²⁰ Sauf la transversale avenue Claude Debussy à 30km/h reliant l'avenue Simone Veil au boulevard du Mercantour.

²¹ Appréciables sur les figures présentées (la distance exacte n'étant pas donnée dans le dossier). Le trafic supporté par l'A8 n'est pas fourni.

L'offre publique de stationnement dans la Zac est jugée par le dossier relativement réduite en situation initiale²² sur le périmètre de la Zac : dans la journée, le stationnement est chargé voire saturé dans la partie sud du secteur d'étude ; la nuit, le stationnement est globalement peu chargé. Elle n'est pas chiffrée.

L'avenue Simone Veil accueille depuis 2019 la ligne de tramway T3²³. La Zac est desservie par des lignes de bus interurbaines : quatre lignes de bus à une fréquence de 13 mn à 24 mn sont en place ; cinq autres lignes à moindre fréquence (3 bus/jour) la desservent également : « *Une partie de la ZAC est située à plus de 300 m à pied d'un arrêt de bus* »²⁴.

Bruit

Nice dispose d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) approuvé en 2019 dans lequel l'autoroute A8, le boulevard du Mercantour et l'avenue Simone Veil, respectivement classés en catégories 1, 2 au nord et 3 au sud pour le boulevard, et 4 sont les axes de la vallée du Var (avec la route de Grenoble) concernés par une problématique bruit²⁵.

Une campagne de mesure acoustique (diurne et nocturne) a été réalisée sur la localisation de la future Zac (huit points de mesure) sans l'élargir aux voiries périphériques qui supporteront un trafic automobile supplémentaire généré par la ZAC²⁶.

Les mesures effectuées montrent que « *le quartier est très bruyant avec la présence des voies très circulées* » du boulevard du Mercantour et de l'autoroute A8 (les zones affectées par le bruit sont de « *300 m pour l'autoroute A8 et de 250 m pour le boulevard du Mercantour* »). Les façades des bâtiments longeant le boulevard du Mercantour sont exposées à de « *très forts niveaux de bruit* » (> 65 dB de jour et > 60 dB de nuit), caractérisant une nuisance sonore « *non modérée* ». Le Boulevard Jean Luciano est influencé par le bruit de l'autoroute A8, les niveaux sonores « *sont élevés mais restent inférieurs au seuil de définition d'une ambiance sonore non modérée* ».

Les habitations en bordure de l'avenue Simone Veil connaissent une ambiance sonore modérée.

Rien n'est dit dans le dossier sur d'éventuelles nuisances sonores dues au trafic aérien de l'aéroport de Nice au sud de la zone en bordure littorale. Toutefois le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome Nice Côte d'Azur, non mentionné dans le dossier, n'inclut pas la zone d'étude dans le périmètre d'étude dans sa zone d'influence sonore.

L'Ae recommande d'élargir le périmètre de mesure pour intégrer notamment les voiries qui supporteront un trafic automobile supplémentaire généré par la ZAC.

²² L'avenue Simone Veil comporte une file de stationnement longitudinal sur certaines sections ; le boulevard Jean Luciano (dans sa partie sud) et l'avenue Pierre Isnard comportent un stationnement de chaque côté de la voie ; certaines voies transversales comportent une file de stationnement sur chaussée.

²³ Déjà en fonctionnement mais qui n'était pas en fonction lors de l'établissement de l'état initial.

²⁴ « *Certains secteurs du boulevard du Mercantour, du boulevard Jean Luciano et de l'avenue Pierre Isnard* ».

²⁵ « *Le PPBE identifie des zones de dépassement réglementaire aux abords de l'autoroute A8 et du boulevard du Mercantour* »

²⁶ Comme le préconise la note de l'Autorité environnementale relative aux zones d'aménagement concerté (ZAC) et autres projets d'aménagements urbains – Note délibérée n°Ae 2019 N 07 adoptée lors de la séance du 5 février 2020.

2.1.7 Santé humaine – qualité de l'air

L'étude air et santé a été adaptée à partir des attendus des études routières de niveau I et II en référence à la note technique du 22 février 2019²⁷. Le dossier n'indique toutefois pas clairement, par exemple par une représentation graphique, les délimitations de ces niveaux au sein de la Zac.

Le schéma régional climat-air-énergie (SRCAE) PACA de 2013 classe l'aire d'étude du projet en zone sensible pour la qualité de l'air en Provence-Alpes Côte d'Azur, pour les particules fines et le dioxyde d'azote (NO₂).

Le plan de protection de l'atmosphère (PPA) des Alpes Maritimes/ Alpes –Maritimes du Sud, approuvé par arrêté préfectoral le 6 novembre 2013, fixe pour 52 communes, dont Nice, des objectifs de réduction de polluants atmosphériques « *pouvant nécessiter la mise en place de mesures contraignantes* »²⁸. Ainsi, la ville de Nice présente une qualité de l'air qualifiée de médiocre à mauvaise sur les zones les plus densément urbanisées principalement due aux émissions du trafic routier.

Le dossier qualifie les dépassements de seuils en polluants et particules selon les seuils de l'organisation mondiale pour la santé (OMS), antérieurs à leur révision en septembre 2021, ce qui est compréhensible compte-tenu de la date de réalisation de l'étude mais qui sous-estime les incidences sur la santé humaine.

Les modélisations AtmoSud donnent des tendances de la qualité de l'air autour du périmètre de la Zac²⁹ : des concentrations élevées, voire très élevées de NO₂ « *aux abords des axes routiers à fort trafic notamment l'autoroute A8, le boulevard du Mercantour* » ; des émissions de PM₁₀ au-dessus des seuils de l'OMS ; des dépassements de seuils pour les PM_{2,5} et l'ozone (sur la station la plus proche du périmètre de la Zac).

Les nouvelles valeurs guide de l'OMS³⁰ conduisent à reconsidérer le non-respect des valeurs limites de façon plus sévère, y compris pour le périurbain qui, jusqu'alors, avait conduit l'étude d'impact à considérer (modélisation 2018 Atmosud) que le cœur du périmètre projet était moins impacté (« *la valeur limite réglementaire semble respectée malgré des concentrations élevées* »).

Il en est ainsi des valeurs de la campagne de mesures réalisée en 2019 en différents points du périmètre de la future Zac, pour les polluants NO₂ et les particules. Elle a montré des teneurs élevées en NO₂³¹ liées aux polluants du trafic « *du fait des vents (représentatifs des vents normaux annuels) entraînant les polluants de l'A8 et du boulevard du Mercantour vers le cœur du projet, et ce, malgré des conditions favorisant l'atténuation des polluants (pluies très importantes)* ». La concentration maximale sur le périmètre de la zone d'étude (à proximité de l'A8), au niveau du boulevard du Mercantour et du chemin des Arboras est supérieure au seuil réglementaire annuel. Les émissions en particules PM_{2,5} oscillent en moyenne journalière sur les huit points de mesure entre 5 et 12 µg/m³ (pouvant aller jusqu'à 22 µg/m³ pour un point de mesure en trafic urbain) ; celles en PM₁₀ entre 7 et 14 µg/m³. Elles restent inférieures en moyenne aux valeurs guide journalières 2021 de

²⁷ Note technique NOR : TRET1833075N du 22 février 2019.

²⁸ Ce PPA est en cours de révision et le projet de PPA 3 « objectif 2025 » est au stade du dossier d'enquête publique.

²⁹ Stations périurbaines de l'aéroport de Nice (à 2,7 km) et de Nice ouest botanique (à 1,2 km) ; station urbaine de Nice Promenade des Anglais (à 3,5 km), Aucune station AtmoSud n'est présente au niveau de l'A8.

³⁰ Nouvelles valeurs guides annuelles sur la qualité de l'air de l'OMS (22 septembre 2021) -NO₂ : 10 µg/m³ ; PM_{2,5} : 5 µg/m³ ; PM₁₀ : 15 µg/m³

³¹ Teneurs relevées comprises entre 29,7 et 45,6 µg/m³

l’OMS, sauf pour les PM_{2,5} qui montrent des dépassements. Toutefois ces mesures réalisées sur 18 jours consécutifs ne sont pas à même de permettre d’établir une estimation de la qualité de l’air moyenne annuelle et donc de la comparer aux seuils requis.

« *Globalement au niveau du projet la qualité de l’air peut être qualifiée de moyenne voire mauvaise (en bordure du Bd du Mercantour)* ». L’état actuel de la qualité de l’air et de ses effets sur la santé humaine est un enjeu fort.

Le dossier mentionne la condamnation de la France pour non-respect des valeurs limites d’oxydes d’azote par la Cour de justice de l’Union européenne, mais ne le fait pas pour l’injonction du Conseil d’État le 10 juillet 2020 concernant la nécessité d’améliorer la qualité de l’air dans les agglomérations françaises³², dont Nice.

L’Ae recommande de compléter les mesures sur les différents polluants et les particules fines afin de resituer systématiquement les niveaux de concentration par rapport aux seuils réglementaires, journaliers et annuels et en référence aux nouvelles valeurs guides de l’Organisation mondiale de la santé.

2.1.8 Milieux naturels

Le site d’étude étant urbanisé, les milieux naturels ou semi-naturels sont assez réduits. Le dossier considère les « *enjeux pour les habitats naturels non significatifs* ».

Le dossier distingue plusieurs zonages d’intérêt écologique ou réglementaire : trois Znieff³³ de type I, une Znieff de type II « le Var » sur laquelle le projet pourrait avoir une incidence indirecte, des zones humides de l’inventaire départemental dont deux proches du site (à l’ouest les bordures du Var et sa ripisylve), deux sites Natura 2000³⁴ « Vallons obscurs de Nice et de Saint Blaise » (à 2,4km au nord) et « Basse vallée du Var » (280 m à l’ouest), un arrêté préfectoral de protection de biotope. La zone d’étude est considérée comme artificialisée par le schéma régional de cohérence écologique sauf sa partie nord identifiée comme « *un réservoir de biodiversité en zones urbaines* » ; elle est concernée par un enjeu écologique secondaire de la trame verte, et comme relais écologique pour la trame bleue en partie nord (canaux et fossés).

Plusieurs inventaires faune et flore ont été menés entre 2017 et 2021. Pour la flore, parmi les 81 espèces végétales recensées, sont répertoriées quatre espèces végétales patrimoniales : le Pavot argémone, le Pavot hybride, l’Alpiste mineur, non protégés, ont été recensés « *représentant des enjeux de conservation majoritairement liées aux zones rudérales ou aux fossés d’irrigation encore en eau* » et l’Alpiste aquatique, protégée en PACA, présente en particulier au nord du site, constitue

³² Dans une décision du 4 août 2021, le Conseil d’État a considéré que « *malgré les mesures prises et en dépit d’une réelle amélioration de la situation dans plusieurs régions en dépassement, les mesures prises par le Gouvernement ne sont pas suffisantes pour considérer que sa décision de 2017 est pleinement exécutée* » et a condamné l’État au paiement d’une astreinte de 10 millions d’euros pour la période du 1^{er} semestre (11 janvier - 11 juillet) 2021.

³³ Lancé en 1982 à l’initiative du ministère chargé de l’environnement, l’inventaire des zones naturelles d’intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d’identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

³⁴ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l’état de conservation favorable des habitats et espèces d’intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC) et ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

un enjeu notable³⁵. Sept espèces exotiques envahissantes sont signalées. Deux autres espèces le Caroubier et le Palmier nain, espèces patrimoniales protégées en France et déterminantes ZNIEFF en PACA, considérées comme espèces horticoles ayant été plantées sur le site³⁶, ne sont pas envisagées ici comme présentant un enjeu patrimonial.

Pour la faune, ont été observées au sein de la zone d'étude 21 espèces d'insectes, deux de reptiles et deux d'amphibiens d'enjeu local faible. 39 espèces d'oiseaux ont été dénombrées dont 32 protégées pour lesquels les enjeux sont considérés par le dossier comme « globalement modérés ». Il est toutefois à noter la présence d'oiseaux telles que de la Chouette chevêche « d'enjeu assez fort », ainsi qu'une communauté de fringilles (Chardonneret élégant, Verdier d'Europe, Serin cini) inscrits comme espèces vulnérables sur la liste rouge des espèces nicheuses de France métropolitaine. Différentes espèces de chauve-souris ont été observées chassant ou transitant sur le site, « *cependant, au regard de l'importante artificialisation des milieux, ainsi que de la pollution lumineuse nocturne significative, les enjeux sont considérés comme faibles à l'échelle de la zone d'étude* ».

Les enjeux concernant la faune, la flore et les continuités écologiques sont jugés faibles par le dossier. Celui-ci précise toutefois que « *l'accès aux propriétés privées a parfois pu limiter la qualité des observations* » tout en notant que compte tenu du caractère des milieux présents les inventaires réalisés « *apparaissent suffisants au regard des enjeux potentiels* ».

L'Ae recommande, au regard de leur incomplétude, de reprendre les inventaires sur le site d'étude au moment de la réalisation des différentes tranches de programmation de la Zac.

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

Le dossier présente de façon assez complète, tout en étant synthétique³⁷, les principales orientations qui ont guidé les projets d'aménagement menés au sein de l'OIN et la justification de la programmation de la Zac Parc Méridia.

Trois variantes sont proposées, dont une qui relève d'une solution « *sans projet* », soit un scénario de « *laisser-faire* » contraire à l'objectif même d'une Zac.

Le second scénario intitulé « *construire ailleurs* » étudie trois autres possibilités d'implantation de la Zac sur des secteurs d'aménagement et de programmation du PLU métropolitain. Plusieurs facteurs conduisent à écarter ces trois options présentant soit trop peu de surfaces disponibles pour permettre un projet d'ensemble soit un nombre d'hectares trop faible au sein du périmètre pour la création d'un quartier « *de vie et d'emplois* ». Ce scénario n'a donc pas été jugé envisageable.

Le troisième scénario porte sur des alternatives de densité (« *construire plus dense* », « *construire moins* »). L'alternative 1, « *limiter le périmètre de l'opération en densifiant davantage* » (le dossier ne précisant cependant pas la densification envisagée) est jugée inopportune, non conforme au PLUm qui n'autorise pas des bâtiments plus hauts que ceux de la Zac Nice Méridia, et d'un impact paysager plus important. L'alternative 2 « *construire moins* » est considéré comme inadéquate et

³⁵ De plus deux espèces végétales potentiellement présentes sur le site sont considérées à enjeu local fort : la Lavatère ponctuée, le Rorippe amphibie « *liées aux zones rudérales ou aux fossés d'irrigation encore en eau* ».

³⁶ Présents au nord dans le parc existant, et pour le Palmier nain en limite est de la zone.

³⁷ Bien que présentant des répétitions avec d'autres parties du rapport qui en perturbent la lecture.

aurait consisté, selon le dossier, à ne pas faire de projet (ce qui reviendrait à la solution « sans projet » précédente) ou de « *revoir drastiquement des objectifs en proposant un plus petit projet* », ne répondant ni aux objectifs du PLUm ni à ceux du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) de la région PACA en matière de réduction de la tension sur le logement et qui, sans que le dossier ne le formule clairement, aurait sans doute posé une question de rentabilité pour des promoteurs dont les prix de sortie des logements seront encadrés « *pour limiter une hausse démesurée des prix de revente des logements* ».

Aucun scénario proposé ne tient compte du risque d'inondation important sur la Zac, ou de l'exposition des populations fragiles (hôpital, crèches, bâtiments scolaires, ...) à la mauvaise qualité de l'air, qui auraient pu conduire à revoir la localisation du bâti, ses orientations, et ses destinations pour une perspective plus ambitieuse en matière de résilience au risque d'inondation ou d'optimisation de la qualité de l'air. Par ailleurs les scénarios n'ont pas pris en compte l'alimentation en eau potable et industrielle dans l'analyse.

L'Ae recommande :

- ***de préciser comment la vulnérabilité du quartier aux risques d'inondation dans le respect de la SLGRI et son exposition à la mauvaise qualité de l'air ont été prises en compte dans l'analyse de variantes, et de justifier le choix du parti retenu,***
- ***de présenter les alternatives possibles en matière de localisations, orientations et formes adoptées pour les futurs bâtiments et pour sécuriser quantitativement et qualitativement la ressource en eau qui provient de nappes vulnérables.***

Un concours de maîtrise d'œuvre urbaine a été organisé en 2019 sur la soixantaine d'hectares composant l'opération du Parc Méridia selon les objectifs fixés et précédemment présentés au 1.2, qui avaient préalablement fait l'objet d'une concertation du public.

Dans ce cadre, deux invariants du projet ont été retenus :

- la préservation du canal des Arrosants et le dessin des trois traverses existantes créant des liens et des continuités paysagères d'est en ouest ;
- les projets dont l'emplacement au sein de la Zac était déjà arrêté : le futur centre aquatique, le projet Nord Arboras, le pôle de santé.

Trois projets d'aménagement ont été proposés et ont fait l'objet d'une analyse multicritères (qui n'est pas présentée dans le dossier) ; la proposition jugée « *la plus exemplaire d'un point de vue environnemental* » a été retenue.

L'Ae recommande pour la complète information du public, d'explicitier les critères qui ont permis de sélectionner la proposition d'aménagement retenue pour le projet de Zac.

Le choix du projet de Zac retenu repose sur une hypothèse importante de synergie entre la ville et les différentes formes de nature « support » :

- « *de liaison (promenades paysagères et circulations douces en cohérence avec les trames verte et bleue du territoire) ;*
- *de loisirs (terrains et activités sportives en lien avec la plaine sportive à l'ouest) vers des espaces productifs et ludiques ;*

- de production (vergers et serres, jardins de cueillette, fermes urbaines), de lien intergénérationnel (jardins partagés et pédagogiques) ;
- de compensation (pelouses et prairies actives capables de répondre de fonctions environnementales et écologiques) ».

Toutefois, peu voire aucune information n'est fournie dans le dossier sur le traitement des interfaces entre le projet de Zac et ses abords immédiats, par exemple l'articulation fonctionnelle entre la partie nord du site et la zone agricole la jouxtant. Il en va de même pour la gestion à moyen et long termes des différentes formes de nature « support » dont le statut privé et public pose la question de la cohérence paysagère sur le long terme. La dénomination « support » de tels espaces peut laisser supposer que l'intérêt pour leurs fonctionnalités écologiques sera faible dans le projet... Enfin l'information sur la maîtrise foncière est incomplète pour permettre d'envisager comment s'organisera le phasage des réalisations par tranches de la Zac.

L'Ae recommande de préciser pour les différents éléments de la trame verte structurante du projet de Zac les services écosystémiques et les aménités paysagères attendus, et leurs relations fonctionnelles avec la proximité de la Zac, en particulier au nord la zone agricole.

2.3 La prise en compte du risque d'inondation pour la programmation du projet

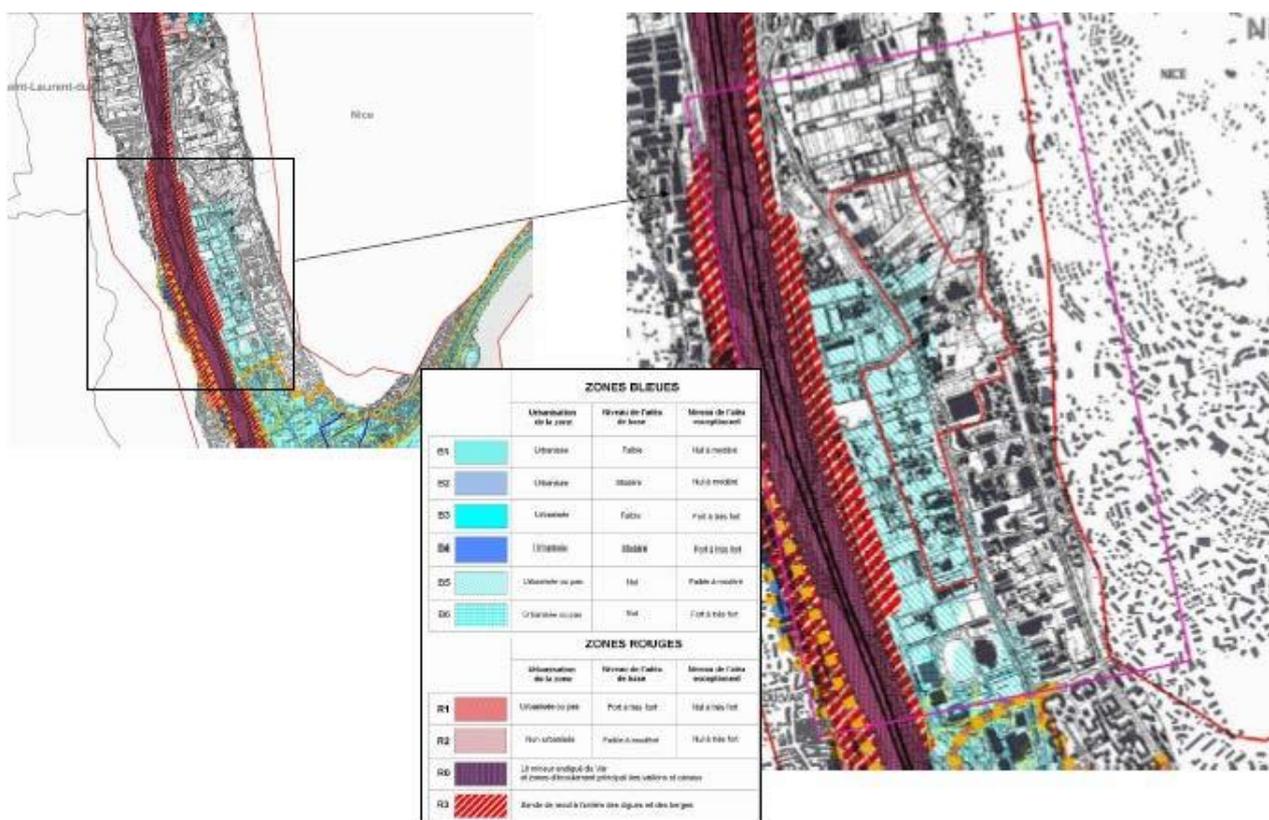


Figure 5 : Zonage du PPRI par débordement du Var (Source : dossier)

Les services de la direction départementale des territoires et de la mer des Alpes-Maritimes considèrent que les constructions liées au projet ne représentent pas de remblais en lit majeur du cours d'eau, du fait de la localisation du projet derrière un système d'endiguement classé. Dès lors, le projet ne serait pas concerné par la rubrique 3.2.2.0 de la loi sur l'eau. Ce point est en cours de validation.

Le quartier est situé dans le lit majeur du Var, en zone inondable, la submersion par débordement lent pouvant atteindre deux mètres lors de la crue de référence³⁸.

Cette grande vulnérabilité affecte directement ou indirectement les populations, en ce qu'elle est susceptible de dégrader des voiries et des bâtis, d'entraîner le dysfonctionnement des réseaux techniques (transports, communication, électricité, chauffage, télécommunication, gaz, eau et assainissement) ce qui ne permettrait pas d'assurer la résilience du territoire en particulier la continuité de tous les services dans des situations de crues. Elle aurait également des incidences sur la capacité des habitants et des entreprises à rester sur place malgré l'inondation, quelle que soit la durée de celle-ci.

Le projet de Zac Parc Méridia a pour ambition, dans sa conception et dans l'anticipation de la gestion de crise, de limiter fortement ces impacts (en termes d'intensité et de durée), de réaliser un quartier résilient face au risque d'inondation afin d'éviter une évacuation préventive, massive, du quartier, et de garantir que son retour à un fonctionnement normal se fasse ensuite le plus rapidement possible. Toutefois, il n'intègre pas de mesures de rehaussement du niveau d'accès aux bâtiments au-dessus de la cote des plus hautes eaux connues (PHEC), celle de la crue de 1994, alors qu'en cas de crue de référence, la majeure partie de la Zac se retrouverait inondée et traversée par un flux important qui devra pouvoir s'écouler sans obstacle.

Le projet est présenté comme compatible avec le PPRi du Var. Près de la moitié de la Zac est située en zone B5 dont le règlement limite l'urbanisation : exhaussements de sol limités à 50 %, cote d'implantation des bâtiments à plus de 0,5 m au-dessus de la cote de référence, dispositifs d'alerte, extensions de l'existant soumises à la réalisation d'aires de refuges. Plus surprenant, le dossier indique qu'aucune mesure compensatoire n'est à prévoir pour les impacts des remblais liés au projet, car ils sont considérés comme étant hors du lit majeur du fleuve.

L'étude d'impact argumente, au titre de l'analyse des solutions de substitution raisonnables, le choix du projet de faire venir des nouvelles populations en zone inondable. Néanmoins, indépendamment de l'analyse réglementaire conduite ci-après (§ 2.3.3), cette étude ne traite que de la résilience des nouvelles implantations, alors qu'elle devrait, en application de l'objectif 2 du PGRI, objectif de la SLGRI spécialement rappelé pour le territoire à risque d'inondation de Nice - Cannes - Mandelieu, réduire la vulnérabilité de l'ensemble du secteur dans le lit majeur du Var.

À ce stade, l'opération augmente la vulnérabilité, en exposant des enjeux supplémentaires à l'aléa inondation. Au-delà de la prise en compte de la crue de référence, et du respect du PPRi de 2011, les effets de la crue extrême telle qu'elle est définie dans la cartographie du territoire à risque important d'inondation devraient également être analysés et faire l'objet de mesures appropriées.

Si la volonté commune des acteurs de réduire l'exposition au risque d'inondation est plusieurs fois réaffirmée dans le projet de Zac Parc Méridia, elle n'est traduite par aucun engagement. L'étude d'impact ne donne que peu d'éléments concrets sur les actions à mener, en particulier sur l'évacuation des parkings souterrains, sur le maintien des circulations de tous types de véhicules, notamment des véhicules de secours, et sur les modifications à apporter aux réseaux pour garantir leur résilience.

L'Ae recommande d'analyser la résilience de l'ensemble du quartier au risque d'inondation au regard de l'obligation de réduction de vulnérabilité prescrite par le PGRI et la SLGRI.

³⁸ Aux termes du code de l'environnement, l'« aléa de référence est déterminé à partir de l'évènement le plus important connu et documenté ou d'un évènement théorique de fréquence centennale, si ce dernier est plus important ».

Sous cette réserve expresse, l'Ae recommande, pour l'ensemble du secteur qui remplit une fonction de champ d'expansion des crues en rive gauche de la plaine du Var :

- de démontrer par une étude la transparence hydraulique et la fonctionnalité des compensations prévues ;***
- de garantir l'aménagement d'accès hors d'eau, pour les piétons et pour les véhicules, ainsi que le fonctionnement jusqu'à la crue centennale des réseaux d'énergie (tout particulièrement le réseau électrique), d'eau potable, d'assainissement et de télécommunication et d'identifier des mesures complémentaires de protection au-delà ;***
- de prévoir une actualisation du plan communal de sauvegarde, incluant un programme d'acculturation au risque d'inondation de tous les occupants, actuels et futurs.***

2.4 Eaux

Alors que les consommations d'eau potable vont significativement augmenter, du fait des 12 000 nouveaux occupants de ce secteur, le dossier ne comporte pas d'estimation des consommations supplémentaires et ne précise pas les modalités d'approvisionnement, ni de maîtrise de la consommation. Il se limite à affirmer : « *un projet urbain nécessite des besoins en eau potable pour les usages sanitaires, mais également en eau spécifique (entretien des espaces publics, besoins des activités, géothermie...). Le site d'étude présente de bonnes conditions d'alimentation générale en eau potable avec une eau pompée dans la nappe du Var qui présente un bon état quantitatif. Des aménagements primaires seront à réaliser pour l'approvisionnement en eau potable* » ; le dossier évoque un principe de « Gestion économe de l'eau potable » qui n'est pas détaillé.

La gestion des eaux résiduaires urbaines et pluviales est un enjeu peu traité dans le dossier, l'étude de la capacité précise des réseaux d'assainissement en aval du projet restant à vérifier auprès de la Métropole³⁹. Cette analyse n'est en outre pas articulée avec celle relative au risque d'inondation par ruissellement.

L'Ae recommande de présenter les modalités de gestion des eaux potables et pluviales dans la Zac, et en particulier d'évaluer le besoin supplémentaire en eau potable qu'elle génère par le projet, et d'améliorer la gestion de ses eaux résiduaires urbaines et pluviales.

2.5 Incidences du projet

2.5.1 Incidences en phase travaux

La démolition des structures existantes, la phase de terrassement ou la réalisation des aménagements du projet, généreront des déchets. Le dossier mentionne sans plus de précision qu'une gestion des déchets sera à mettre en place avec « *mise en filières spécifiques en fonction des types de déchets* ». L'Ae rappelle que, selon le Sraddet de la région PACA, le département des Alpes-Maritimes est très déficitaire en capacités de gestion de tous types de déchets.

L'Ae recommande de préciser en fonction des déchets prévisibles, leur niveau de réutilisation sur le site, leurs filières de traitement en particulier par rapport à leur éloignement du site et les

³⁹ Pour les eaux usées, l'étude d'impact précise que « la station d'épuration Haliotis (...) est suffisamment dimensionnée pour accueillir les effluents de la nouvelle population du projet ».

alternatives possibles en la matière. L'Ae recommande de préciser la durée des travaux de démolition.

Des mesures d'informations aux usagers et des panneaux de signalisation seront déployés pour les informer des désagréments potentiels causés durant la phase travaux d'aménagement (avec des « *concertations préalables entre MOA et acteurs des transports en commun* »).

Le dossier indique qu'il sera nécessaire de préserver la nappe du Var et de veiller au maintien de la bonne qualité des masses d'eau superficielles en particulier le Var mentionnant que les épisodes pluvieux qui sont susceptibles d'entraîner d'importantes quantités de matière en suspension. Des mesures d'évitement sont proposées.

Les travaux généreront des nuisances (bruit, envol de poussières) ; différentes mesures de réduction sont proposées

2.5.2 Milieux naturels

Le dossier précise « *L'étude des impacts du projet est en cours et sera amenée à être précisée dans le cadre du dossier de réalisation lorsque les impacts précis sur la faune et la flore seront connus* ».

Trois types d'incidences sont envisagées : destruction d'habitat d'espèces, destruction d'individus en particulier pour l'Alpiste aquatique⁴⁰, dérangement d'espèces lié à l'occupation humaine.

Des mesures d'évitement et de réduction sont envisagées (transplantation de plants d'Alpiste aquatique et d'Alpiste minor, attention portée à la destruction d'habitats favorables à la nidification, limitation de l'éclairage, pose de nichoirs, ...) ; le dossier précise que l'ensemble des aménagements menés par l'EPA devront s'intégrer dans la stratégie biodiversité menée à l'échelle de l'OIN⁴¹, et que tous les aménagements menés par l'EPA « devront s'intégrer dans cette stratégie avec pour ambition d'atteindre l'absence de perte nette de biodiversité à horizon 2035 ».

Ces mesures n'appellent pas de remarques particulières de la part de l'Ae, si ce n'est celle formulée dans l'état initial en 2.1.8.

2.5.3 Paysage, patrimoine, insertion urbaine

D'un point de vue paysager le projet aura tout d'abord un impact fort sur le tissu urbain et le cadre de vie au sein de la Zac. Les friches existantes seront remplacées par « *une urbanisation de qualité* » au caractère mixte, « *diversifié, intense et attractif* », comprenant des « *espaces publics d'agrément et de détente* ». La partition de l'espace privé / public, l'organisation hiérarchisée de la circulation, l'importance de la trame végétale (grand parc paysager, espaces ouverts, cœur d'îlots, place et placettes, ...) contribueront à « *l'amélioration du cadre de vie* », ménageant des points de vue sur le grand paysage. Rien n'est dit toutefois sur la continuité et la cohérence entre espaces verts privés et publics et sur leur gestion sur le long terme.

Le second impact est celui de l'ambiance paysagère des perceptions riveraines. Le dossier indique que « *d'un point du vue global, le projet, situé en creux de vallée, sera perceptible par l'ensemble*

⁴⁰ Les espèces floristiques patrimoniales sont considérées dans le dossier peu impactées situées essentiellement en limite est du site. L'Alpiste aquatique se situe majoritairement au nord, localisée dans le projet de grand parc paysager ; des petites stations sont disséminées dans le reste de la zone.

⁴¹ http://www.ecovallee-plaineduvar.fr/sites/default/files/fichiers/oin_guidebiodiversite_complet_light.pdf.

des habitations situées en hauteur sur les versants de la vallée », sans donner de détail sur les co-visibilitys. Il précise qu'une attention sera portée à une « *transition douce vers les habitations pavillonnaires sur les coteaux* » en privilégiant en limite de Zac (avenue Simone Veil) des bâtiments alignés d'une hauteur de 26 à 33 m (soit R+6 à R+8). Aucune illustration n'est proposée sur ce point, ce qui ne permet pas de se rendre compte, même si un tel front urbain peut être envisagé, la modification significative des vues d'ambiance et du paysage. Par ailleurs, il a été précisé aux rapporteurs que les émergences à R+ 15 seraient situées en proximité de la Zac Méridia pour assurer une transition entre les deux zones d'aménagement. Les traverses créeront des « *failles permettant des vues* » depuis les coteaux vers le Var.

L'Ae recommande :

- ***de compléter le dossier avec des vues en trois dimensions sur les points de vues des coteaux sur la Zac, et sur les points de vue vers les coteaux et le Var,***
- ***de préciser la structuration et les modes de gestion sur le long terme des espaces verts privés et publics composant la trame non urbanisée de la Zac et leur contribution potentielle à la lutte contre les îlots des chaleur urbains.***

2.5.4 Transports et déplacements – Bruit

Transports et déplacements

La métropole NCA s'est dotée d'un plan de déplacement urbain (PDU) approuvé en 2019 et intégré au PLUm. Des actions sont prévues qui touchent en particulier directement le périmètre de Zac Parc Méridia : requalification du boulevard du Mercantour (et de la route de Grenoble dans son prolongement), requalification de la M6202 bis, prolongement du Tramway jusqu'à Lingostière, le raccordement de la M6202 bis à l'A8 (qui devrait décharger le boulevard du Mercantour), ...

La modélisation des flux de transport s'est appuyée sur une étude portant sur l'ensemble de la basse vallée du Var⁴², que le dossier signale comme encore non finalisée à ce jour, l'évaluation de l'incidence du projet sur le trafic se fondant « *sur les résultats bruts* ». Des projections à 2035 (ce qui est relativement proche), avec projet (situation projetée) ou sans projet (situation « au fil de l'eau »⁴³) ont été comparées à la situation relevée en 2019. Le dossier présente le réseau routier étudié au sein du périmètre de la Zac et en dehors de celui-ci en fonction des variations de trafic qui s'y déroulent⁴⁴, périmètre qui ne semble pas avoir été retenu pour les comptages de 2019.

Les simulations menées dans l'étude Rive Gauche apprécient une évolution des parts modales : une forte réduction de la voiture en situation de projet (20,2 %) ; une augmentation des modes actifs en particulier la marche à pied (+21,8 %) que le *dossier justifie « par la mixité et la proximité des programmes* », ce qui n'est pas crédible ; baisse des transports en communs (2,2 %) (voir Figure 5).

⁴² Une étude globale « Déplacements Basse Vallée du Var – Rive Gauche » a été menée en 2020–2021 sur la base d'une mise à jour du modèle multimodal des Alpes–Maritimes, outil géré par la NCA ayant fait l'objet d'échanges partenariaux avec les parties prenantes locales, et développé avec le logiciel PTV Visum. Le modèle comprend une modélisation des infrastructures de transport et de la demande de déplacements sur l'ensemble du département des Alpes–Maritimes.

⁴³ Prenant en compte l'ensemble l'impact cumulé de l'ensemble des autres projets connus susceptibles d'avoir une influence sur les conditions de déplacement dans le secteur étudié.

⁴⁴ +/- 10 % sur les axes dont le trafic est supérieur à 5 000 véhicules jour ; ou +/- 5 000 véhicules dans le cas contraire.

Mode de transport	2019	Fil de l'eau	Projetée
		2035 sans Parc Méridia	2035 avec Parc Méridia
Transports en commun	6,3%	11,9%	9,7%
Marche à pied	32,2%	26,0%	48,2%
Vélo	0,5%	5,6%	6,0%
2 roues motorisé	2,7%	2,7%	2,5%
Voiture	58,3%	53,8%	33,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

Figure 6 : Évolution de la répartition modale des déplacements journaliers dans le secteur de Parc Méridia entre la situation fil de l'eau et la situation projetée (Source : dossier)

Les estimations des évolutions de trafic à 2035 avec ou sans projet, tous véhicules confondus⁴⁵, aux heures de pointe (matin et soir), sont représentées graphiquement sur les segments routiers de la Zac élargis à l'autoroute (dont le dossier ne donne pas d'évolution de trafic), sans présenter clairement les segments routiers au-delà des échangeurs au nord et au sud de l'aire d'étude. Le trafic supplémentaire du fait de la Zac est évalué aux heures de pointe à 2 553 UVP/h le matin et 3 179 le soir, la modélisation montrant que 70 % du trafic aux heures de pointe concerne des échanges avec l'extérieur à la zone.

Le dossier conclut que l'évolution du volume de trafic à ces périodes liée au projet de Zac est plutôt faible sur les voies de la Zac (de 93 à 255 UVP⁴⁶/heure sur le Boulevard du Mercantour ; de 81 à 103 UVP/heure avenue Simone Veil) et que l'offre de logements et d'emplois de la Zac contribuera, sur un critère de proximité habitat-emploi à l'échelle de la rive gauche, à baisser la part de la voiture : « *La génération du trafic liée à la réalisation du parc Méridia apparaît donc compensée en grande partie par cette baisse de la part modale de la voiture dans les secteurs de la rive gauche de la basse vallée du Var* » ... ce qui constitue une hypothèse qualitative uniquement qui n'est pas étayée dans le dossier.

L'Ae recommande :

- **de compléter le dossier avec l'évaluation pour les transports des taux journaliers moyens de circulation pour les situations à 2035 avec et sans projet (respectivement « situations projetée » et « au fil de l'eau »),**
- **de situer clairement dans la représentation graphique les sections routières retenues pour l'étude et les justifier pour les incidences qu'elles auront sur le trafic de la Zac.**

L'impact de l'offre de stationnement (voir 1.2.) sur les pratiques de déplacement n'est pas clairement précisée, ni appréciée en matière de trafic même si le dossier considère que son incidence est favorable à une « *pacification* » des déplacements hors des axes principaux.

L'Ae recommande de préciser et caractériser l'incidence de l'offre de stationnement sur les déplacements intra-Zac.

⁴⁵ Seules des pondérations sont envisagées en fonction du véhicule : 1 UVP = voiture ; 2 UVP = bus ou poids lourds ; 0,5 UVP = deux-roues.

⁴⁶ Unité de voiture particulière.

Conformément au PDU, le dossier prévoit un renforcement des transports en commun depuis 2019 l'arrivée du tramway T3).⁴⁷

L'Ae recommande d'actualiser l'étude d'impact en prenant en compte la présence déjà effective du tramway T3, et de préciser le calendrier de mise place de l'offre complémentaire en transports en commun prévue.

Bruit

Une modélisation acoustique du projet à « l'horizon de sa mise en service » a été réalisée pour différents points de la Zac, en fonction des étages des bâtiments. Cette limitation au périmètre de la Zac, ne permet pas d'apprécier les émissions sonores proches de la Zac et celles générées par la Zac à sa proximité.

L'Ae recommande d'intégrer dans la modélisation acoustique les voiries qui supporteront un trafic automobile supplémentaire généré par la ZAC et les infrastructures ou activités proches de la Zac, et de caractériser leurs émissions sonores en particulier lorsque leur horizon de réalisation est proche de celui de la zone d'activités.

Les dépassements soulignés pour les façades en bordure du boulevard du Mercantour constituent une ambiance sonore « non modérée », encore plus problématique dans les trois premiers étages des bâtiments. Les nuisances causées par l'autoroute au droit des bâtiments les plus proches sont jugées modérées compte tenu de son éloignement (300 mètres), bien que les étages les plus élevés connaissent des niveaux sonores plus élevés de 3 à 6dB et donc subissent un impact beaucoup plus important. Les niveaux de bruit en bordure de l'avenue Simone Veil restent modérés.

Les niveaux de bruit des espaces publics sont qualifiés d'« hétérogènes » : faibles au nord au cœur du parc (entre 45 et 51dB de jour) ils restent « compatibles avec la fonction de loisir/récréation » attribuée à cet espace ; à l'ouest à proximité du boulevard du Mercantour et de l'A8, les niveaux sonores sont supérieurs aux seuils recommandés⁴⁸ (entre 57 et 59 dB). Le dossier conclut que ces niveaux sonores restent acceptables compte tenu de l'usage prévu, tout en précisant « *cependant un travail sur les ambiances sonores pourra être réalisé* ».

Selon le classement des catégories sonores de voies, le PPBE, sans créer de nouvelles règles d'urbanisme ni d'inconstructibilité, définit de niveaux d'isolation acoustique de façade qui constituent une règle de construction

Le dossier propose des mesures de réduction de ces nuisances sonores : destiner l'essentiel des bâtiments le long des deux grandes infrastructures routières du projet aux locaux commerciaux ou aux activités économiques, même si « *quelques logements seront directement exposés à ces nuisances sonores* » ; respecter au moment de la construction des niveaux d'isolation de façade adaptés à l'exposition aux niveaux de bruit ; aménager des façades « *pour prioriser l'usage de jardin d'hiver, de loggias ou de vérandas côté nuisance pour privilégier l'exposition des chambres vers les cœurs d'îlots, zones plus calmes* » ; limiter les vitesses au sein de la Zac, une requalification du boulevard du Mercantour étant prévue avec une baisse à 50 km/h. L'Ae rappelle l'existence de seuils

⁴⁷ Sont prévues des correspondances avec la ligne de tramway T2 au niveau de la Digue des Français, avec la ligne T4 plus au sud, la mise en place d'une nouvelle ligne de bus reliant les pôles d'échange multimodaux de Saint-Augustin et Lingostière.

⁴⁸ L'OMS recommande un niveau sonore de 55 dB de jour pour les espaces extérieurs résidentiels.

réglementaires concernant les niveaux de bruit pour les bureaux, seuils auxquels le projet de Zac devra se conformer.

L'Ae recommande de reprendre le volet bruit de l'étude d'impact (effets du projet, mesures) :

- ***en présentant les données d'entrée trafic utilisée pour la modélisation acoustique du projet et en fournissant des données modélisées pour les périodes diurnes et nocturnes ;***
- ***en définissant des mesures d'évitement et de réduction pour garantir que les nouveaux logements et équipements publics seront exposés à des niveaux inférieurs à 65 dB(A) de jour et à 60 dB(A) de nuit ;***
- ***en reconsidérant, le cas échéant, la programmation pour garantir l'absence de création de points noirs de bruit sur les bâtiments d'habitation.***

2.5.5 Qualité de l'air, incidences sanitaires

Les sources de pollution atmosphérique considérées par le dossier sont les bâtiments générés par le projet (chauffage et ventilation) et les trafics induits par celui-ci. Le dossier se réfère à l'application du référentiel environnemental Écovallée qualité⁴⁹ de construction de bâtiments à faible émission pour évaluer que leur impact sera faible.

L'estimation de l'incidence du trafic sur la qualité de l'air⁵⁰ prend en compte un ensemble de polluants et la dispersion des polluants dans l'atmosphère, resituant les valeurs quantitatives des émissions par rapport à la législation en vigueur.

Le dossier reprend les trois projections routières (« situations ») dont deux à l'horizon 2035 (avec et sans projet). Il indique que le projet va induire une légère augmentation des émissions de polluants par rapport à une situation au fil de l'eau (1 % à 2,5 % selon le polluant), mais une réduction, tous polluants confondus, très importante par rapport à la situation 2019. Ainsi, les concentrations calculées en NO₂ seront inférieures aux normes réglementaires avec ou sans projet (réduction d'environ 70 %) ;

Une baisse est notée pour le benzène ; elle est un peu moins importante pour les émissions liées à l'abrasion (PM_{2,5}, PM₁₀) mais les taux restent inférieurs aux normes réglementaires (et des valeurs seuil actuelles de l'OMS). Les émissions de dioxyde de soufre et d'arsenic restent stables pour les premières et pourront augmenter pour les secondes. Les simulations numériques de la dispersion atmosphérique⁵¹ des polluants ne notent pas d'influence du projet par rapport à la situation à 2035 au fil de l'eau.

Une grande partie des baisses d'émission repose sur l'hypothèse que l'augmentation du trafic induit sur le réseau d'étude sera compensée par le renouvellement du parc automobile, ce qui semble très ambitieux dans l'horizon fixé⁵². Le choix fait pour l'évaluation de deux niveaux d'étude (I et II) peut prêter à discussion. La note méthodologique⁵³ mentionne en effet cette possibilité dès lors de

⁴⁹ <http://www.ecovallee-plaineduvar.fr/les-enjeux/eco-exemplarite/le-referentiel-environnemental-ecovallee-qualite>.

⁵⁰ L'indice trafic ou « Véhicules-Kilomètres » est utilisé et prend en considération le nombre de véhicules (trafic), le trajet réalisé par ceux-ci. Le nombre VK permet l'estimation d'un flux de véhicules le long de leur parcours et des émissions potentielles consécutives à ce flux. Le modèle COPERT V pour la quantification de la consommation énergétique et des polluants générés au niveau des routes du réseau d'étude est utilisé.

⁵¹ Modèle utilisant le logiciel AERMOD (US EPA/ United States Environmental Protection Agency).

⁵² À titre de comparaison, selon plusieurs études publiées par le Citepa, des réductions équivalentes ont été constatées entre 1990 et 2018 soit sur une période de trente ans.

⁵³ [Guide méthodologique de septembre 2019 sur le volet « air – santé » des études d'impact des infrastructures routières](#)

« l'absence de population sur certains tronçons du projet (supérieurs à un kilomètre), autorisant un niveau moindre d'étude sur ces sections ». Compte tenu de la configuration de la future Zac, les espaces non habités sont à des distances bien inférieures au kilomètre, sous l'influence directe d'axes de trafic important ; de plus les nouvelles valeurs guide de l'OMS plus exigeantes, l'importance du calcul de certains indices (comme l'indice de Pollution-Population (IPP) pour le NO₂ qui actuellement n'est pas présent dans le dossier) mettront aujourd'hui en évidence des dépassements chroniques sur Nice et le périmètre de la Zac.

Cela rend donc difficile une analyse robuste basée sur un bilan complet et exigeant des incidences sanitaires d'un projet qui se veut exemplaire, dans un contexte local de qualité de l'air médiocre voire mauvais.

De plus, la révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) des Alpes-Maritimes (objectif 2025) se fixant pour objectif de ramener le dioxyde d'azote sous la valeur limite réglementaire de 40 µg/m³/an « dans les délais les plus courts possible », a fait l'objet d'un [avis n°2021-33 le 23 juin 2021](#) qui avait conclu : *« S'il intègre bien des mesures générales d'organisation des déplacements qui incombent aux communautés d'agglomération, il n'en comporte pas pour les émetteurs les plus importants, notamment l'autoroute A8. Par ailleurs, il ne s'attaque pas vraiment à l'enjeu sanitaire majeur que constitue la pollution chronique par l'ozone, qui a plutôt tendance à augmenter, avec des effets sur la santé des populations, mais aussi sur la biodiversité ».*

L'Ae recommande de mener une étude de la qualité de l'air et de ses incidences sanitaires de niveau I sur l'ensemble du périmètre et de compléter en conséquence l'analyse actuelle en prévision de la future réalisation de la Zac.

Le dossier précise que *« suite à l'étude menée dans le cadre de cette évaluation environnementale et aux résultats, des discussions spécifiques entre l'EPA et la maîtrise d'œuvre sur le sujet de la qualité de l'air se sont ouvertes »*, ce qui semble insuffisant pour garantir une réalisation des phases de la Zac en toute connaissance de cause.

L'Ae rappelle que ces calculs doivent être réalisés aux principales étapes de la réalisation de la Zac et en tenant compte des évolutions des trafics sur l'A8, le boulevard du Mercantour et l'avenue Simone Veil. Cette précaution a d'autant plus d'importance ici qu'un certain nombre de logements et équipements publics seront occupés avant 2035, à une date où l'amélioration du parc automobile n'aura permis que des réductions limitées de la pollution.

L'Ae recommande de reprendre les calculs des concentrations projetées du NO₂ et de l'ozone, de compléter l'analyse des concentrations dans l'air à l'issue de chaque phase de réalisation de la Zac et de conditionner l'occupation des logements et l'usage des équipements publics au respect des valeurs limites pour les concentrations en oxydes d'azote et en benzène.

Les résultats de l'évaluation quantifiée des risques sanitaires sont ainsi résumés dans l'étude d'impact à *« l'aménagement projeté de la Zac « Parc Méridia » n'est pas de nature à exercer d'impact significatif, ni sur la qualité de l'air du secteur étudié ni sur la santé des populations environnantes et futures de cette opération »*, ce qui laisse un certain flou sur l'amélioration de la qualité de l'air sur la zone étudiée et la capacité du projet à l'améliorer.

L'Ae relève, qu'au moins à court terme, l'aménagement de la Zac va conduire à exposer une nouvelle population très importante à des concentrations de polluants dans l'air qui ne respectent pas les seuils des directives relatives à la qualité de l'air et qui nuiront à leur santé.

L'Ae recommande de prévoir des mesures d'évitement et de réduction des risques sanitaires pour les populations présentes sur le secteur dans le respect des objectifs de qualité de l'Organisation mondiale de la santé et, si ce n'était pas le cas, d'adapter la programmation de la ZAC pour garantir le droit de la population à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé.

2.5.6 Énergie, gaz à effet de serre, changement climatique

Les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre dans l'état initial des activités actuelles du secteur de la Zac ne sont pas fournies. Les besoins en énergie sont évalués pour l'ensemble de la future Zac : environ 13,3 GWh/an pour le chauffage et l'eau chaude sanitaire, 7 GWh/an pour le froid et 29 GWh/an pour l'électricité.

Une étude des potentialités en énergies renouvelables (EnR) est fournie. Elle identifie les potentiels énergétiques de la zone (les plus intéressantes étant les énergies solaire et photovoltaïque, l'hydrothermie⁵⁴). Les bâtiments créés devront *a minima* respecter la réglementation environnementale 2020 (RE2020) qui sera obligatoire au moment du dépôt du permis de construire à partir de 2022 (janvier pour les logements et quelques mois plus tard pour les autres bâtiments). La performance thermique du bâtiment doit respecter au minimum le niveau de la réglementation thermique 2012. Des préconisations sont faites pour limiter les impacts énergétiques du projet.

En matière d'évolution climatique, les projections sur le long terme en PACA poursuivent la tendance observée de réchauffement (selon les scénarios entre +1,2°C à 2,5°C à l'horizon 2041–2070⁵⁵) et de nombre de jours de forte chaleur estivale). Le risque de canicule (avec ses effets d'îlot de chaleur urbain), la sécheresse et le retrait gonflement des argiles, la hausse de l'exposition des populations aux substances allergisantes) augmentent.

Le Plan climat air énergie territorial (PCAET, 2019–2025) de NCA arrêté en 2019 s'est fixé un ensemble d'objectifs d'adaptation au changement climatique (réduction des gaz à effet de serre (GES), sobriété énergétique, développement d'énergies renouvelables, qualité de l'air). La réalisation des aménagements de la Zac (bâtiments, aménagement des espaces et des infrastructures) s'appuiera sur le référentiel Écovallée qualité qui intègre un volet lié à la diminution de l'impact environnemental et la réduction de l'empreinte écologique du projet. Le projet de Zac s'inscrit dans l'OAP thématique *Climat Air Énergie Eau* du PLUm et devra développer une réflexion particulière pour répondre aux prescriptions fixées, en matière de développement des énergies renouvelables, d'économies d'énergie, de transports durables, de baisse des émissions de GES....

Dans l'étude de la vulnérabilité du projet en matière de changement climatique, le dossier souligne les mesures de réduction proposées : espaces végétalisés et création d'îlots de fraîcheur ; qualité thermique des bâtiments (respect de la réglementation environnementale 2020 avec l'atteinte du niveau Excellent du Label Ecovallée Qualité) ; principes bioclimatiques appliqués aux bâtiments (étude en cours⁵⁶). « *Un travail sera engagé sur la perméabilité des sols et des toitures, gestion des*

⁵⁴ Prélèvement l'énergie thermique potentielle des nappes souterraines.

⁵⁵ Données issues du site du Drias mettant à disposition des projections climatiques régionalisées réalisées dans les laboratoires français de modélisation du climat (IPSL, CERFACS, CNRM–GAME).

⁵⁶ La production d'énergie de renouvelable par panneaux photovoltaïques est obligatoire dans le cadre du référentiel Ecovallée Qualité.

eaux pluviales à ciel ouvert, travail sur l'ombrage des espaces extérieurs et sur la création « d'ilots de fraîcheur » » ; des solutions alternatives sur des revêtements faits « d'enrobés rafraîchissants » sont en cours d'étude.

L'intention d'une évolution vers un mix énergétique est posée, sans plus de précision ; la stratégie énergétique est en cours de développement et sera travaillée pour augmenter l'effet d'albédo⁵⁷.

Une quantification des GES a été réalisée pour les émissions engendrées par le trafic sur le réseau routier de l'étude. Elles augmentent de 8,2 % et 8,5 % à 2035 respectivement, pour les situations au fil de l'eau et avec projet par rapport à la situation actuelle. Le dossier en conclut que la hausse des émissions de GES due au projet est minime. L'Ae rappelle toutefois que les objectifs de la stratégie nationale bas carbone vont au-delà de cet accroissement modéré des émissions.

L'Ae recommande de préciser la contribution du projet à l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050.

2.5.7 Effets cumulés

Le dossier examine les effets cumulés du projet de Zac Parc Méridia avec 12 projets dans la basse vallée du Var, ayant fait l'objet d'un avis d'autorité environnementale, cinq en rive droite et sept en rive gauche du Var, dont quatre Zac.

En rive droite, la frontière physique constituée par le fleuve avec la rive gauche est importante et limite les impacts cumulés. Toutefois, en matière d'émissions de gaz à effet de serre et de consommation d'énergie liés aux bâtiments les impacts cumulés pourront être négatifs. Le dossier souligne l'effet cumulatif positif de ces projets sur la réponse apportée au besoin en logements collectifs et sociaux de la plaine du Var. Une analyse d'un rapprochement emploi - logement que permettraient ces différents projets est également mis en avant, analyse fondée sur une hypothèse qui reste à confirmer quantitativement et sur le long terme.

En rive gauche du Var, l'effet cumulé principal est lié à l'usage des eaux souterraines et les nouveaux forages prévus dans le champ captant des Prairies (à l'aval proche du périmètre de la future Zac). Bien que la nappe semble pouvoir des prélèvements supplémentaires, il conviendrait de mieux connaître la ressource et sa vulnérabilité, et de projeter les besoins à venir (dans un contexte de changement climatique, qui impacte les capacités et la productivité des nappes libres) si cela n'a pas déjà été fait. Des effets cumulés positifs sont soulignés : la création de nouveaux logements et de locaux tertiaires pour l'accueil d'entreprises et d'emplois, la requalification des espaces existants avec le développement des transports en commun.

Le dossier souligne ee que l'accueil de nouvelles populations en rive gauche du Var dans l'ensemble des projets engendrerait une augmentation du trafic, mentionnant l'étude « Rive gauche de la plaine du Var » qui a été réalisée afin « *d'identifier les points de blocages et pouvoir répondre de manière adéquate dès le stade conception* ». Un impact cumulé est envisagé en termes de qualité de l'air et de ses effets sur une population plus importante due aux logements et activités prévus ... soulevant la question des évaluations réalisées au seul niveau de l'aire d'étude. En termes de réduction, le dossier évoque « les dispositifs prévus à l'échelle macro » pour permettre de limiter cet impact cumulé, sans plus de précision.

⁵⁷ Jeu sur le réfléchissement de la lumière.

2.6 Résumé non technique

Le résumé non technique de 26 pages, est clair et concis, reprenant les tableaux de synthèse des enjeux environnementaux développés par le dossier et les incidences du projet. Toutefois, il développe insuffisamment les problématiques de risques naturels et sanitaires, et l'incidence de ces risques sur la programmation pour assurer la résilience du quartier dans son ensemble.

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