



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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

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

Unité territoriale des Alpes-Maritimes
Nice Leader – Tour Hermès
64 / 66 Route de Grenoble
06200 NICE

Affaire suivie par : Subdivision Nice 1
Tél. 04 93 72 70 00 – Fax : 04 93 72 70 20
N°S3iC : 64.12473
DSPR 849

Marseille, le

30 JUIN 2016

Monsieur le Secrétaire Général
Préfecture des Alpes-Maritimes
direction départementale de la Protection des
Populations
Service Protection Civile, Environnement et
sécurité routière
CADAM
06286 NICE cedex 03

Avis de l'Autorité environnementale

Objet : Avis autorité environnementale pour le projet d'installation classée
Installations classées – Demande en date du 15 février 2015 de la société Régie
Ligne d'Azur (RLA)
Demande d'autorisation d'exploiter un centre de maintenance de tramway sur le
territoire de la commune de Nice, 155 boulevard du Mercantour.

Référence : votre transmission du 16 février 2016 relative au dossier de demande d'autorisation
d'exploiter (DDAE) sous référence « GMN_ICI_APD_TCE_MTN_TN_00140_A00 ».

1 Présentation du projet :

Objectif : Ce projet soumis par la société Régie Ligne d'Azur (RLA), présente la création, sur le
territoire de la commune de Nice, d'un centre de maintenance de Tramway dénommé « Nikaïa ».

Présentation du projet : Dans le cadre de la réalisation de la futur ligne du tramway Ouest-Est de
Nice, le projet s'accompagnera de la construction d'un centre de maintenance des rames. Il
regroupera sur un site sécurisé les infrastructures nécessaires au remisage, à la maintenance des
rames et des locaux liés à l'exploitation de la ligne tramway.

Localisation: le site d'implantation du projet de centre de maintenance dénommé « Nikaïa » se
situe à l'ouest de la ville de Nice entre l'autoroute A8 et le parc des sports Charles Ehrmann.
La demande d'autorisation porte sur la parcelle cadastrale suivante : n°000 OS 42,
Le terrain d'implantation du projet de centre de maintenance occupera 37 000 m² sur les 199 922
m² disponible.

Nature et Volume des activités

Ce centre de maintenance sera composé:

- d'un bâtiment de maintenance des rames d'une superficie de 7 000 m² avec 8 quais techniques. La surface des ateliers étant supérieure à 5 000 m² soumet le centre de maintenance au régime de l'autorisation au titre de la rubrique n° 2930 ;
- d'une station de lavage des rames.

Hors périmètre du champ des installations classées pour la protection de l'Environnement

Le projet comprend également la création:

- d'un parking-relais de 628 places de stationnement public + 85 places pour le personnel
- d'une zone de remisage des rames située au RDC de la zone parking.

2 Cadre juridique

Compte-tenu de l'importance et des incidences du projet sur l'environnement, celui-ci est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L 122-1-III et R 122-6 du code de l'environnement.

L'avis porte sur la qualité du dossier de demande d'autorisation, en particulier de l'étude d'impact et de l'étude de dangers, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Selon l'article R122-7 du Code de l'environnement, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, donne son avis sur le dossier d'étude d'impact dans les deux mois suivant sa saisine. Selon l'article R122-6-III du Code de l'environnement, l'autorité administrative compétente pour le projet est le Préfet de Région; pour préparer son avis, le Préfet de Région s'appuie sur les services de la DREAL.

Comme prescrit à l'article L 122-1 et R 512-6 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage (ou le porteur du projet) a produit une étude d'impact et une étude de danger qui ont été déclarées recevables et transmises à l'autorité environnementale le 15 mars 2016,

L'avis transmis au pétitionnaire, est mis dans le dossier d'enquête publique.

Les installations projetées relèvent du régime de l'autorisation prévue à l'article L 512-1 du Code de l'environnement, au titre des rubriques listées dans le tableau ci-dessous.

Désignation des installations taille en fonction des critères de la nomenclature ICPE	Nomenclature ICPE rubriques concernées	Régime (A, DC)	Rayon d'affichage	Volume ou niveau de l'autorisation sollicitée et ou de la déclaration
Atelier de réparation et d'entretien de véhicules et engin à moteur, y compris les activités de carrosserie et de tôlerie. 1. réparation et entretien de véhicules et engins à moteur. a) la surface de l'atelier étant supérieure à 5000 m ²	2930-1	A	1	Atelier de réparation et d'entretien des rames et tramways Surface: 7000 m ²
Gaz à effet de serre fluorés visés à l'annexe I du règlement (UE) n° 517/2014 relatif aux gaz à effet de serre fluorés et abrogeant le règlement (CE) n° 842/2006 ou substances qui appauvrissent la couche d'ozone visées par le règlement (CE) n° 1005/2009 (fabrication, emploi, stockage). 2. Emploi dans des équipements clos en exploitation a) Équipements frigorifiques ou climatiques (y compris pompe à chaleur) de capacité unitaire supérieure à 2 kg, la quantité cumulée de fluide susceptible d'être présente dans l'installation étant supérieure ou égale à 300 kg	4802-2-a	DC		Fluides frigorigènes des pompes à chaleur: - 2 * 15,4 kg de R407C - 3,5 kg de R407A - 332 kg de R410

A autorisation
DC déclaration sous contrôle

3 - Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Les principaux enjeux d'environnement identifiés par l'autorité environnementale sont liés aux effets potentiels du projet mais aussi à ses effets cumulés avec les autres aménagements prévus sur les rives du Var en ce qui concerne notamment

- le risque inondation (imperméabilisation) ;
- la préservation des espaces agricoles (cf. l'objectif de la DTA 06 en la matière) ;
- les incidences sur le site Natura 2000 ;
- la préservation de la qualité de l'aquifère du Var qui constitue la principale ressource en eau potable du département des Alpes Maritimes.

Le projet d'implantation du centre de maintenance de tramway, 155 Boulevard du Mercantour, est situé dans les zones dites «Udd » et «UFv» dont les prescriptions applicables définies dans le règlement général du PLU de la Ville de Nice, approuvé le 21 juin 2013, autorisent l'implantation de ce type d'installation.

La compatibilité du projet des installations de la société Régie Ligne d'Azur avec la directive territoriale d'aménagement (DTA) et avec le décret n°2008-229 du 7 mars 2008 inscrivant les opérations d'aménagement dans la plaine du Var parmi les opérations d'intérêt national (OIN) n'est pas traitée ainsi que ses effets cumulés (ou sa compatibilité) avec les autres projets liés à l'aménagement global de la plaine du Var (Eco-vallée).

La gestion des effluents prévue par la société Régie Ligne d'Azur est compatible avec les objectifs généraux fixés par la SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) et le SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) de la nappe et Basse vallée du Var.

Les eaux pluviales sont rejetées vers le milieu naturel. Les mesures prises pour le rejet de ces eaux permettent de garantir l'absence de dégradation du milieu naturel.

Les bassins de rétention pour les eaux pluviales permettent de temporiser et d'améliorer la qualité du rejet dans le réseau métropolitain.

Le projet sera desservi par le réseau public d'eau potable et n'utilisera pas de forage pour son alimentation en eau.

Les eaux usées des bâtiments seront évacuées vers le réseau EU existant après traitement.

Le projet de la société Régie Ligne d'Azur respecte le règlement des zones bleues B5 et B6 du PPRI Basse Vallée du Var.

La demande d'autorisation d'exploiter n'est pas située au sein de périmètres visant le patrimoine archéologique et culturel.

La demande d'autorisation n'entre pas dans le champ d'application du code forestier.

Le projet des installations de la société Régie Ligne d'Azur est situé hors des périmètres des zones classées au titre de la directive Natura 2000 et la ZNIEFF de type II se trouvent à 100 m à l'ouest du projet.

Le projet de géothermie répond aux exigences du SAGE Var. L'expertise réalisée par le bureau d'étude « ANTEA GROUP » concernant l'installation de géothermie relève l'absence d'incidence thermique et hydrodynamique sur les captages AEP des Sagnes et des Prairies.

Les enjeux liés à la préservation du cadre de vie sont décrits dans la demande : préservation des ambiances sonores et lumineuses, respect des seuils réglementaires pour le bruit et vibrations mécaniques, prévention de la pollution des eaux.

Le secteur du projet se trouve dans le secteur de la ripisylve « interne » qui présente un faciès plus sec que la ripisylve originelle du fait de son éloignement du fleuve Var et constitue encore un cordon végétal qui représente un enjeu local de conservation assez faible.

L'étude d'impact devra cependant préciser certains points, notamment :

- à propos des zones humides (ZI), l'étude d'impact se limite à indiquer (p 35) « aucune zone Ramsar n'est recensée auprès de la zone d'étude ». Il est rappelé que la définition des ZI va bien au delà des zones Ramsar ;
- à propos de la trame verte et bleue ; l'étude d'impact n'apporte aucune précision sur les éventuels corridors écologiques ou zones de repos (pour ce couloir de migration que représente le Var) dans ou proche du périmètre du programme qui pourraient être affectés par le projet.

4 – Analyse de la qualité du dossier de demande d'autorisation

Le programme dans lequel s'inscrit le projet

Ce programme est le projet de ligne Ouest-Est de tramway qui s'étend sur un linéaire de 11,3 km entre son terminus Est, la station Port/Île de Beauté, et ses deux terminus Ouest, Nikaïa/Centre Administratif et Aéroport Terminal 2. Il comporte un total de 19 stations.

La réalisation de cette ligne s'accompagne de la création de 4 parcs relais et de 4 pôles d'échanges permettant les connexions avec le réseau de bus existant. Il nécessite également l'aménagement d'un centre technique, le Centre Technique Nikaïa, implanté dans la plaine du Var, au niveau du terminus Nikaïa / Centre Administratif.

Les articles R512-3 à R512-6 définissent le contenu du dossier de demande d'autorisation, l'article R-512-8 définit le contenu de l'étude d'impact et l'article R512-9 définit le contenu de l'étude de dangers.

4.1 Avis sur le contenu général du dossier, le caractère complet de l'étude d'impact et le résumé non technique

L'étude d'impact comprend les six chapitres exigés par le code de l'environnement et couvre l'ensemble des thématiques requises. Toutefois l'autorité environnementale recommande d'approfondir l'étude d'impact dans le domaine de la présentation du projet.

4-2- Etat initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire par le porteur de projet

Etat initial

Au regard des enjeux présentés dans la pièce E « étude d'impact environnementale », le dossier de demande d'autorisation a analysé l'état initial de la zone d'étude et de manière proportionnée.

Concernant, les nuisances sonores en limite, les odeurs, la pollution de l'air du site des campagnes de mesures seront réalisées dans le cadre de l'exploitation. Les résultats devront être inférieurs aux seuils réglementaires. Il est à noter que le projet est localisé dans un environnement sonore relativement bruyant en raison de la proximité d'axes routiers important tels que l'A8, la RM 6202 et la RM 6222.

Articulation du projet avec les plans et programmes concernés

L'étude met en évidence de manière satisfaisante la prise en compte et la compatibilité par rapport aux plans et programmes suivants : PLU de la commune de Nice, SDAGE, SAGE, PPRI.

4.3- Analyse des effets du projet sur l'environnement

Analyse des impacts

Les impacts de l'installation sur son environnement sont : le bruit, les émissions de COV, rejet des eaux. Les mesures envisagées pour limiter ces gênes ont bien été identifiées.

Analyse des aspects paysage et biodiversité

Volet biodiversité

Selon l'étude d'impact, « Le projet s'implantera à la place d'un parking goudronné, d'un terrain d'athlétisme, de terrain de baskets goudronnés et de quelques zones enherbées ; le milieu naturel est très peu représenté. »

Cependant la ripisylve du Var constitue un habitat ayant encore conservé une certaine fonctionnalité mais ce milieu a été particulièrement affecté par la création de la route «Digue des français » qui a scindé en deux la ripisylve « originelle » du Var. A présent, une ripisylve «interne » est encore présente à l'Est de la « Digue des français » et une ripisylve résiduelle est directement en contact avec le fleuve Var.

L'analyse des incidences est sommaire et conclut sans véritable démonstration à l'absence d'impact sur la biodiversité. L'étude d'incidence simplifiée sur Natura 2000 située dans l'annexe 8 a vocation à être intégrée (ou référencée) dans l'étude d'impact.

Volet paysager

L'étude d'impact, se limite à indiquer (p 27)«Aucun site classé ou inscrit ne se trouve dans un rayon de 100 m autour du site du projet ». Cette seule indication reste insuffisante pour évaluer les impacts paysagers du projet. Aucune étude paysagère n'est présentée et aucune information n'est donnée sur les enjeux paysagers du site.

L'analyse des incidences renvoie à une annexe architecturale (annexe 7) qui n'est pas jointe à l'étude d'impact et qui, comme son nom l'indique, ne rend pas compte du grand paysage.

4.4- Justification du projet

Le chapitre 9 de l'étude d'impact consacré en principe à l'exposé des principales solutions alternatives envisagées n'en expose aucune. Le choix de la localisation du projet n'est pas justifié ni au regard de ses effets sur l'environnement ni par rapport à d'autres implantations possibles.

4.5- Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser.

Les éléments essentiels d'analyse des impacts sur le paysage, des mesures de réduction de ces impacts ainsi que la fonction éventuelle en termes de biodiversité des aménagements envisagés ont vocation à être exposés dans l'étude d'impact.

4.6 - Maîtrise des risques accidentels

L'étude de dangers a été réalisée en donnant les «principes généraux à retenir pour l'élaboration et la lecture des études de dangers des sites soumis à autorisation».

Enfin, l'analyse des risques est proportionnée aux types de risques rencontrés sur le site compte tenu du mode d'exploitation et des produits ou engins utilisés.

4.7- Les effets cumulés avec d'autres installations

Le chapitre 7 de l'étude d'impact sur l'analyse des effets cumulés cite les projets qui ont donné lieu à avis de l'autorité environnementale comme le préconise la réglementation mais ne rend pas suffisamment compte des autres aménagements envisagés dans le cadre du projet « Eco-vallée » de la plaine du Var.

L'étude d'impact ne retient que les projets situés dans un rayon de 1km du futur centre de maintenance de tramway alors que les effets de projets plus éloignés et en amont du fleuve pourraient se cumuler avec ceux du projet de centre de maintenance, notamment pour le risque inondation (imperméabilisation) ou Natura 2000 (risques de pollution, réduction des espaces naturels ou de la trame verte).

Or un projet de territoire a été défini sur l'Eco-Vallée, précisément pour éviter les «opérations au fil de l'eau» susceptibles de constituer une contrainte à terme pour l'aménagement global de la plaine du Var.

En outre, la quasi totalité des communes concernées (Carros, Gattières, Saint-Jeannet, Saint Laurent du Var, Saint Blaise, La Gaude) par la basse plaine du Var et le périmètre de l'OIN et du projet d'« Eco-vallée » ont arrêté leurs PLU qui ont déjà fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale. L'Autorité Environnementale a insisté dans ces avis sur ces PLU sur l'intérêt de bénéficier d'une vision globale à la bonne échelle, celle du périmètre de l'OIN pour apprécier les effets cumulés des projets sur l'environnement et notamment sur la consommation d'espace. L'élaboration du PLU métropolitain le permettra à terme mais d'ici là des éléments d'appréciation mériteraient d'être fournis.

Sur la base de la liste limitative dans le temps (moins de 3 ans) et dans l'espace (moins d'un kilomètre) des projets connexes mise en avant par la demande, l'étude d'impact conclut sans réelle démonstration: « La création d'infrastructures routières ou de zones d'aménagement concertés ne constitue pas des projets susceptibles d'être à l'origine d'effets cumulés avec les impacts du centre de maintenance Nikaïa en phase de fonctionnement. ». Cette conclusion doit être étayée en valorisant mieux, notamment, les éléments produits précédemment pour le projet de la ligne de tramway.

Ainsi l'étude d'impact ne permet pas suffisamment de rendre compte des incidences potentielles plus globales des aménagements en cours sur la plaine du Var ni d'éventuels effets cumulés.

4.8- Analyse de l'étude de dangers

Identification et caractérisation des potentiels de dangers

Les potentiels de dangers des installations sont identifiés et caractérisés sans omettre ceux liés aux sources inhérentes (erreur humaine, produits) susceptibles de générer des dommages par effets domino.

Réduction des potentiels de dangers

Le pétitionnaire a motivé les choix techniques et économiques conduisant à envisager ou à poursuivre la mise en œuvre de substances dangereuses et de procédés présentant des risques.

Estimation des conséquences de la concrétisation des dangers

L'étude de dangers permet une bonne appréhension de la vulnérabilité du territoire concerné par les installations dans la mesure où les enjeux sont correctement décrits. Il n'y a pas d'établissements sensibles tels qu'écoles, hôpitaux ou maisons de retraite dans le voisinage proche du site.

Accidents et incidents survenus, accidentologie

D'après les données statistiques (base ARIA du BARPI), la quasi-totalité des accidents sur ce type d'installation est constituée par des incendies.

Évaluation préliminaire des risques

L'exploitant a fourni une synthèse de l'évaluation préliminaire des risques qu'il a menée.

Quantification et hiérarchisation des différents scénarios en terme de gravité, de probabilité et de cinétique de développement en tenant en compte de l'efficacité des mesures de prévention et de protection

L'étude de dangers est conforme à l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées.

Conclusion de l'étude de dangers

L'étude des dangers a correctement été menée et ne montre pas d'accident entraînant des conséquences significatives pour les populations voisines.

5. Conclusion de l'avis de l'autorité environnementale :

5.1 Avis sur le caractère complet de l'étude d'impact, la qualité et le caractère approprié des informations qu'elle contient

L'étude d'impact du projet « centre de maintenance de Tramway dénommé « Nikaïa » » comporte sur la forme les rubriques exigées par le code de l'environnement. Sur le fond néanmoins, elle présente des insuffisances dont la plupart pourraient être gommées par des références plus marquées aux études déjà réalisées pour la ligne de tramway.

5.2 Avis sur la manière dont le projet prend en compte l'environnement

Le dossier présente des lacunes qui ne permettent pas d'apprécier convenablement la prise en compte de l'environnement. Le pétitionnaire doit mieux justifier la conception de son projet, le contexte et les enjeux relatifs à la préservation des paysages, la biodiversité, les effets cumulés avec d'autres installations du projet d'Eco-Vallée.

Le porteur de projet pourrait donc utilement apporter ces éléments complémentaires, pour la plupart disponibles dans le dossier antérieur de la ligne de tramway, au dossier soumis à l'enquête, concrétisant ainsi la notion de projet intégré à un programme de travaux.

A noter également que l'enquête publique peut conduire à l'émergence d'enjeux ou faits nouveaux par rapport à cet avis basé sur les documents fournis par le pétitionnaire et les documents de planification connus à cette date. Il conviendra dans ce cas que les prescriptions proposées par l'inspection des installations classées prennent en compte ces nouveaux éléments.

Le présent avis est adressé à Monsieur le Préfet du département des Alpes-Maritimes en vue d'être joint au dossier mis à l'enquête publique.

Pour le préfet de région et par délégation

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

Eric LEGRIGEOIS