



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le pont-rail de la ligne est-ouest du tramway de Nice (Alpes-Maritimes)

n°Ae : 2012 - 24

Avis n°Ae 2012 -24 établi lors de la séance du 11 juillet 2012 - n°d'enregistrement : 008329-01

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 11 juillet 2012 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le dossier de pont-rail de la ligne de tramway est-ouest de Nice (Alpes-Maritimes).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber-Le Gall, Guth, Steinfelder, Vestur, MM. Badré, Barthod, Caffet, Lafitte, Lagauterie, Ullmann, Vernier.

En application du § 2.4.1 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 l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mme Rauzy et MM. Clément, Féménias, Letourneux et Schmit

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis sur le dossier de pont-rail de la ligne de tramway est-ouest de Nice (Alpes-Maritimes), par courrier du 19 avril 2012 du directeur général des infrastructures, des transports et de la mer. Elle en a accusé réception le 24 avril 2012.

Par courrier en date du 26 avril 2012, l'Ae a consulté le ministère chargé de la santé, et le préfet des Alpes-Maritimes, en sa qualité de préfet de département concerné au titre de ses compétences en matière d'environnement.

L'Ae a pris en compte l'avis du préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), en date du 21 mai 2012 et celui du préfet des Alpes-Maritimes, direction départementale des territoires et de la mer (DDTM), en date du 4 juillet 2012..

Sur le rapport de Mme Mauricette STENFELDER, l'Ae a formulé l'avis suivant, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais 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 n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

1 Désignée ci-après par Ae

Synthèse de l'avis

Le projet, dont le maître d'ouvrage est l'établissement public Réseau Ferré de France (RFF), concerne la réalisation d'un pont-rail qui doit permettre au futur tronçon de la ligne de tramway est-ouest (ligne T2), dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par l'agglomération Nice-Côte d'Azur, de passer sous la ligne ferroviaire Marseille-Vintimille.

L'ensemble des opérations constituant cette ligne de tramway ont été traitées comme un programme et ont fait l'objet d'une seule étude d'impact. Le dossier d'étude d'impact relatif à la création dudit tramway a fait l'objet d'un avis rendu par l'autorité environnementale compétente (préfet de région Provence-Alpes-Côte d'Azur) en date du 3 novembre 2011, d'une enquête publique du 12 décembre 2011 au 20 janvier 2012 et d'une déclaration d'utilité publique (DUP) signée par le préfet des Alpes Maritimes le 15 juin 2012.

Les impacts permanents sur l'environnement du projet de pont-rail sont a priori limités. Par contre, les cumuls d'impacts de nombreux chantiers dans une zone marquée par une restructuration générale du quartier de l'ancien MIN (marché d'intérêt national) autour du futur pôle multimodal Saint Augustin et par une requalification urbaine du quartier du Grand Arenas méritent une attention particulière.

L'étude d'impact fournie, qui est celle de la nouvelle ligne de tramway, apporte peu d'éléments en ce qui concerne le projet lui-même. Elle mérite d'être complétée par les autres études réalisées par le maître d'ouvrage spécifiquement pour ce projet.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage du pont-rail :

- de mieux préciser la nature des travaux et leur localisation
- de mieux préciser les impacts du chantier (y compris les impacts cumulés avec les projets de pôle multimodal St Augustin et de l'établissement public d'aménagement Plaine du Var) et les engagements pris pour les éviter ou les réduire.
- de prévoir un dispositif d'information des usagers et riverains sur les impacts des travaux et leur durée.

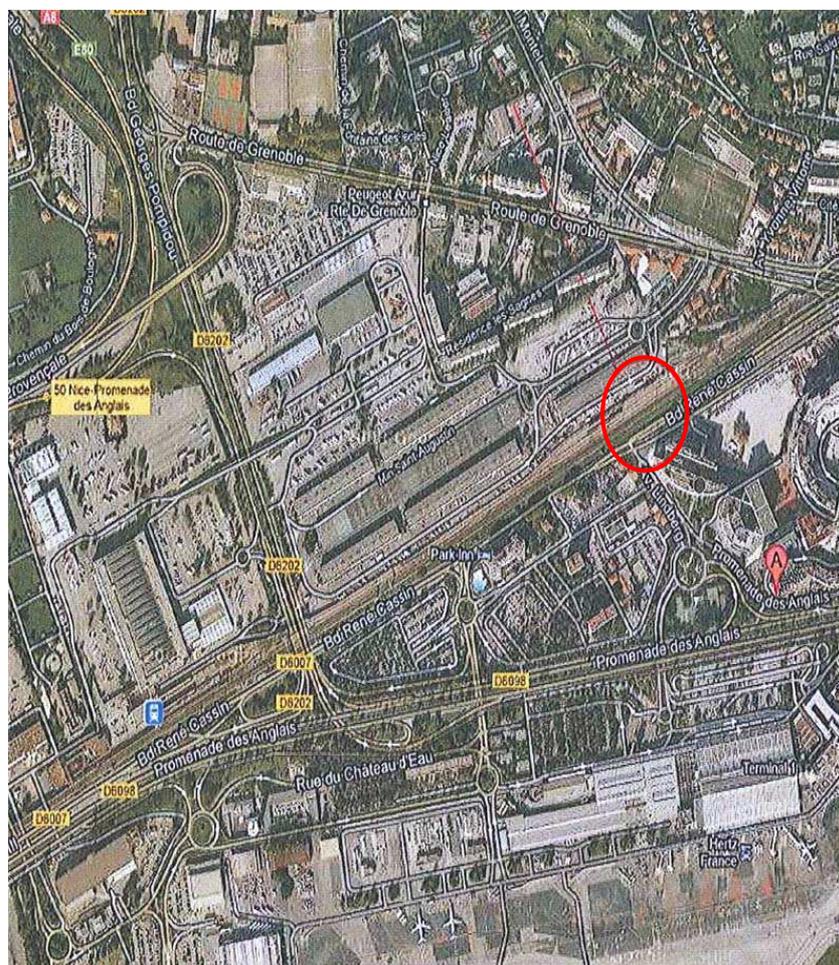
Avis détaillé

1 Objectifs de l'opération

1.1 Le projet et ses finalités :

Le projet de pont-rail dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par l'établissement public Réseau Ferré de France (RFF) s'inscrit dans le projet de ligne est-ouest (ligne T2) du tramway de Nice (Alpes-Maritimes) sous maîtrise d'ouvrage Métropole Nice Côte d'Azur. Il permettra au tramway, mais aussi au réseau de bus, de franchir en passage inférieur les voies ferrées de la ligne Marseille-Vintimille.

Par ailleurs, le pont intéresse la partie aval de la basse vallée du Var qui fait l'objet d'une opération d'intérêt national. Cette dernière prévoit notamment l'aménagement du futur pôle multimodal de Saint-Augustin (avec la future gare LGV2 de Saint-Augustin) et la requalification urbaine du quartier du grand Arenas. Dans une approche globale et cohérente de l'aménagement du territoire de la Basse vallée du Var, le projet de pont rail (comme le projet de tramway) s'articule avec ces aménagements. La description du projet, que l'on trouve dans les pièces G et D du dossier d'étude d'impact de la ligne de tramway, est sommaire.



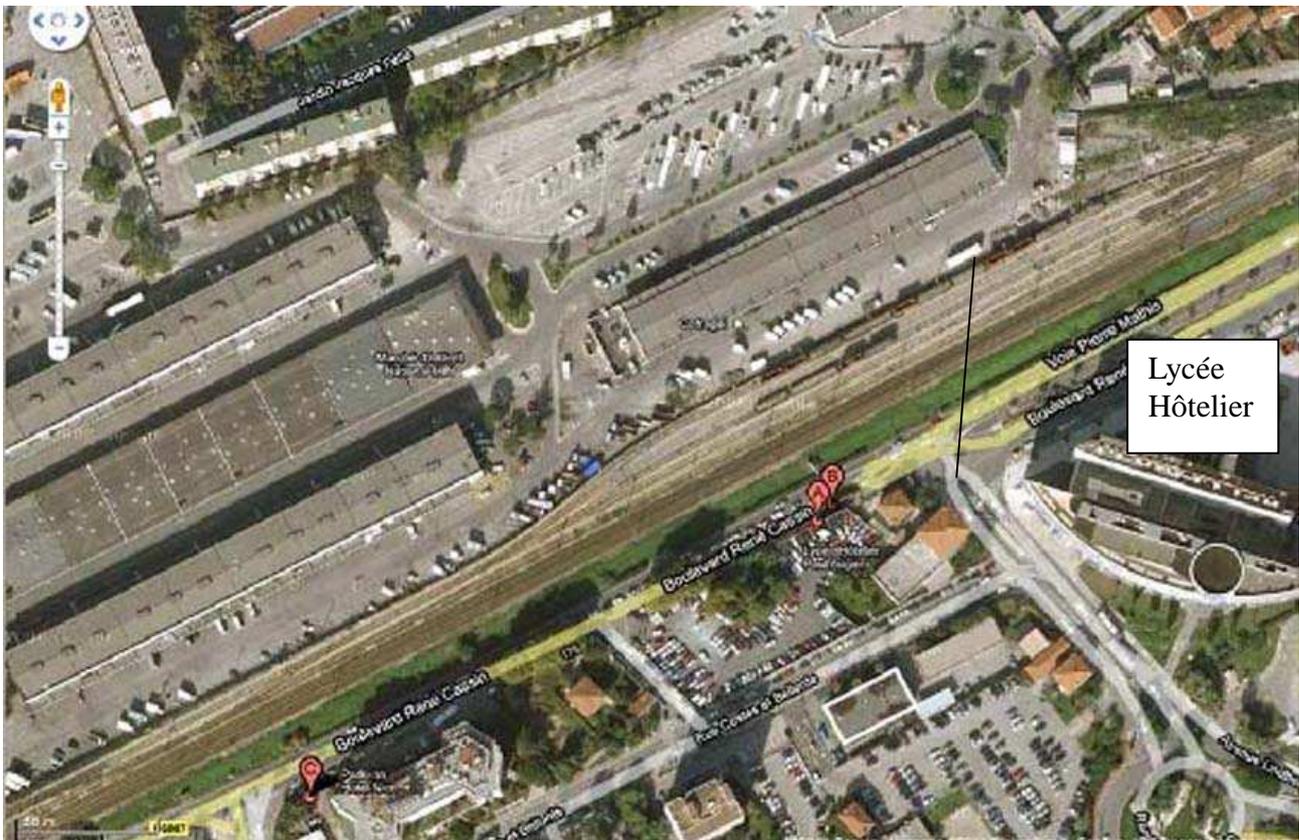
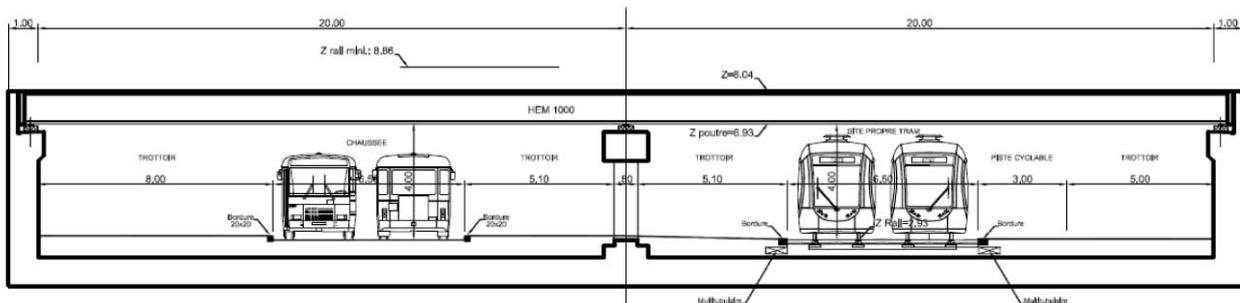
Localisation du projet sur Google Maps (cercle rouge)

2 LGV : ligne à grande vitesse

Ae CGEDD – avis délibéré du 11 juillet 2012 pont-rail tramway est-ouest de Nice (Alpes-Maritimes)

Le nombre de voies portées par l'ouvrage sera de 7, dont deux voies principales de circulation (ligne Paris-Vintimille). Ces voies sont aujourd'hui portées par un remblai. Il s'agira de remplacer une portion de ce remblai par un pont à poutrelles enrobées³, constitué de deux travées de 20 mètres, permettant une ouverture totale de 40 mètres. La conception de l'ouvrage prévoit que deux travées supplémentaires puissent être ajoutées à l'ouest dans le cadre du projet d'aménagement de la future gare, sous les voies ferrées. Les culées d'un mètre d'épaisseur seront équipées de butées parasismiques. La transparence à l'intérieur de l'ouvrage est assurée par cinq ouvertures de 3 mètres de large et de 2,70 mètres de haut.

Coupe d'insertion du tramway dans l'ouvrage projeté (Pièce D figure 25 P 22)



Localisation du futur ouvrage de RFF et du lycée hôtelier voisin (Pièce D)

3 Il a été indiqué au rapporteur que des colonnes ballastées de 62 cm de diamètre et de 11m de profondeur porteront et stabiliseront la dalle en béton.

La conception du tracé est contrainte par le dénivelé existant entre l'ouvrage de la Caravelle, qui permet de franchir en passage inférieur la promenade Corniglion pour assurer la liaison entre le terminal 1 de l'aéroport et le quartier d'Arénas, et la route de Grenoble, et par la limitation réglementaire des pentes au niveau des stations de tramway et du débranchement des lignes T2/T3 sur le pôle multimodal de Saint Augustin.

Le carrefour actuel devant le lycée hôtelier sera abaissé de 5,50 mètres NGF à environ 2,65 mètres NGF.

L'accès à la passerelle métallique qui relie le boulevard Cassin à la voie Mathis qui le prolonge sera décalé vers l'ouest.

Le propriétaire foncier de l'emprise nécessaire au projet est RFF. Il a été indiqué au rapporteur que le montant estimé des travaux était de 32,5 millions d'euros environ et que le début du chantier était prévu pour fin 2013 - début 2014 pour une rétrocession à l'EPA envisagée en juin 2015.

Eu égard au caractère succinct du dossier qui lui est soumis, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de fournir un document complémentaire apportant des précisions sur les caractéristiques de l'ouvrage de pont-rail et sur sa localisation précise comportant un schéma avec les noms des voiries permettant de mieux comprendre le fonctionnement prévu des différentes circulations dans le secteur.

1.2 Contexte du projet

Le projet de pont-rail qui fait l'objet du présent avis sera réalisé dans le cadre du chantier de création de la ligne de tramway est-ouest qui s'étend sur 11,3 km entre le terminus est (station Port/île de Beauté) et les terminus des deux branches ouest (stations aéroport terminal 2 et Nikaïa/centre administratif) sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole Nice-Côte d'Azur. Cette nouvelle ligne de tramway constitue l'axe structurant du schéma directeur du réseau des transports urbains (SDRTU)⁴. L'ensemble des opérations constituant cette ligne de tramway, fonctionnellement liées entre elles, ont fait l'objet d'une seule étude d'impact. Celle-ci a fait l'objet d'un avis rendu par l'autorité environnementale compétente (préfet de région Provence-Alpes-Côte d'Azur DREAL⁵) en date du 3 novembre 2011 et d'une enquête publique du 12 décembre 2011 au 20 janvier 2012⁶. Elle a été approuvée par une déclaration d'utilité publique (DUP) prise par le préfet des Alpes-Maritimes, le 15 juin 2012.

Le projet de pont-rail intègre par ailleurs les évolutions du territoire de la Basse vallée du Var telles que prévues dans le cadre de l'opération d'intérêt national (OIN) Plaine du Var⁷, porté par l'établissement public administratif de la Plaine du Var, qui prévoit notamment sur l'emprise de l'ancien MIN (marché d'intérêt national) la création d'un pôle multimodal regroupant l'aéroport, la future gare SNCF et la gare routière, et le réaménagement total du quartier du grand Arénas.

2 Les procédures

Le projet de pont-rail, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par RFF (Réseau ferré de France), entraîne l'obligation d'une étude d'impact conformément aux articles L122-1 et R.122-8 du Code de l'Environnement⁸. Cependant, il ne fait pas l'objet d'une étude d'impact spécifique ; il est analysé dans le cadre de l'étude d'impact du programme de travaux de l'ensemble de la ligne de tramway.

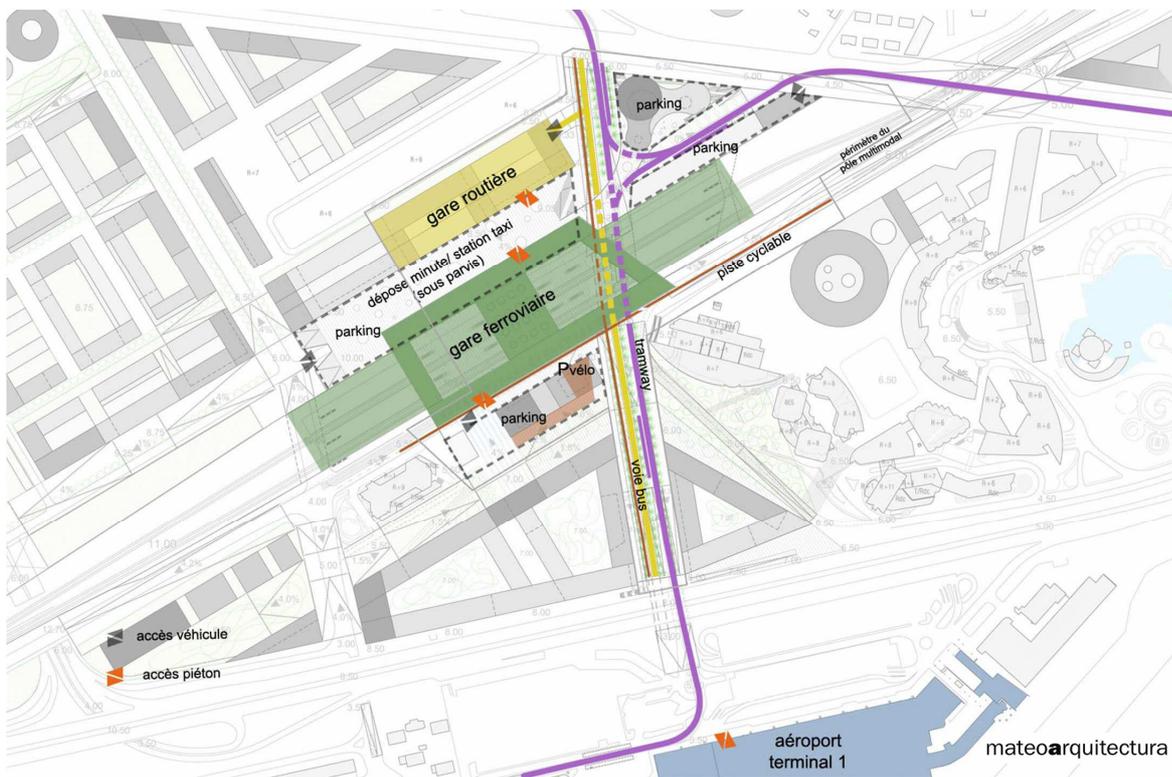
4 Le SDRTU a été approuvé le 10 décembre 2009 par le conseil communautaire de Nice Côte d'Azur à l'horizon 2030

5 DREAL : direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

6 Les conclusions du commissaire enquêteur sont disponibles sur le site internet de la préfecture des Alpes-Maritimes

7 La Plaine du Var, appelée aussi Ecovallée, a été déclarée OIN en mars 2008

8 Rédaction en vigueur pour les dossiers déposés avant le 1^{er} juin 2012



Pôle Multimodal Modes transport

AMÉNAGEMENT DU GRAND ARENAS (NICE)

(Document fourni au rapporteur par l'EPA Plaine du Var)

3 Analyse de l'étude d'impact

3.1 Commentaire général sur la présentation

Le dossier est composé de l'étude d'impact globale de la ligne de tramway (pièce G) complété par les caractéristiques des ouvrages les plus importants (pièce D). Conformément à l'article L.414-4 du code de l'environnement, le dossier comporte en outre une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés. L'Ae note qu'à la fin de chaque partie de l'étude d'impact, un encart de couleur récapitule les enjeux essentiels et indique les objectifs à prendre en considération dans la conception du projet, ce qui facilite la compréhension du dossier par le public.

L'Ae considère que le dossier du projet de pont-rail ne donne pas d'information très précise sur l'ouvrage projeté dans son contexte urbain ni sur ses impacts particuliers, tant en période de travaux que de façon permanente. En outre, plusieurs points sont à améliorer pour la bonne compréhension du public : pièce G, les cartes p 110 et 111 relatives aux risques naturels, le plan schématique du quartier d'affaires de l'Arénas p 223, ainsi que, pièce F, le schéma p. 17 sont difficilement lisibles et méritent d'être agrandis. Les photos aériennes qui font apparaître des bâtiments qui ont été démolis depuis doivent être actualisées.

3.2 L'état initial de l'environnement

L'étude d'impact de la ligne de tramway comporte une analyse de l'état initial général (chapitre 4). Les enjeux environnementaux sont identifiés et hiérarchisés.

L'eau

La présence de la nappe alluviale de la basse vallée du Var, qui intéresse la partie ouest du tracé de ligne de tramway, et qui est exploitée pour l'alimentation en eau potable, est à prendre en compte en phase travaux

(conception et réalisation) pour éviter tout risque de pollution. Le maître d'ouvrage a indiqué au rapporteur qu'un pompage était prévu à l'intérieur de batardeaux en palplanches pour réaliser les fondations, radier, culées, pile centrale et tablier mais que l'impact sur la nappe serait minime. ***L'Ae recommande que l'absence d'impact des travaux sur la nappe soit démontrée par le maître d'ouvrage en indiquant en complément au dossier les résultats des études géotechnique et piézométrique et la profondeur à laquelle seront posées les colonnes ballastées destinées à soutenir la dalle du pont-rail.***

Les risques naturels

Sur le secteur concerné par le projet de pont-rail, le PPRI⁹ de la basse vallée du Var, approuvé le 18 avril 2011, doit être pris en considération : selon la DDTM des Alpes-Maritimes et l'étude d'impact (pages 98 puis 108 à 111 de la pièce G), le projet est situé en zone bleue du PPRI, soumise à un aléa de base nul et à un aléa exceptionnel fort à très fort (B6). Dans ce secteur, les équipements et ouvrages nécessaires au fonctionnement des services publics et des infrastructures publiques de transport sont autorisés sous réserve qu'un schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble soit réalisé à l'échelle de la zone du Grand Arénas par l'EPA Plaine du Var. Ce schéma doit notamment démontrer que tous les aménagements, constructions et installations projetés n'aggravent pas significativement les risques, n'en créent pas de nouveaux et sont accessibles par au moins deux accès hors d'eau en cas de réalisation des scénarios suivants : rupture de la digue des Français en cas de crue de débit 3800m³/s, rupture de l'ouvrage de protection hydraulique de l'autoroute A8 en cas de crue de débit 3800m³/s, crue de débit de 500m³/s sans rupture de digue. Son étude en cours de finalisation englobe le projet de pont-rail. Il est noté par ailleurs dans l'étude d'impact que les travaux sur la digue des Français réalisés dans le cadre du PAPI¹⁰ de la basse vallée du fleuve Var ont réduit le risque auquel était exposé le secteur de l'Arénas-CADAM¹¹-aéroport. Le secteur est également concerné par un aléa fort lié au ruissellement urbain qu'il est nécessaire de maîtriser.

L'échelle du plan ne permet toutefois pas de savoir avec précision dans quelle zone du PPRI se situe le projet (B4 ou B6). ***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser dans quelle zone du PPRI se situe le pont-rail et d'indiquer les mesures qu'il envisage de prendre pour faire face à d'éventuelles inondations au cours des travaux et en période de fonctionnement de la ligne. L'Ae recommande par ailleurs que le schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble en cours de finalisation soit mis à disposition du public.***

Enfin, Nice est classée en catégorie 4¹² pour le risque sismique, ce qui impose aux ouvrages des règles de construction parasismiques. Il est indiqué que l'ouvrage sera conforme aux prescriptions de construction en zone sismique.

Le contexte urbain

Le secteur de Saint Augustin, situé au nord-ouest du quartier d'affaires et de la ZAC¹³ de l'Arénas, est en pleine mutation. Les bâtiments du marché d'intérêt national (MIN) ont été détruits en prévision de l'accueil du pôle multimodal Saint Augustin et de nouvelles constructions, dont les études de programmation sont conduites par l'établissement public administratif de la plaine du Var. Les équipements prévus sont une nouvelle gare¹⁴ (lignes régionales, nationales et grande vitesse), les infrastructures et les systèmes d'exploitation des lignes de tramway T2 et T3, la gare routière et les équipements et infrastructures associés.

Il en résulte que ce quartier va subir des travaux pendant plusieurs années occasionnant une gêne importante pour les usagers comme pour les riverains. Il a été indiqué au rapporteur que l'avenue Cassin resterait circulée sur une voie dans le sens pénétrant vers Nice pendant la durée des travaux. Il conviendra de

9 PPRI : plan de prévention du risque inondation

10 PAPI : programme d'actions et de prévention des inondations. Le Papi de la basse vallée du fleuve Var a été établi pour les années 2009-2014 par une convention entre l'Etat et le Conseil Général des Alpes Maritimes signée le 24 juillet 2009

11 CADAM : centre administratif départemental des Alpes Maritimes

12 Catégorie 4 : niveau de sismicité moyen défini par le décret n°2010-1254 du 22 octobre 2010 relatif à la prévention du risque sismique et du décret n°2010-1255 du 22 octobre 2010 portant délimitation de zones de sismicité du territoire français

13 ZAC : zone d'aménagement concerté

14 La gare actuelle Nice St Augustin sera supprimée

s'assurer que pendant les travaux l'accessibilité des bâtiments recevant du public, en particulier le lycée hôtelier, continuera d'être assurée dans de bonnes conditions de sécurité.

Le bruit, les poussières et la pollution de l'air

Le secteur est actuellement relativement bruyant (ambiance sonore non modérée) et pollué (dépassements fréquents des valeurs limites pour le dioxyde d'azote et le benzène). Les travaux liés au pont-rail occasionneront de fortes nuisances sonores particulièrement lors de la mise en place des palplanches qui devrait s'effectuer de nuit. Il a été indiqué au rapporteur qu'un dossier de dérogation serait déposé pour le bruit du chantier. Les travaux risquent aussi d'occasionner des poussières voire de la pollution de l'air. *L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser les mesures qu'il s'engage à prendre pour limiter les nuisances, en particulier celles liées au bruit, en particulier pour le lycée hôtelier riverain des travaux qui dispose d'un internat.*

3.3 Le projet, justification et variantes

Comme indiqué au 1.1 ci-dessus, le tracé du pont-rail est très contraint par les voiries et ouvrages existants et les ouvrages projetés. Il a été indiqué au rapporteur que les résultats des études géotechniques avaient conduit à abandonner une autre solution technique envisagée par le maître d'ouvrage.

3.4 Les impacts permanents

Les impacts permanents du projet de pont-rail sur l'environnement semblent a priori limités, voire positifs : en favorisant l'intermodalité, le projet participe à une meilleure maîtrise des émissions de gaz à effet de serre, une diminution des émissions de gaz polluants en ville et une amélioration de la qualité de l'air. Le projet n'induit pas par lui-même une augmentation du bruit ferroviaire, le nombre des voies restant identique. Il permettra d'assurer une certaine transparence hydraulique.

3.5 Les impacts du chantier

L'Ae considère que les principaux impacts du chantier, abordés à travers le dossier d'étude d'impact de la ligne de tramway et notamment pour le secteur de Saint Augustin, et qu'elle a soulignés dans le paragraphe 3.2, sont de trois ordres :

- Les risques d'inondation (par ruissellement ou crue exceptionnelle du Var) et de pollution des eaux (proximité de la nappe phréatique de la basse vallée du Var),
- Les nuisances liées au chantier et difficultés d'accès et de circulation pour les riverains, et tout particulièrement pour le lycée hôtelier localisé à proximité immédiate du projet,
- Les impacts cumulés des travaux avec ceux des autres travaux en vue de la création du pôle multimodal et de la requalification du quartier (bruit, poussières, difficultés de circulation et d'accès aux établissements recevant du public et aux habitations, sécurité, imperméabilisation des sols...).

Enfin, l'Ae considère qu'il est impératif de développer avec les maîtres d'ouvrage du tramway (Métropole Nice-Côte-d'Azur) et de la requalification urbaine (EPA Plaine du Var) une stratégie commune d'information relative aux travaux.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser les impacts du chantier spécifiques au pont-rail ainsi que les impacts cumulés avec les projets de tramway et de pôle multimodal Saint Augustin et des autres projets voisins portés par l'établissement public d'aménagement Plaine du Var, et les engagements pris pour les éviter ou les réduire.

L'Ae recommande par ailleurs au maître d'ouvrage de mettre en place avec les autres porteurs de projets un dispositif d'information des usagers et riverains sur les impacts des travaux et leur durée tel que prévu, dans le cadre de l'étude d'impact et de la charte chantier vert, à l'échelle du tramway.

* * *