

REAMENAGEMENT DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE CAGNES-SUR-MER

23/11/2018

Dossier d'enquête publique environnementale

ANNEXE DE LA PIECE E : Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale



Annexe 1: AVIS DELIBERE DU CGEDD



Autorité environnementale

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

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le pôle d'échanges multimodal (PEM) de Cagnes-sur-Mer (06)

n°Ae : 2018-45

Avis délibéré n° 2018-45 adopté lors de la séance du 25 juillet 2018

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae1 s'est réunie le 25 juillet 2018 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le pôle d'échanges multimodal (PEM) de Cagnes-sur-Mer (06).

Étaient présents et ont délibéré collégalement : Marie-Hélène Aubert, Barbara Bour-Desprez, Pascal Douard, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Christine Jean, Serge Muller, Thérèse Perrin, Véronique Wormser.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, 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: Fabienne Allag-Dhuisme, Marc Clément, François Duval, Philippe Ledenic, François Letourneux, Eric Vindimian, Annie Viu, Michel Vuillot.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet des Alpes-Maritimes, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 16 mai 2018.

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 3 mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 31 mai 2018 :

- le préfet de département des Alpes-Maritimes, qui a transmis une contribution en date du 23 juillet 2018,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 3 juillet 2018,

Sur le rapport de Véronique Wormser, 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 (cf. article L. 122-1-1 du code de l'environnement). Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet. 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 (R. 122-13).

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

Le projet consiste en la requalification du pôle d'échanges multimodal (PEM) de Cagnes-sur-Mer dans le département des Alpes-Maritimes : reconstruction d'un bâtiment voyageur, d'une gare routière, aménagement d'un parvis et d'un kiosque, reprise d'un quai, construction d'un parking silo de 280 places. Il s'insère dans un secteur urbain dense sensible aux inondations et à la qualité de l'air très dégradée, notamment du fait des circulations routières sur le site : autoroute A8 et voiries locales. Les deux maîtres d'ouvrage, la Métropole Nice-Côte-d'Azur (MNCA) et SNCF Gares & Connexions, ont fait le choix d'une maîtrise d'ouvrage unique portée par le second.

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- les effets du développement de l'intermodalité en matière, notamment, de circulation, de qualité de l'air et de bruit,
- la non aggravation et la prise en compte du risque inondation, le projet étant en partie implanté en zone rouge du plan de prévention des risques inondation en vigueur (renforcé suite aux événements exceptionnels d'octobre 2015),
- la non dégradation de l'état des cours d'eau, le Malvan et la Cagne, du fait de la mesure compensatoire hydraulique du projet comportant un impact sur ces cours d'eau.

Le dossier présenté à l'Ae, à l'appui d'une déclaration de projet à venir, est globalement de bonne qualité. L'étude d'impact peine cependant à justifier certaines des caractéristiques du projet.

Les principales recommandations sont de :

- décrire de façon précise et synthétique le scénario de référence « sans projet » et le scénario « avec projet », en développant notamment les évolutions prévues de l'offre de transport en commun, en lien avec le schéma de transport de la métropole Nice-Côte-d'Azur (MNCA),
- compléter l'étude d'impact par les impacts de la mesure compensatoire « augmentation de la capacité de l'ouvrage hydraulique du Malvan » sur l'environnement et sur la conception du projet de PEM,
- préciser quelles modalités seront mises en œuvre en situation de crise (inondation) pour gérer les accès piétons au parking silo,
- justifier l'absence de recherche d'alternative au choix d'implanter un parking au sein d'un secteur urbain dense, à la qualité de l'air très dégradée, accueillant des établissements sensibles, quand des engagements pris pour lever les pré contentieux européens relatifs à la qualité de l'air touchant le territoire de MNCA incluent le choix d'implanter les parkings en amont de ces zones,
- prendre en compte dans l'étude air et santé l'ensemble des paramètres prévus dans la circulaire de 2005 et compléter l'évaluation quantitative des risques sanitaires en s'appuyant sur les recommandations de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail en date du 12 janvier 2012.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.



Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et contenu du projet

Le projet se situe sur la commune de Cagnes-sur-Mer dans le département des Alpes-Maritimes. La gare de Cagnes-sur-Mer accueille 3 900 voyageurs par jour. L'actuel pôle d'échanges multimodal (PEM) a été créé en 2008 (une station de bus urbains et interurbains, une halte taxis, un stationnement courte durée, le réaménagement intérieur du bâtiment des voyageurs et un parking deux roues). Toutefois, de nombreux dysfonctionnements sont recensés par le dossier :

- la gare souffre d'un défaut de lisibilité, du fait de son positionnement sous l'autoroute A8 ;
- la desserte et les accès à la gare sont complexes, les flux désorganisés ; le stationnement autour de la gare est insuffisant ;
- les liaisons urbaines restent peu développées (cheminements piétons, pistes cyclables ...) ; les espaces publics sont sombres et bruyants.

Les objectifs du projet sont de créer un nouvel espace public, de favoriser le report modal et de valoriser la synergie entre les modes de transport².

Les deux maîtres d'ouvrage, la Métropole Nice-Côte-d'Azur et SNCF Gares & Connexions, ont fait le choix d'une maîtrise d'ouvrage unique, confiée à SNCF Gares & Connexions.

² Et également de valoriser « le foncier mobilisable à proximité, dans le respect des contraintes réglementaires », cf. notice descriptive du projet fournie à la rapporteure lors de sa visite.



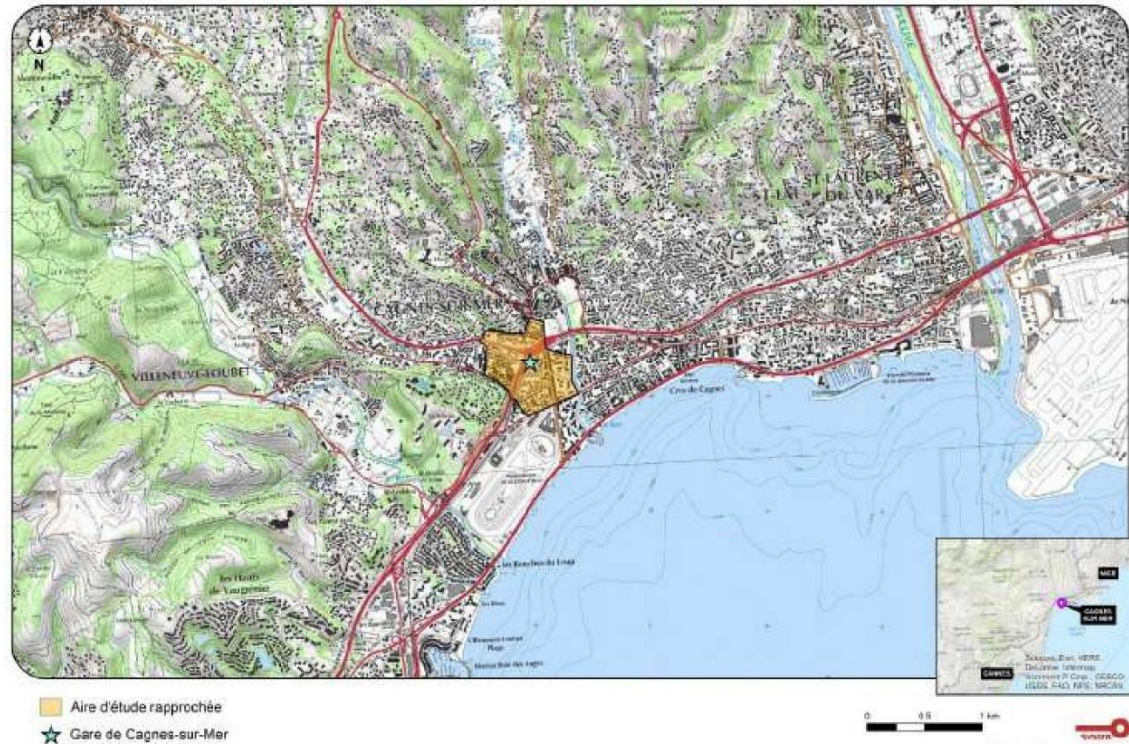


Figure 1 : localisation du projet (source: dossier)



Figure 2: aire d'étude du projet (source : dossier)

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet de requalification du pôle d'échanges multimodal de Cagnes-sur-Mer se compose de :

- l'aménagement sur 10 000 m² du parvis du PEM (déviation et aménagement de voiries, aménagements piétonniers, création d'une gare routière de cinq quais accueillant dix lignes de bus et cars),
- la création d'un bâtiment voyageur de 1 500 m² en partie sous le tablier de l'autoroute, comprenant une émergence sur le parvis (avec démolition du bâtiment existant) et d'un kiosque dédié au commerce,
- la création d'un parc de stationnement en silo de 280 places – avec deux niveaux souterrains, un rez-de-chaussée et six niveaux en étage sur 1 300 m² au sol – dédié aux usagers des gares ferroviaire et routière (ainsi que le réaménagement des parcs de stationnement et dépose minute existants³),
- et de la réfection du quai ouest de la gare.

Les travaux seront réalisés de fin 2018 à 2022 et organisés en différentes⁴ phases successives décrites dans le dossier.

Le coût du projet est de 21,1 millions d'euros (hors reprise des quais qui s'élève à 0,8 million d'euros⁵), et hors mesure compensatoire hydraulique (cf. paragraphe 2.3.1).



Figure 126 : Plan masse avec le viaduc (AREP)

Figure 127 : Plan masse sans le viaduc (AREP)

Figure 3 : plan du projet (source: dossier)

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet, après examen au cas par cas, a été l'objet d'une décision de l'Ae du CGEDD de soumission à étude d'impact en date du 8 août 2016⁶. Il est soumis à enquête publique au titre des articles L. 123-2 et suivants et R. 123-1 et suivants du code de l'environnement.

³ Le parking sous viaduc et quai de la gare : un parking de 41 places de voitures (dont 34 places pour le public, 5 places dédiées à l'autopartage et 2 places PMR) ainsi qu'un stationnement pour les deux roues est prévu pour assurer le rôle de dépose-minute.

⁴ De six à neuf ou une dizaine selon la partie du dossier.

⁵ Information fournie à la rapporteure lors de sa visite.

Il a donné lieu à une concertation publique début 2017 au titre de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme.

Le dossier présenté à l'Ae est un dossier d'enquête⁷ préalable à la déclaration de projet laquelle sera délibérée par la maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions et par la maîtrise d'ouvrage Métropole Nice Côte d'Azur. Il ne comporte pas les demandes de permis de construire nécessaires à la réalisation du bâtiment voyageur, du parking silo et du kiosque, mentionnées dans le dossier comme devant être déposées en 2018⁸.

Le dossier indique que le projet est concerné par une procédure de déclaration « loi sur l'eau »⁹.

L'étude d'impact comporte une évaluation des incidences Natura 2000. Ses conclusions sur l'absence d'incidences du projet quant à l'état de conservation des habitats et des espèces ayant justifié la désignation, au titre de Natura 2000, des sites situés à proximité du projet n'appellent pas d'observation de l'Ae.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae sont :

- les effets du développement de l'intermodalité en matière notamment de circulation, de qualité de l'air et de bruit,
- la non-aggravation et la prise en compte du risque inondation, le projet étant en partie implanté en zone rouge du plan de prévention des risques inondation (PPRI) en vigueur (renforcé suite aux événements exceptionnels d'octobre 2015),
- la non dégradation de l'état des cours d'eau du Malvan et de la Cagne, du fait de la mesure compensatoire hydraulique du projet induisant un impact sur ces cours d'eau.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est globalement de bonne qualité, didactique et détaillée. Elle présente cependant certaines insuffisances développées dans la suite de cet avis.

⁶ Cf. décision n° F-093-16-C-0048 sur le site internet de l'Ae du CGEDD.

⁷ Cette enquête est régie par les articles L.123-2 et suivants et R.123-1 et suivants du code de l'environnement.

⁸ Une modification du PLU, nécessaire à la réalisation du projet, est en cours ; elle a fait l'objet d'une évaluation environnementale, transmise à la MRAe le 22 mars 2018, jointe au dossier d'enquête publique, laquelle a pris fin le 20 juin dernier.

⁹ Au titre des rubriques 1.1.1.0 « Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau. » et 3.2.2.0 « Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau.

2.1 État initial

2.1.1 Environnement général du projet

Le secteur du projet est caractérisé par un tissu urbain dense, aux formes contrastées, de part et d'autre de la voie ferrée Marseille-Nice et de l'autoroute A8. Son environnement immédiat est globalement dégradé, tout en étant situé au sein du périmètre du site inscrit de la « Bande côtière de Nice à Théoule ».

Un groupe scolaire (primaire et maternelle) de 900 élèves, un collège de 600 élèves et un hôpital de jour se trouvent à proximité immédiate de l'aire d'implantation du projet.

La gare actuelle se situe à environ 1 000 mètres à l'est de la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Rivière et gorges du Loup » (FR9301571) et à plus de 1 200 mètres de la Zone de Protection Spéciale (ZPS) « Préalpes de Grasse » (FR9312002).

2.1.2 Risque inondation

L'aire d'étude appartient au territoire à risque important d'inondation (TRI) de Nice - Cannes - Mandelieu dont les objectifs sont fixés dans le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) Rhône Méditerranée (approuvé pour 2016-2021) . La cartographie du TRI a fait l'objet d'un arrêté du préfet coordonnateur de bassin le 20 décembre 2013 ; les risques identifiés dans le TRI concernent les débordements de la Cagne et du Malvan, et les submersions marines (inondation temporaire et éventuellement épisodique depuis la zone côtière). Les fréquentes inondations qui touchent le bassin versant constituent la ligne directrice du Programme d'Actions de Prévention des Inondations Cagne-Malvan (convention signée le 22/12/2015). Le programme prévoit notamment la restauration de la capacité d'écoulement du Malvan (cf. paragraphe 2.3.3). La zone d'étude se situe au droit des zones inondables de la Cagne dont le Plan de Prévention des Risques (PPRI) « Le Malvan, la Cagne, le Vallon des Vaux » a été approuvé le 27 novembre 2002¹⁰. Le secteur de projet se situe en zone rouge et en zone bleue du PPRI.

Le site a fait l'objet d'une modélisation hydraulique pour mieux connaître le phénomène d'inondation en cas de crue centennale et exceptionnelle, en prenant en compte les événements d'octobre 2015¹¹. Dans cette situation, au droit du projet, le niveau d'eau est homogène et atteint 9,46 m NGF, soit des hauteurs d'eau allant jusqu'à 1,5 m. Ponctuellement, au niveau des points bas topographiques, les hauteurs d'eau sont comprises entre 1,5 m et 2 m. Localement, à l'entrée du passage sous l'A8, les vitesses d'écoulement sont supérieures à 2 m/s : cette augmentation s'explique par la réduction de la section d'écoulement liée au passage par la rue du Garigliano sous la plateforme ferroviaire.

¹⁰ Le dossier ne précise pas qu'après les événements exceptionnels d'octobre 2015 (pluie ayant dépassé la centennale, cf. nbp suivante), un courrier du préfet des Alpes-Maritimes en date du 15 février 2016 renforce le contenu des PPRI en vigueur dans l'attente de leur révision. Son contenu semble néanmoins pris en compte dans le présent projet et dans la modification du PLU en cours.

¹¹ « Dernier événement majeur ayant touché la région, la pluie d'octobre 2015 à Cannes présente des cumuls de pluie supérieurs à la pluie centennale de référence pour le PPRI, avec un cumul de 177 mm en 3 heures alors qu'il est de 100 mm pour la pluie PPRI. En revanche, la pluie de projet de 2007 présente des cumuls très supérieurs à ceux de la pluie centennale PPRI ou de la pluie d'octobre 2015 à Cannes, avec un cumul de pluie proche 380 mm en 3 heures. Après concertation avec la DDTM 06 le 24/03/2017, il a été retenu que le débit de pointe en la crue centennale sera calculé à l'aide de la pluie de référence du PPRI. En crue exceptionnelle, le débit de pointe sera calculé à l'aide de la pluie de projet de 2007. »

Le sol, composé de colluvions¹⁵ du Quaternaire, est très vulnérable aux pollutions. L'enjeu de conservation des eaux souterraines est qualifié de très important.

La nappe « Poudingues pliocènes de la basse vallée du Var » (FRDG244) est affleurante, présente à 2-3 mètres de la surface, sur une grande épaisseur donc sans risque de mise en relation avec d'autres nappes. Son état chimique et quantitatif est qualifié de « Bon ».

Deux cours d'eau sont présents dans l'aire d'étude : la Cagne s'écoule à un peu moins de 400 mètres de la gare ; le Malvan s'écoule de manière canalisée sous la rue Garigliano et traverse le site du projet. Il rejoint la Cagne en aval de celui-ci. L'environnement entre ces deux cours d'eau est entièrement bâti ; chacun d'eux traverse Cagnes-sur-mer alternant des portions canalisées enterrées et d'autres à ciel ouvert, toutes artificialisées. Leur état écologique et chimique est moyen.

Le dossier indique que les deux cours d'eau sont identifiés comme réservoirs de biodiversité au titre de la trame bleue. Si l'enjeu de conservation des cours d'eau est qualifié de très important, leur sensibilité au projet est estimée très faible du fait notamment du caractère canalisé du Malvan au droit du projet¹⁶. Cette conclusion appelle cependant une observation de l'Ae dans la suite de cet avis (paragraphe 2.3.3).

2.1.5 Qualité de l'air

La commune de Cagnes-sur-Mer est concernée par le plan de protection de l'atmosphère des Alpes-Maritimes – Alpes-Maritimes du Sud dont la révision a été approuvée le 6 novembre 2013.

Une étude « air et santé » de niveau I (niveau II rehaussé en niveau I du fait des enjeux des bâtiments sensibles localisés à proximité du site) a été réalisée en se référant à la note méthodologique de la circulaire interministérielle du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières¹⁷.

Les mesures effectuées démontrent que la qualité de l'air de l'aire d'étude est dégradée, pour les deux composants étudiés, le dioxyde d'azote NO₂ et le benzène. Ni l'objectif de qualité de l'air, ni la valeur limite pour la protection de la santé humaine, fixée à 40 µg/m³ ne sont respectés pour le NO₂. Pour le benzène l'objectif de qualité de l'air (2 µg/m³) n'est pas respecté. Le dossier indique que ces valeurs « sont peut-être dues à la circulation automobile et en particulier à l'autoroute ».

Le dossier ne précise pas pourquoi les campagnes de mesures n'ont pas porté sur l'ensemble des composants préconisés par l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) dans son avis du 12 juillet 2012. Les campagnes de mesures ont en outre été menées « sur une bande d'étude définie dans le cadre du projet » soit l'avenue de

¹⁵ Un colluvion désigne ici des sédiments déposés à la base d'un versant par concentration d'un ruissellement de surface ou d'une couche d'érosion. Source : <https://www.aquaportal.com/definition-3406-colluvion.html>

¹⁶ La qualification des « sensibilités par rapport aux biens et aux personnes » telles que présentées dans le dossier, apparaît reposer sur les priorités du maître d'ouvrage et non pas sur une analyse objective des critères environnementaux.

¹⁷ Une note du 18 janvier 2017 indique, dans l'attente de la révision formelle de cette circulaire, qu'il convient dorénavant de prendre en compte dans ces études les éléments complémentaires suivants : la pollution par les particules PM10 et PM2,5, la considération de trois échéances (à la mise en service, à 5 ans et à 20 ans), le calcul de l'IPP pour le NO2 et éventuellement pour les PM10, en plus de l'IPP benzène.



la gare au motif que c'est « le seul axe routier où l'évolution de la circulation générée par le projet sera significative ».

A minima au vu des résultats de ces campagnes, un élargissement du périmètre des mesures aurait pu s'avérer opportun. La circulaire du 25 février 2005 indique en effet : « Le domaine d'étude est composé du projet et de l'ensemble du réseau routier subissant une modification (augmentation ou réduction) des flux de trafic de plus de 10 % du fait de la réalisation du projet. [...] Cette définition du domaine d'étude reste toutefois indicative. Notamment, pour les parties du réseau routier subissant une variation inférieure à 10 % des flux de trafic, il appartient au chef de projet et au responsable de l'étude d'apprécier si les conditions locales (niveau de pollution, configuration du bâti, nature du trafic, sensibilités particulières des populations...) justifient leur prise en compte ». En outre, aucune mesure n'a été réalisée au niveau de la pharmacie, site qui sera pourtant au cœur du nouveau parvis.

L'Ae recommande de compléter le périmètre de l'état initial de la qualité de l'air et de compléter l'état initial en incluant les mesures pour les polluants préconisés par l'ANSES dans son avis du 12 juillet 2012.

2.1.6 Bruit

Des premières mesures de bruit ont été effectuées en dix points au sein du périmètre du projet ; sur cinq points, objets de mesures de « courte durée », elles ont été réalisées uniquement de jour sans que la raison en soit fournie. Des mesures complémentaires ont été faites sur au total 25 points : le dossier indique que ces mesures ont été réalisées uniquement de jour car l'écart entre les cinq premières mesures, diurnes et nocturnes, réalisées était de plus de 5dB. Ce raisonnement apparaît erroné ; il peut conduire à une sous-estimation des seuils à respecter¹⁸. Les figures 95 et 96 présentant la classification acoustique des voiries ne caractérisent ni la voie ferrée ni l'A8.

Sur ces bases, le dossier indique que l'ambiance sonore du site du projet est non modérée pour les bâtiments situés au plus proches des axes majeurs du site d'étude (autoroute A8, voie ferrée et avenue de la Gare) et que le reste des bâtiments se situe dans une ambiance sonore de type modérée.

L'Ae recommande de compléter l'état initial du bruit par la présentation des niveaux atteints en période nocturne pour tous les points considérés (PF et PR).

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

Le dossier ne définit pas un « scénario de référence » ; c'est au fil des études et modélisations présentées dans le dossier que le lecteur identifie les hypothèses retenues pour l'évolution de l'environnement « sans projet ». De la même manière, les hypothèses ou caractéristiques du flux de voyageurs (origine, mode de rabattement, fréquence, etc.) et de la circulation (flux de véhicules, bruit et qualité de l'air associés) « avec projet » ne sont pas clairement présentées.

Les variantes présentées concernent l'organisation et l'aménagement des voiries routières et du stationnement au sein du secteur défini pour le projet, au regard des critères de visibilité des

¹⁸ Cf. Note de l'Ae sur la prise en compte du bruit dans les projets d'infrastructures de transport routier et ferroviaire



gares ferroviaire et routière, de l'amélioration de la circulation et du stationnement, des coûts, de l'emprise foncière, de la prise en compte du PPRI et *in fine* d'éléments géotechniques et hydrauliques. L'option retenue est celle réduisant les risques hydrauliques, à nombre de places de stationnement et gain de fluidité de circulation égaux. Ces derniers éléments ont conduit à réduire la surface d'implantation du parking et le nombre de niveaux souterrains et à augmenter le nombre de niveaux aériens. Le dossier indique *in fine* que les partenaires ont validé une solution avec 280 places et la possibilité à long terme de pouvoir agrandir le parking jusqu'à 345 places, sans en justifier explicitement le besoin potentiel.

Le dossier présente clairement le projet et ses objectifs. Il n'apporte en revanche aucune information sur la mise en œuvre opérationnelle du schéma directeur des transports métropolitains en matière de liaisons bus, vélo, tramway et train (notamment TER) dans le secteur concerné (Cagnes-sur-Mer et les communes voisines dont les habitants sont concernés par le projet), et donc aucune assurance de leur cohérence ou de leur articulation.

En particulier, aucune évolution de l'offre de bus et de pistes cyclables n'est prévue au projet ou même mentionnée dans le dossier¹⁹. Alors que les constats sont faits qu'une amélioration de l'offre locale de transports en commun favoriserait le report modal de la voiture à son profit²⁰, aucun élément ne semble envisagé en ce sens : « *La majorité de ces voyageurs TER accédant à la gare en voiture particulière proviennent des communes voisines. Les raisons de leur choix modal s'apparentent notamment à un manque de desserte en transports en commun routiers au plus près de leur origine. Ces voyageurs ne peuvent donc pas s'affranchir d'un rabattement en voiture particulière : l'absence d'une offre de stationnement suffisante en 2030 limitera le report modal en gare de Cagnes-sur-Mer, et réduira le niveau de fréquentation de la gare.* ». Le dossier ne précise pas si l'amélioration de la desserte en transports en commun routiers a été envisagée, notamment par les maîtres d'ouvrages de ce dossier, et les raisons, le cas échéant, pour lesquelles elle n'a pas été retenue ou présentée dans ce projet.

Le choix du nombre de quais prévus pour la nouvelle gare routière n'est pas justifié et il n'est pas certain, au vu des incohérences relevées dans le dossier, que le nombre de quais de la gare routière soit augmenté, alors que le constat est fait de leur insuffisance.

Enfin, lors de la visite sur le site, il est apparu que la réalisation de la piste cyclable reliant les quartiers est et ouest via la rue Garigliano pourrait être remise en question (cf. paragraphe 2.3.3). L'Ae rappelle que le code de l'environnement (article L. 228-2) impose « *À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe.* »

De même, l'évolution du plan des circulations routières autour de la gare ne semble pas s'intégrer dans une réflexion plus globale d'amélioration de la traversée routière des voies ferrées dans l'aire

¹⁹ La compétence en matière de transports en commun relève de la Métropole Nice-Côte-d'Azur.

²⁰ 52 % des non-utilisateurs actuels de TC déclarent envisager de les emprunter en cas d'amélioration, dont 35 % en cas d'amélioration du niveau de service (temps de trajet, ponctualité, fréquence de passage).



d'étude. Enfin, le dossier indique qu'« *un objectif du PDU²¹ en cours d'élaboration consiste à améliorer la traversabilité de la gare* », lorsque le projet ne prévoit pas que la gare soit traversante.

Le dossier indique que la desserte ferroviaire de la gare de Cagnes sur Mer est amenée à augmenter par les effets conjugués de projets futurs tels que la création de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) et la mise en place du cadencement des TER²². Le début des travaux est programmé en 2022 pour l'ensemble du projet de la LNPCA. En 2030, la gare de Cagnes-sur-Mer devrait accueillir 2 millions de voyageurs. Si le dossier témoigne que des aménagements sont prévus en gare pour l'arrivée de la LNPCA (cf. figure ci-après), il ne les décrit pas. La raison de la reprise du quai ouest de la gare n'est pas explicitée²³.

Le risque que les dysfonctionnements constatés après les travaux de réfection du PEM effectués en 2008 se reproduisent ne paraît pas pouvoir être totalement écarté.

En outre, l'objectif 1.2 du TRI, fixé par le PGRI, est d'« *intervenir de manière collective pour mettre fin aux aménagements en zone inondable par une organisation à tous les niveaux.* ». Le dossier ne le rappelle pas et n'explique pas pour quelle raison cet objectif du TRI n'a *a priori* pas trouvé à s'appliquer pour le présent projet.

Le dossier ne précise pas que l'agglomération niçoise est visée par deux procédures précontentieuses européennes pour non-respect des valeurs limites relatives aux particules fines PM10 et au dioxyde d'azote NO₂ et pour insuffisance du plan d'actions mis en œuvre. Dans ce cadre, le département des Alpes-Maritimes dispose d'une feuille de route opérationnelle visant à améliorer la qualité de l'air. L'un des axes de cette feuille de route est de désengorger les zones denses en créant des points de rabattement vers des solutions alternatives à la voiture, en amont de ces zones et donc d'éviter de créer de nouveaux parking dans ces zones. Compte tenu du site d'implantation, il semble difficile de considérer ce projet comme un point de rabattement en amont d'une zone dense.

En outre, le projet contribue à augmenter la population fréquentant le secteur du projet et donc exposée à ses conditions dégradées en matière de qualité de l'air.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de compléter l'étude d'impact par :

- **une description précise et synthétique du scénario de référence « sans projet » ainsi que du scénario « avec projet », en développant notamment les évolutions prévues du trafic routier et de l'offre de transport en commun (bus, ligne 4 du tramway, TER) et d'aménagements pour les modes actifs notamment dans le cadre du schéma de transport métropolitain (MNCA), aux échelles pertinentes,**

²¹ Plan de déplacements urbains

²² Le dossier mentionne l'existence de futurs aménagements connexes à la ligne nouvelle programmés en gare de Cagnes-sur-Mer : il s'agit d'implanter une quatrième voie au Sud et un nouveau quai latéral. Cette nouvelle voie à quai permettra de faire circuler dans chaque sens 4 trains omnibus cadencés qui pourraient alterner avec 4 TER accélérés cadencés. En complément avec les aménagements réalisés sur les autres gares, ces éléments permettraient de doubler la capacité sur le littoral au profit des déplacements quotidiens et d'effectuer des liaisons rapides entre Cannes - Sophia Antipolis et Nice.

²³ Il est mentionné une fois dans le dossier que « *Le projet prévoit également la mise en accès PMR de la voie la plus proche du bâtiment voyageurs, l'autre quai sera mis en accessibilité par SNCF Réseau dans le cadre d'une convention de financement distincte* »



- la justification du choix de ne pas rendre la gare « traversante », du choix du nombre de quais pour la gare routière, des travaux prévus sur le quai ouest (voire les autres quais le cas échéant) de la gare ferroviaire et d'une éventuelle extension du parking à 345 places,
- la manière dont l'article L. 228-2 du code de l'environnement est pris en compte dans ce projet et par les variantes potentielles au plan de circulation (routier, cycles et piétons) prévu dans le projet s'il s'avérait impossible à mettre en œuvre rue Garigliano à hauteur du franchissement de la plateforme ferroviaire,
- justifier l'absence de recherche d'alternative au choix d'implanter un parking au sein d'un secteur urbain dense, à la qualité de l'air très dégradée, accueillant des établissements sensibles, quand des engagements pris pour lever les pré contentieux européens relatifs à la qualité de l'air touchant le territoire de Métropole-Nice-Côte-d'Azur incluent le choix d'implanter les parkings en amont de ces zones,

2.3 Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation mises en place

2.3.1 Impacts en phase travaux

Les impacts du projet en phase travaux concernent essentiellement la circulation routière et les stationnements aux abords de la gare. Les travaux sont phasés pour assurer la continuité de l'accès à la gare et limiter les impacts sur les flux routiers. Des plans de circulation seront établis avec les représentants de la Métropole de Nice-Côte-d'Azur.

Les impacts concernent aussi le bruit, les vibrations, les mouvements de déblais et remblais (5 000 m³) et les poussières générés par le chantier. Les précautions d'usage en vigueur seront mises en œuvre par le maître d'ouvrage, notamment en cas de déblais pollués. Un état des lieux contradictoire des habitations au droit du chantier sera réalisé avant le démarrage du chantier afin qu'en cas de désordres constatés à l'issue du chantier et imputables aux travaux, des indemnités d'assurances soient versées. Selon les parties du dossier, l'engagement du maître d'ouvrage est cependant plus ou moins affirmé : par exemple, l'état des lieux « sera réalisé » dans le résumé non technique ou « pourra être réalisé » dans la partie du dossier relative aux impacts.

Les pompages se limiteront en phase travaux à des débits d'exhaure de 0,6 m³/h au maximum et une charge hydraulique minimale de 0 m NGF dans les différents ouvrages. Les rejets seront effectués en milieu naturel ou par réinjection dans la nappe à l'aval hydraulique du projet. Le dossier indique qu'un dossier de déclaration « loi sur l'eau » permettra de déterminer précisément le mode opératoire des pompages en concertation avec les services de la Police de l'eau.

Les modalités d'information « du public » sur l'avancée des travaux et les perturbations sont précisées : avertissements et panneaux d'indications. Toutefois, elles semblent n'être à disposition que sur le lieu du chantier et ne s'adresser qu'aux seuls riverains du chantier et aux voyageurs. Or le dossier précise que l'avenue de la gare constitue une voie de transit qui n'est pas utilisée uniquement par les usagers de la gare.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de :

- prévoir des modalités d'information sur l'avancement des travaux et les perturbations qui permettent au maître d'ouvrage de toucher un public plus large (a minima l'ensemble des Cagnols) et selon des vecteurs adaptés au public visé et aux messages à transmettre.
- de mettre ses engagements en cohérence dans les différentes parties du dossier.

2.3.2 Compatibilité avec le PLU et la directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes :

Pour répondre au besoin de 280 places, sur une surface au sol restreinte, les places ont été réparties sur 9 niveaux avec 2 niveaux enterrés et 7 niveaux aériens. La hauteur du bâtiment est ainsi portée à 22 m, soit 7 m de plus que la hauteur prévue au PLU et qui fait l'objet de la demande de modification n°4, en cours. Sans cette modification, le projet n'est pas compatible avec le PLU et ne peut donc être autorisé.

Le projet prévoit en outre qu'une surface située en zone rouge du PPRI accueille la terrasse du kiosque, bâtiment à usage commercial lui-même situé en zone bleue du PPRI. Les conditions d'exploitation de cette surface, en cohérence avec les règles du PPRI, sont présentées dans le dossier et seront imposées à l'exploitant.

En l'absence de schéma de cohérence territorial, la compatibilité du projet avec la directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes (DTA) est présentée dans le dossier. La compatibilité de cette modification du PLU avec la même DTA est analysée dans la note de présentation de la modification n°4 du PLU, en cours.

L'Ae recommande de compléter le dossier par la présentation des éléments de modification du PLU.

2.3.3 Impacts en phase exploitation

L'aspect paysager des aménagements a été intégré dès la conception du projet (volumes, façades, vues, jardins) ; des espèces adaptées (indigènes ou « naturalisées » dans la région, demandant peu d'entretien) seront utilisées.

Gestion des eaux

Le dossier décrit les types de revêtements qui seront utilisés : asphalte, béton désactivé²⁴, dallages en pierre, pavés enherbés, enrobé. Il ne caractérise ni ne quantifie en revanche l'évolution éventuelle d'imperméabilisation que cela représente par rapport à la situation actuelle, pour les surfaces concernées (certaines sont actuellement en friche, à l'ouest de la pharmacie par exemple). Le règlement d'assainissement du réseau public recommande de mettre en œuvre des dispositifs de rétention avec débit de rejet limité à 3 l/s/ha. Pour les eaux pluviales du parvis, il sera prévu un bassin de rétention d'un volume de 140 m³, muni d'un contrôleur de débit de type vortex installé en sortie du bassin. Les installations seront raccordées aux réseaux de gestion des eaux pluviales ou d'assainissement pour les eaux usées de la ville. Le dossier ne précise pas quels seront les

²⁴ Le béton désactivé ou béton lavé est une technique de coulage de béton réalisée dans le but d'obtenir un béton à l'aspect gravillonné.

volumes à évacuer, ni les hypothèses ayant conduit au dimensionnement du bassin prévu, ni l'évolution que cela représente par rapport à la situation actuelle. Il indique que les systèmes prévus le sont sous réserve d'acceptation par les gestionnaires des réseaux d'eau concernés et de signature de la convention afférente.

L'Ae recommande de :

- **préciser l'évolution de l'imperméabilisation des surfaces concernées par le projet et celle des volumes d'eaux pluviales et d'assainissement pris en compte,**
- **décrire les systèmes de collecte, rétention et rejet des eaux, justifier leur calibrage et apporter l'assurance qu'ils répondent aux cahiers des charges des gestionnaires d'eaux concernés.**

Risque d'inondation

Les niveaux souterrains du parking génèrent une remontée de nappe, par effet barrage du cuvelage du parking, et tassement des sols. Après modélisation, un drain périphérique positionné sur le pourtour du parking (sauf au sud), sans pompage, permettra de réduire cet impact, limitant la remontée de nappe à + 20 - +30 cm à l'angle sud-ouest du parking.

En cas d'inondation, le projet génère une augmentation du niveau d'eau d'environ +20 cm depuis le remblai autoroutier qui s'étend sur un linéaire d'environ 250 m vers l'amont. Au-delà de l'école Alphonse Daudet située rue Hélène Boucher, aucun impact n'est observé.

Cet impact nécessite de réaliser une compensation du volume estimé de 3 000 m³. Ce volume est déjà le résultat d'une optimisation du nivellement du projet par rapport au projet initial : la diminution du volume de remblais induite a permis de réduire de moitié l'impact du projet sur le niveau d'eau. La configuration du lieu et l'urbanisation alentour ne permettant pas de créer ces volumes compensatoires dans la même zone inondable, une solution alternative a été étudiée qui consiste à augmenter la capacité de l'ouvrage hydraulique du Malvan au niveau du PEM. Une nouvelle modélisation hydraulique tenant compte de ce nouveau paramètre a été menée. Les résultats montrent que le risque inondation sur le secteur diminue par rapport à la situation actuelle. Ainsi c'est cette solution qui a été retenue dans le cadre du projet.

Cette mesure compensatoire tire parti d'un projet plus large porté par le Syndicat Mixte pour les Inondations, l'Aménagement et la Gestion des Eaux (SMIAGE) Maralpin de restauration de la capacité d'écoulement du Malvan qui s'accompagne d'une démarche de restauration environnementale et physique du cours d'eau. Une partie de ce projet, correspondant aux interventions prévues à hauteur de l'aire d'étude du projet de PEM, tient lieu de mesure compensatoire du projet de PEM : modification du cadre situé sous les rues Hélène Boucher et Garigliano, sur 650 m, de manière à augmenter la section d'écoulement dans le secteur (et permettre à terme le passage d'un débit de 85 m³/s lorsque l'ensemble des aménagements prévus sur le Malvan auront pu être réalisés). Le dossier précise que les dispositions sont déjà prises afin de coordonner les travaux relatifs à ces deux projets (PEM et restauration capacitaire du Malvan) qui seront livrés à la même période afin que cette mesure compensatoire soit opérationnelle à la mise en service du nouveau PEM.

Le dossier ne précise pas l'état d'avancement du projet porté par le SMIAGE et en particulier s'il est déjà autorisé. Le projet de PEM ne devrait pourtant pas pouvoir être autorisé sans que celui-ci l'ait été au préalable. L'autorisation du projet de PEM est en effet dépendante de la réalisation de

la mesure compensatoire, sous maîtrise d'ouvrage du SMIAGE. Si le maître d'ouvrage du PEM portera sa part de responsabilité dans la bonne articulation entre les travaux du PEM et ceux sous maîtrise du SMIAGE, la réalisation de ces derniers ne peut être assurée que par la délivrance préalable de l'autorisation afférente au projet plus large porté par le SMIAGE.

Le choix d'élargir en rive gauche (amont) ou en rive droite (franchissement) ou d'approfondir (aval) le cadre²⁵ n'est pas justifié dans le dossier. Les impacts sur le projet de PEM de cette modification du cadre du Malvan ne sont pas présentés dans le dossier : par exemple l'élargissement latéral sur 140 m du cadre en rive droite, sous les ouvrages A8 et SNCF, et ses conséquences sur le passage (routier, cycles, piétons) sous voie, déjà contraint. Plus largement, ses impacts potentiels sur l'environnement (et en particulier sur les eaux du Malvan et, à l'aval, sur celles de la Cagne) ne sont ni mentionnés ni présentés dans le dossier.

La rapporteure a été informée lors de sa visite que l'échéance à laquelle « l'ensemble de ces aménagements » seraient réalisés n'était pas connue mais que les modélisations hydrauliques tenaient compte uniquement de la réalisation des travaux compensatoires. Le dossier ne précise pas quel est le débit qui sera permis par ces seuls aménagements « compensatoires ». Il ne précise pas non plus si la réalisation de cette mesure compensatoire avait été anticipée et prise en compte lors de la conception ou a minima avant l'autorisation (le cas échéant) du projet d'augmentation de la capacité de l'ouvrage hydraulique du Malvan.

Les entrées du parking en silo ont été conçues pour être positionnées au-dessus de la cote des plus hautes eaux définie dans le PPRI (0,75 m au-dessus de cette cote) afin que les eaux ne s'infiltreraient pas dans les niveaux souterrains du parking en cas de crue centennale. Le parking sera sous vidéosurveillance de la MNCA sans qu'une présence physique soit assurée en permanence. Le dossier précise que des batardeaux sont prévus au niveau des accès souterrains du parking. En revanche, les modalités d'information sur place des usagers du parking et de gestion sur place des accès piétons au parking en cas de crise et pendant les crises (interdiction d'accès et de sortie des véhicules notamment) ne sont pas décrites.

Des mesures seront prises pour la sécurisation (des biens et des personnes) du bâtiment voyageur : conception prenant en compte le risque d'inondation, prévention et sensibilisation du personnel et des voyageurs, alerte, gestion de crise.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de :

- **préciser si le projet d'augmentation de la capacité de l'ouvrage hydraulique du Malvan est déjà autorisé et dans le cas contraire dans quel délai il le sera, le projet de PEM ne pouvant a priori être autorisé sans que celui-ci l'ait été au préalable,**
- **compléter l'étude d'impact par les impacts de la mesure compensatoire hydraulique « augmentation de la capacité de l'ouvrage hydraulique du Malvan » sur l'environnement et sur la conception du projet de PEM, notamment au niveau du franchissement des voies ferrées, et de présenter le projet de PEM revu le cas échéant,**

²⁵ Le terme de « cadre » fait référence au cadre en béton et de section rectangulaire, souterrain, dans lequel est canalisé le Malvan.

- **préciser quel sera le débit autorisé du Malvan une fois les travaux compensatoires réalisés, et quelles sont les conséquences du projet de PEM sur l'atteinte des objectifs du projet d'augmentation de la capacité de l'ouvrage hydraulique du Malvan,**
- **préciser quelles modalités seront mises en œuvre en situation de crise (inondation) pour gérer les accès piétons au parking silo.**

Qualité de l'air

Dans l'étude réalisée (cf. 2.1.5), de manière générale, les concentrations initiales s'appuient sur des valeurs modélisées sans que les paramètres d'entrée de la modélisation soient décrits. En outre l'ozone, les différentes situations de trafic et l'usure des revêtements ne sont pas pris en considération. La population concernée n'est pas décrite ; il n'y a pas de données sanitaires.

Les résultats montrent que le projet conduit à une augmentation de 25 % de la population exposée aux concentrations les plus élevées dans la bande d'étude. Si l'on considère le projet dans son environnement déjà pollué, la modification de l'indice pollution-population²⁶ Benzène n'est pas significative.

L'évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) effectuée au droit des établissements sensibles retient uniquement l'exposition par inhalation, écartant *a priori* celle par ingestion sans en présenter la justification. En outre, le choix des polluants retenus pour cette évaluation ne s'appuie pas sur les dernières recommandations de l'ANSES²⁷ dans son avis du 12 juillet 2012.

L'évaluation met en évidence, dans le contexte local, un risque sanitaire à la fois sur des polluants non cancérigènes et sur des polluants cancérigènes pour ce qui concerne l'appareil respiratoire et le système cardiovasculaire chez les personnes qui fréquentent les établissements sensibles. L'excès de risque individuel (ERI) des particules de diesel, du chrome et du formaldéhyde est supérieur au seuil d'acceptabilité de l'organisation mondiale de la santé Si le dossier indique que « le projet n'entraîne pas d'amélioration des ratios de danger sur les lieux sensibles recensés dans la bande d'étude ; ils ont, pour certains, tendance à légèrement augmenter », le danger et l'excès de risque sont attribués à la pollution de fond, tableau ci-après à l'appui.

| | Fonction atteinte | ERI pollution de fond seule | Type de valeur | Collège Jules Verne | Groupe scolaire Alphonse Daudet | Ecole |
|---------------------------|-------------------|-----------------------------|----------------|---------------------|---------------------------------|----------|
| Total (sans conc de fond) | | 2,86E-04 | Actuel | 4.30E-07 | 5.78E-07 | 8.24E-07 |
| | | | Sans Projet | 4.42E-07 | 5.96E-07 | 7.88E-07 |
| | | | Avec Projet | 5.42E-07 | 9.47E-07 | 1.07E-06 |

Figure 5 : ERI lié à l'impact du projet pour le risque cancérigène sur les sites sensibles – en rouge les valeurs supérieures au "risque acceptable" de 10⁻⁵ (source : dossier)

²⁶ Cet indice n'est pas le reflet d'une exposition réelle mais une aide à la comparaison de différentes situations.

²⁷ Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail



Pour l'Ae, malgré l'importance de la pollution de fond, l'état de dégradation de la qualité de l'air dans le secteur d'étude ne permet pas de se satisfaire d'un tel constat, à savoir que le projet dégrade la qualité de l'air.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de :

- **prendre en compte dans l'étude air et santé l'ensemble des paramètres prévus dans la circulaire de 2005 et préciser les données d'entrée de la modélisation relative aux concentrations initiales de polluant ;**
- **compléter l'évaluation quantitative des risques sanitaires en s'appuyant sur les dernières recommandations de l'ANSES et prendre en compte, ou à défaut justifier la non prise en compte, de l'exposition par ingestion.**

Elle réitère en outre la recommandation effectuée au paragraphe 2.3 relative au choix du maître d'ouvrage d'augmenter la population exposée aux polluants.

Bruit

Le dossier indique que trois bâtiments vont accuser une augmentation du bruit de plus de 2dB(A) : une maison individuelle, un logement collectif et l'établissement scolaire situé au droit du projet. Un mur acoustique sera réalisé afin d'assurer également l'isolation des espaces extérieurs du groupe scolaire. Les 2 autres bâtiments bénéficieront de protection de façades ou d'autres solutions techniques.

Les données inscrites sur la carte présentée en 4.7.1 présentant les résultats de la contribution du projet à l'ambiance acoustique semblent pourtant indiquer 6 points de mesures accusant plus de 2 dB(A) du fait du projet, correspondant à 4 ensembles de bâtiments (R13 et R14 : groupe scolaire Alphonse Daudet, R11 et R22 : hôpital de jour, et R8 et R24 : autres bâtiments²⁸). En outre, il ne mentionne pas que le centre communal d'action sociale (R1) et l'hôpital de jour (pour le point R22) qui étaient initialement en ambiance non modérée, doivent être considérés comme étant initialement en ambiance modérée²⁹, et ce quelle que soit l'augmentation de bruit accusée du fait du projet. Il ne mentionne pas non plus explicitement le fait que tous les bâtiments présentant initialement un LAeq inférieur à 60dB(A) doivent retrouver après protection un LAeq au maximum de 60dB(A) (cf. outre les points R8, R13, R14 et R22, notamment le point R24).

De façon plus générale, pour déterminer le caractère significatif de la modification de l'infrastructure apportée par le projet, un raisonnement effectué bâtiment par bâtiment n'est pas approprié³⁰.

L'Ae recommande de revoir les conclusions de l'étude acoustique ainsi que les mesures de protection prises en conséquence.

²⁸ En se référant à la carte de l'état de synthèse de l'état initial de l'environnement insérée au dossier et identifiant les bâtiments sensibles notamment.

²⁹ Cf. arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, précisant que « les établissements de santé, de soin et d'action sociale » sont à traiter comme des logements en zone d'ambiance modérée.

³⁰ Cf. note de l'Ae sur la prise en compte du bruit dans les projets d'infrastructures de transport, déjà citée.



2.4 Suivi du projet, de ses effets, des mesures et de leurs effets

Un plan d'assurance environnement sera établi ; un coordinateur environnement assurera le suivi des mesures prévues pendant les travaux lesquelles s'élèvent à 418 000 €HT, hors mesure compensatoire hydraulique. En phase exploitation seuls les espaces verts seront l'objet d'un suivi ; leur gestion sera assurée par MNCA.

Le dossier ne prévoit pas de suivi de la qualité de l'air, ni de l'évolution des modes de déplacements et des conditions de circulation (motorisées, cyclistes et piétonnes) aux abords de la gare, ce qu'appelleraient les impacts et les objectifs assignés au projet. Aucun suivi de l'efficacité des mesures hydrauliques n'est proposé.

L'Ae recommande de compléter les mesures de suivi par un suivi adapté à l'ensemble des impacts et aux objectifs du projet.

2.5 Résumé non technique

Le dossier comporte un résumé non technique clair et dont le volume est adapté au présent projet.

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