



Autorité environnementale

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale
sur le réaménagement du centre de
maintenance de Nice Saint-Roch et le délestage
du centre de maintenance de
Marseille Blancarde (06 - 13)**

n°Ae : 2022-54

Avis délibéré n° 2022–54 adopté lors de la séance du 8 septembre 2022

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 8 septembre 2022 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le réaménagement du centre de maintenance de Nice Saint-Roch et le délestage du centre de maintenance de Marseille Blancarde (06 – 13).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Barbara Bour-Desprez, Karine Brulé, Marc Clément, Virginie Dumoulin, Bertrand Galtier, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Michel Pascal

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 absent(e)s : Nathalie Bertrand, Alby Schmitt, Véronique Wormser

* *

L'Ae a été saisie pour avis par la Ville de Nice, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 28 juin 2022.

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 a vocation à être rendu dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 30 juin 2022 :

- le préfet de département des Alpes-Maritimes,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de Provence-Alpes-Côte d'Azur qui a transmis une contribution en date du 24 août 2022.

Sur le rapport de Karine Brulé et Caroll Gardet, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

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

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

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

Conformément au V de l'article L. 122-1 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 de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD)

Synthèse de l'avis

L'opération présentée par SNCF Sud Azur concerne l'aménagement du centre de maintenance de Nice Saint-Roch qui permettra de réaliser l'entretien lourd des trains express régionaux (TER) de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Cet aménagement délestera le centre de maintenance de Marseille Blancarde qui gagne ainsi de nouvelles capacités de remisage. Cette libération est nécessaire pour retrouver globalement les capacités supprimées par les travaux de la gare de Marseille-Saint-Charles, dans le cadre de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA). L'opération est donc une composante du projet d'ensemble LNPCA, même si elle n'a pas été traitée dans son dossier.

La LNPCA et la stratégie de la Région en matière d'offre de trains urbains et interurbains entraînent des conséquences majeures en termes de gestion et d'équipements pour l'entretien de l'ensemble du réseau régional de TER, dont elle a choisi de confier l'exploitation à trois organismes différents (SNCF Réseau, SNCF Sud Azur et Transdev). En tant qu'autorité organisatrice des transports ferroviaires, par ailleurs propriétaire du foncier de l'opération de Nice Saint-Roch, c'est à la Région de conduire l'actualisation de l'évaluation environnementale de la LNPCA pour l'ensemble du réseau TER, à produire dans le dossier de cette opération.

Du fait de ce choix erroné de périmètre du projet, le dossier présenté souffre d'une caractérisation de l'état initial incomplète, susceptible d'emporter une sous-estimation des incidences du projet, en ce qui concerne les enjeux majeurs, selon l'Ae, notamment pour le bruit, intimement lié au niveau de trafic. Par ailleurs, de forts enjeux sont liés à la pollution historique des sols et à la modification des perceptions paysagères locales.

En ce qui concerne le bruit, l'Ae recommande de revoir le calage de la modélisation acoustique de manière à ce qu'elle ne minimise pas les nuisances sonores subies par les riverains et de démontrer que les augmentations du trafic ferroviaire induites par le projet d'ensemble ne conduisent pas à des modifications significatives du bruit.

L'étude de sols et le plan de gestion des terres polluées présentées dans le dossier devront être complétés par les dernières investigations qui ont été réalisées sur site. Elles ont permis de mettre en place un traitement par « bioventing » (stimulation des bactéries du sol qui dégradent les polluants organiques) des pollutions profondes (sans excavation) en complément de l'excavation des terres polluées superficielles en centre agréé.

L'opération prévoit également une forte requalification architecturale des bâtiments et l'intégration du projet dans son contexte urbain par la création d'une voie piétonne verte.

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

Avis détaillé

1. Contexte, présentation de l'opération et enjeux environnementaux

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, en tant qu'autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux, souhaite développer l'offre ferroviaire régionale. Dans ce contexte, SNCF Réseau est maître d'ouvrage et coordonnateur, en lien avec SNCF Gares & Connexions, d'un ensemble d'opérations principalement ferroviaires regroupées sous l'appellation « [Projet des phases 1&2 de la ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur \(LNPCA\)](#) » sur lequel l'Ae a rendu un avis [le 18 novembre 2021](#).

1.1 Contexte de l'opération

L'opération de réaménagement du centre de maintenance de Nice Saint-Roch (06) est conduite en même temps que le projet LNPCA. Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services publics des TER, la [Région a alloti](#)² : l'exploitation de l'axe inter-métropoles Marseille - Toulon - Nice³, attribuée à l'entreprise Transdev par un contrat de concession de dix ans à partir de 2025, et l'exploitation des axes « Azur », attribués à SNCF Sud Azur, une filiale de SNCF Voyageurs, pendant dix ans après 2024. Le réaménagement du centre de maintenance de Nice Saint-Roch (06) sera réalisé par SNCF Sud Azur, sur une emprise foncière appartenant à la Région.

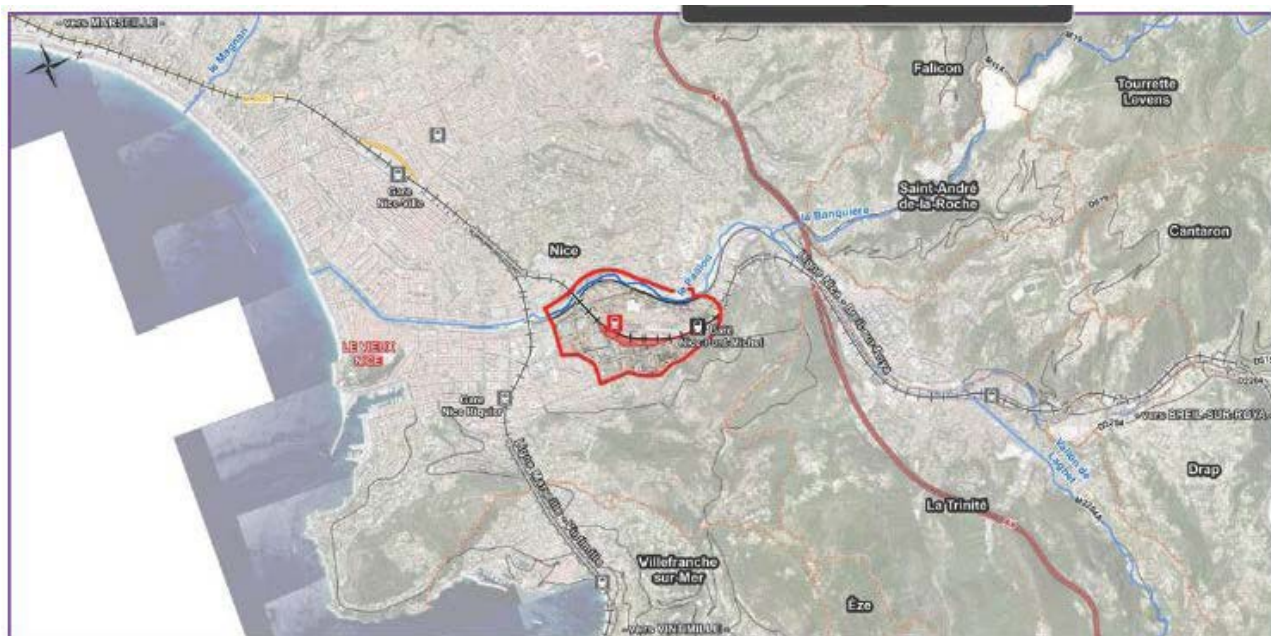


Figure 1 : Localisation générale de l'opération, trait rouge : aire d'étude rapprochée, zone rouge : localisation de l'opération (source : dossier)

Selon le dossier, l'objectif du projet est d'augmenter la capacité de maintenance des TER, dans le cadre d'une augmentation de l'offre de service sur le secteur des axes « Azur » dit de « l'Étoile de

² Les lignes Marseille-Toulon, Marseille-Aubagne, Marseille-Briançon et Marseille-Avignon n'ont pas encore fait l'objet d'une mise en concurrence. Elles sont exploitées par SNCF Réseau.

³ Concession de service public d'exploitation de trains urbains et interurbains : [Axe Inter-métropoles Marseille - Toulon - Nice](#)

⁴ Concession de service public d'exploitation de trains urbains et interurbains : [Axes Azur : Les Arcs-Draguignan - Nice - Vintimille ; Cannes - Grasse ; Nice - Breil - Tende](#)

Nice ». Il précise également que « la réalisation du centre de maintenance permettra de réaliser l'ensemble des opérations nécessaires sur le parc ferroviaire du bassin azuréen sans avoir recours à celui de Marseille Blancarde et ainsi éviter jusqu'à 1 300 aller-retours par an [730 allers-retours « commerciaux » et 572 allers-retours « techniques » par an] ».

Comme l'illustre la figure 2, le projet présenté est contigu au projet de modification du faisceau de voies de remisage des trains prévu dans le cadre du projet LNPCA sur le même site de la gare de Nice Saint-Roch. Selon le [cahier territorial Nice Saint-Roch de l'étude d'impact LNPCA](#), ce projet de remisage a pour objectif « d'augmenter la capacité de remisage des TER (stationnement des trains) de maintenance courante (entretien) des TER, dont la desserte sera renforcée sur le secteur niçois ». Le même cahier territorial précise que « les opérations de maintenance lourde (niveau 3) de la navette azuréenne s'effectueront sur le nouveau site du technicentre de Nice Saint-Roch équipé pour les automoteurs électriques. Cette installation, prévue d'être mise en service en 2025, ne fait pas partie du « projet des phases 1 & 2 ».



Figure 2 : Au-dessus de la ligne « Nice-Breil » (en jaune), localisation du projet de modification du faisceau de voies de remisage prévu dans le cadre du projet LNPCA, au-dessous, localisation de l'opération ici nommé « Futur technicentre Azur » (source : cahier territorial Nice Saint-Roch de l'étude d'impact LNPCA)

1.2 Présentation de l'opération et des aménagements projetés

L'opération assurera la maintenance de 39 TER, dont 31 automotrices électriques et huit automoteurs thermiques. Ces matériels roulants permettront l'exploitation de l'« Étoile de Nice »⁵ par SNCF Sud-Azur. Elle prévoit, sur un terrain d'assiette d'environ 4 hectares⁶ :

- la destruction d'un bâtiment et de certaines installations ;
- le remaniement par simplification du plan de voies ;
- l'extension de l'atelier existant (1 500 m²) pour disposer d'un atelier couvert, avec locaux tertiaires et techniques sur une surface de 4 600 m² ;
- la construction d'un « tour en fosse »⁷, bâtiment traversant de 160 m² ;
- la construction d'une machine à laver les rames ;
- des installations pour le dépannage et le nettoyage (dont détagage et vidange WC) ;
- le déplacement de la station de carburant existante sur le même périmètre ;

⁵ Lignes Nice Saint-Roch- Tende et Nice-Ville - Vintimille.

⁶ Surface approchée, précisée par le dossier du permis de construire : 43 043 m², soit 4,3 hectares.

⁷ Installation en atelier permettant le reprofilage des essieux.

- la construction d'un bâtiment tertiaire à l'entrée du site pour accueillir le siège de la filiale SNCF Sud Azur (environ 600 m², 11 m de hauteur) ;
- la création de parkings et d'une promenade piétonne nommée « voie verte » en bordure de site.

Le dossier de permis de construire inclut également la construction d'un poste de transformation haute tension et l'aménagement d'une zone de tri sélectif des déchets issus de l'atelier.

Le coût de l'opération, de 52,4 millions d'euros (2020) indiqué lors de la visite, devra être repris dans le dossier. La Région prend spécifiquement en charge les coûts de dépollution du site. Des négociations sont en cours pour que la Ville de Nice participe à hauteur des attentes et des usages qu'elle exprimera pour la voie verte.

La mise en service du nouveau site est prévue fin 2024.

1.3 Périmètre de l'opération

Tel que le dossier est présenté, l'opération, parce qu'elle prévoit la dépose de 6 150 m et la repose de 2 300 m de voies de services entre dans le champ des projets soumis à la procédure d'examen au « cas par cas » prévue par l'article L. 122-1 du code de l'environnement et a été soumis à évaluation environnementale par [décision de l'Ae du 28 mars 2022](#). La décision précisait : « *L'actualisation de l'évaluation environnementale de la ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur est requise, principalement pour la commune de Nice et les lignes concernées* ».

Le centre de maintenance de Marseille Blancarde, concerné par le projet LNPCA, est actuellement seul compétent en matière de maintenance lourde des rames. L'évolution de son activité au bénéfice de celui de Nice Saint-Roch n'est précisée ni dans [son cahier territorial de la LNPCA](#) ni dans le dossier.

Les liens fonctionnels avec le projet de modification du faisceau de voies de remisage prévu dans le cadre de la LNPCA ne sont pas décrits (nature des trains remisés, volume du trafic, nature des interventions d'entretien envisagées sur l'un et l'autre site...). Or les travaux de la gare de Marseille-Saint-Charles nécessitent la libération du secteurs de voies dit « des Abeilles »⁸, oblitérant ainsi ses capacités de remisage des trains (TGV et TER) qui seront alors déplacées sur le centre de maintenance de Marseille Blancarde⁹, affectant consécutivement à la baisse les capacités d'entretien des TER de ce centre. Le projet d'ensemble LNPCA a donc des conséquences majeures en termes de gestion et d'équipements pour l'entretien de l'ensemble du réseau régional de TER indépendamment de la mise en place de trois exploitants différents (SNCF Réseau, SNCF Sud Azur et Transdev) : le centre de maintenance en constitue une composante. Par ailleurs, les choix stratégiques en matière d'offre de service sur le réseau TER s'inscrivent dans la même échelle géographique et temporelle que celle de la LNPCA. C'est à l'échelle du territoire régional qu'il appartient à l'autorité organisatrice des transports de présenter le projet. Ainsi, le public disposera de tous les éléments de compréhension nécessaires, principalement en termes de trafics de trains TER et de leurs incidences

⁸ Dossier de l'enquête publique de la LNPCA, [notice explicative](#)

⁹ Dossier de l'enquête publique de la LNPCA, cahier territorial Marseille Blancarde, page 7

en ce qui concerne les modifications puis l'exploitation des différents centres de maintenance¹⁰. L'actualisation de l'étude d'impact de la LNPCA, initialement demandée par l'Ae sur le territoire de Nice, mais qui n'a pas été réalisée dans le dossier, devra, au regard des liens de nécessité entre les opérations de Marseille–Saint–Charles, Marseille Blancarde et Nice Saint–Roch ci–avant exposés, être réalisée à l'échelle de la région pour l'ensemble du réseau TER.

L'Ae recommande à la Région Provence–Alpes–Côte d'Azur de présenter une actualisation de l'étude d'impact de la ligne nouvelle Provence–Côte d'Azur tenant compte de l'ensemble des sites affectés par la nouvelle offre de service et le nouveau dispositif de maintenance des TER.

1.4 Procédures relatives à l'opération

La demande d'autorisation dans le cadre de laquelle l'Ae a été saisie est le permis de construire des différentes entités de l'opération. La maîtrise d'ouvrage de l'opération est assurée par la SNCF Sud Azur, filiale à 100 % de SNCF Voyageurs. L'Ae est l'autorité environnementale compétente pour rendre un avis sur l'étude d'impact du projet, du fait que l'aménagement du centre de Nice–Saint–Roch est une opération du projet d'ensemble LNPCA. Cependant, au vu du 1.3 et de la propriété foncière du terrain de l'opération, Région Provence–Alpes–Côte d'Azur (PACA), l'Ae s'interroge sur la légitimité de SNCF Sud Azur pour être désignée comme maître d'ouvrage du projet. Une justification s'impose pour assurer la stabilité juridique du projet.

Le projet fera l'objet d'une déclaration au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)¹¹.

La participation du public par voie électronique est prévue du 12 septembre au 7 octobre 2022.

S'agissant des sites Natura2000¹², le dossier présente une analyse des incidences sur les plus proches, les ZSC « Corniches de la Riviera » (n°FR9301568), « Cap Ferrat » (n°FR9301996) et « Vallons obscurs de Nice et de Saint Blaise » (n°FR9301569). Situées respectivement à 200 m, 3,5 km et 3,9 km, elles n'ont, selon le dossier, aucun lien fonctionnel avec le projet. Cette conclusion n'appelle pas d'observation de la part de l'Ae.

1.5 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Du fait d'un choix erroné de périmètre du projet, le dossier présenté souffre d'une caractérisation de l'état initial incomplète, susceptible d'emporter une sous–estimation des incidences du projet dans son ensemble, notamment pour le bruit (la diminution des 1 300 trajets concerne le seul périmètre de l'opération qui est plus restreint), principal enjeu intimement lié au niveau de trafic sur

¹⁰ Un nouvel atelier de maintenance serait réalisé sur le site de Nice–Ville pour les TER exploités par Transdev, selon l'information du Bulletin officiel des annonces de marché publics par l'avis d'appel d'offre : <https://www.boamp.fr/pages/avis/?q=idweb:%2220-28205%22>

¹¹ Le dossier mentionne les rubriques n°1435 (station–service) et n°2930 (ateliers de réparation des engins à moteurs). La preuve de dépôt du dossier ICPE inséré dans le dossier de permis de construire mentionne également la rubrique n°2563 (nettoyage lessiviel).

¹² Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats, faune, flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « Oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

l'ensemble du réseau TER de la région PACA. Par ailleurs de forts enjeux sont liés à la pollution historique des sols et à la modification des perceptions paysagères locales.

Sur le secteur présenté, les études de 2017 et 2021 présentées ne révèlent aucun enjeu particulier en matière de biodiversité. Les espèces exotiques envahissantes présentes feront l'objet d'un traitement approprié.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact reprend de nombreux éléments du cahier territorial Nice Saint-Roch présenté dans le cadre de l'enquête publique du « Projet des phases 1&2 de la ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA) ». Il en garde la forme claire et pédagogique. Néanmoins, outre le fait que cette reprise n'est pas précisée, les parties mises à jour par rapport au cahier territorial ne sont pas identifiées dans l'étude d'impact du dossier, ce qui conduit à une comparaison difficile des deux documents.

Par ailleurs, de nombreux éléments pertinents pour l'étude d'impact, tels que les caractéristiques des différentes entités du projet, sont éparpillés dans le document, voire présents uniquement dans le dossier du permis de construire.

Du fait des éléments figurant au dossier, ne sont traités dans la suite du présent avis que les principaux enjeux pour la commune de Nice et les lignes concernées.

2.1 *État initial*

2.1.1 Une pollution des sols insuffisamment investiguée dans le dossier

L'étude des sites et sols pollués a été complétée par rapport au cahier territorial Nice Saint-Roch de l'étude d'impact LNPCA. Le site est occupé depuis le début du XX^e siècle par un atelier de maintenance des trains à moteur et une station-service. Plusieurs études réalisées entre 2004 et 2018 mettent en évidence présence de pollutions des sols aux hydrocarbures. Un schéma présente les sources de pollution potentielles et un autre les résultats d'analyse de certains polluants au seul niveau de l'actuelle station-service, sans justification. Ce schéma est très difficilement lisible, sans unité, y compris dans l'annexe « Plan de gestion SOL2E ». Par ailleurs, il compare sans justification les concentrations identifiées aux seuils d'acceptation des terres polluées dans les installations de stockage des déchets inertes¹³. S'agissant des hydrocarbures, il est indiqué la présence de cinq zones de pollution concentrée en hydrocarbures au droit des sols (teneur maximale = 20 800 mg/kg pour les « C10-40 » dans le schéma¹⁴), à partir desquels la profondeur et les panaches potentiels de pollution sont estimés. Néanmoins, la caractérisation des sols en place ne paraît pas complète pour déterminer le volume de terre à traiter, et des essais des analyses de gaz de sol sont aussi à réaliser, comme l'indique l'étude de sols annexée. Le dossier ne précise pas

¹³ Arrêté du 12 décembre 2014 relatif aux conditions d'admission des déchets inertes dans les installations relevant des rubriques 2515, 2516, 2517 et dans les installations de stockage de déchets inertes relevant de la rubrique 2 760 de la nomenclature des installations classées

¹⁴ À titre d'ordre de grandeur, le guide de valorisation hors site des terres excavées issues de sites et sols potentiellement pollués dans des projets d'aménagement (BRGM, INERIS, Ministère de l'environnement - avril 2020) fixe respectivement à 40 et 50 mg/kg de matière sèche les valeurs seuil acceptables pour les hydrocarbures C5-C10 et C10-C40 (Cx signifie que la chaîne carbonée est composée de x atomes de carbone).

les raisons pour lesquelles ces investigations complémentaires n'ont pas été réalisées dans le cadre de l'étude d'impact. Lors de la visite, ces études ont été mentionnées (secteurs non investigués, analyse des gaz des sols pollués¹⁵). L'évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) a permis de conclure à l'absence de risque inacceptable pour la santé humaine et à la compatibilité du site avec la poursuite de l'usage industriel sous réserve de la mise en œuvre des mesures de gestion simples (comme par exemple : recouvrement/élimination des zones polluées de surface par une barrière physique imperméable (ce que l'on comprend comme étant un confinement des terres polluées sous une géomembrane)). Il serait opportun de caractériser les éventuelles pollutions des sols au droit du futur parking infiltrant.

L'Ae recommande d'améliorer la lisibilité pour le public de l'état initial de l'étude des sols et de la compléter par l'investigation des secteurs n'ayant pas encore été analysés.

2.1.2 Une ambiance sonore modérée

Le dossier comporte une étude acoustique en annexe de l'étude d'impact. Pour qualifier le bruit en situation initiale (sans projet), le dossier présente une série de huit mesures réalisées autour de l'aménagement de Nice Saint-Roch et une modélisation, réalisée à l'aide du logiciel MithraSIG v5. Elles concluent à une ambiance sonore existante modérée, tant au niveau de la gare de Nice Saint-Roch que de la section Nice-Ville - Nice Saint-Roch. L'incertitude de la modélisation (en décibel) n'est pas indiquée par le dossier. Seuls sont pris en compte les trafics liés au centre de maintenance actuel. Ne le sont donc pas les autres trafics ferroviaires traversant la gare de Nice Saint-Roch (non déterminés dans le dossier) ni la multi-exposition à laquelle sont soumis les riverains de la gare et des voiries routières. Cet effet sera encore plus probant en situation de projet.

Il n'y a pas de point noir du bruit en situation sans projet. Les établissements sensibles de la zone d'étude sont répertoriés.

L'Ae recommande d'indiquer l'incertitude du modèle acoustique utilisé.

2.1.3 Un paysage local dégradé

Le site de l'opération s'inscrit sur un site ferroviaire en cours d'activité (atelier de maintenance légère des TER).



Figure 3 : À gauche atelier, à droite bâtiment tertiaire (source : dossier de permis de construire)

¹⁵ Recherche des composés volatils présents dans des sols pollués et susceptibles d'être émis dans l'atmosphère : <http://ssp-infoterre.brgm.fr/guide-pratique-caracterisation-gaz-du-sol-et-air-interieur>

Le traitement du paysage est identique à celui du cahier territorial Nice Saint-Roch de l'étude d'impact LNPCA qui ne concernait que le projet de modification du faisceau de voies de remisage des trains par la création de cinq voies de remisage et maintenance (Cf. 1.1) des TER. En conséquence, le dossier ne donne aucune indication spécifique sur le paysage local tenant compte des installations existantes (installations de maintenance, bâtiment tertiaire, parking). En particulier, il ne précise pas les tailles des différents éléments actuellement présents.

L'Ae recommande de décrire les installations actuelles et les perceptions paysagères locales.

2.1.4 Des risques naturels présents

L'aire d'étude rapprochée recouvre deux nappes d'eaux souterraines, les « Alluvions des basses vallées littorales des Alpes-Maritimes (Siagne, Loup et Paillon) » (FRDG386), et les « Formations variées du Crétacé au Tertiaire des bassins versants du Paillon et de la Roya » (FRDG419), toutes deux vulnérables, c'est-à-dire sensibles aux pollutions des sols. La hauteur de la nappe varie au cours de la saison tout en restant à plus de dix mètres de profondeur par rapport au sol. L'aire d'étude rapprochée s'inscrit néanmoins en quasi-totalité dans une zone potentiellement sujette aux débordements de nappe. Aucun aléa inondation par ruissellement n'est identifié au sein de l'aire d'étude rapprochée. Une étude spécifique menée début 2019 montre que la forte perméabilité du sol devrait permettre d'absorber des ruissellements de débit important en bordure de site. Le plan de prévention du risque inondation (PPRi) du Paillon a été approuvé par arrêté préfectoral le 17 novembre 1999. L'opération se situe en dehors des zonages actuels du PPRi du Paillon, qui est en cours de révision depuis 2020. Au cours de la visite, il a été indiqué aux rapporteuses qu'aucun document n'avait encore été diffusé dans le cadre de cette révision. Le périmètre d'étude rapproché s'inscrit en totalité dans le territoire à risque important d'inondation (TRI) de Nice - Cannes - Mandelieu¹⁶. Pour la bonne information du public, il devra être précisé que seules les cartes d'aléas du territoire à risque important d'inondation (TRI) de Nice-Mandelieu-La Napoule sont disponibles à ce stade.

L'Ae recommande d'évaluer, en ce qui concerne le risque d'inondation, que seules les cartes d'aléas du territoire à risque important d'inondation sont disponibles à ce stade.

L'aire d'étude rapprochée est localisée en zone de sismicité de niveau 4, caractérisant une zone de sismicité moyenne qui est le niveau le plus élevé rencontré en France métropolitaine¹⁷.

2.1.5 Risques technologiques

La seule ICPE présente dans l'aire d'étude rapprochée est une station-service.

Le dossier indique que « *Le risque TMD [Transport de marchandises dangereuses]¹⁸ existe dans l'aire d'étude, mais est considéré comme faible compte tenu de la rareté de survenue d'un accident.* ». Cette méthode d'évaluation du risque est erronée. Il est nécessaire de faire un croisement entre les flux de matières dangereuses, notamment empruntant les voies ferrées, les impacts d'accident possible et les enjeux du territoire.

¹⁶ <https://www.rhone-mediterranee.eaufrance.fr/cartographie-des-risques-dinondations-du-tri-de-nicecannesmandelieu>

¹⁷ Zonage sismique de la France en vigueur depuis le 1^{er} mai 2011 : <https://www.ecologie.gouv.fr/tremblements-terre-et-seismes-en-france>

¹⁸ <https://www.ecologie.gouv.fr/reglementation-du-transport-marchandises-dangereuses-tmd>

Les isolateurs des caténaires et le bâtiment tertiaire existant comportent des matériaux amiantés. Il a été indiqué oralement que le bâtiment serait finalement démolé selon les règles de l'art et reconstruit à l'entrée du site pour accueillir le siège de la filiale SNCF Sud Azur.

L'Ae recommande de préciser avec une méthode adaptée les risques liés au transport de matières dangereuses.

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

L'étude d'impact précise, au titre du contexte du projet, que trois sites potentiels ont été analysés : Les Arcs-Dranguan, Cannes-la-Bocca et Nice Saint-Roch et indique que les deux premiers sites ont été écartés essentiellement pour des raisons financières et de disponibilité foncière.

Le chapitre dédié à l'examen des principales solutions de substitution raisonnables compare succinctement le projet avec le scénario de référence (variante sans projet) consistant à poursuivre la maintenance des rames à Marseille Blancarde et avec le projet prévu en 2018 sur le site Nice Saint-Roch.

La variante sans opération (maintien en l'état du site de Marseille Blancarde) est rapidement écartée pour éviter 730 allers-retours « commerciaux » et 572 allers-retours « techniques » par an, sans plus d'arguments. Compte-tenu du périmètre retenu pour le projet, l'avenir des allers-retours commerciaux (suppression ou substitution par un autre exploitant) n'est pas précisé. Il est indiqué que le site de Nice Saint-Roch a été choisi, avec une opération « *plus compact[e]* » que celui prévu en 2018.

L'analyse très succincte du scénario de référence présenté par le dossier conclut néanmoins à l'absence de différence de niveau d'incidence avec la variante avec opération à l'exception de la perception paysagère : bâtiment plus imposant et nouveaux aménagements paysagers.

Le dossier ne permet pas d'avoir une vision claire des variantes analysées et des raisons du choix effectué au regard des attendus de l'article R. 122-5 du code de l'environnement¹⁹. Les incidences en termes de bruit devront être particulièrement analysées dans la comparaison des variantes.

L'Ae recommande de produire une analyse permettant la comparaison à l'échelle de la région des variantes entre elles, y compris la variante sans l'opération, au regard de leurs incidences respectives sur l'environnement et la santé humaine, notamment le bruit.

2.3 Analyse des incidences du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences

2.3.1 Une dépollution des sols prévue y compris par « bioventing »²⁰

Un plan de gestion figure en annexe, qui présente plusieurs scénarios de traitement possibles en fonction de la localisation des pollutions au regard des décaissements nécessaires aux nouvelles

¹⁹ Article R. 122-5-7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ;

²⁰ Traitement biologique par bio stimulation aérobie des bactéries dégradant les polluants organiques, par injection d'air et nutriments.

fondations. Les terres polluées en surface (cinq à huit mètres de profondeur) et situées sous l'emprise des futures fondations seront excavées, analysées et évacuées dans les filières adaptées ; les volumes concernés ne sont pas précisés. Sur la base d'essais, la technique du « bioventing »²¹ est retenue pour le traitement des pollutions profondes (jusqu'à une profondeur de 11 m) situées hors emprise des futures fondations et une phase de test est recommandée avant sa mise en œuvre. Les installations définitives de traitement *in situ* ont été présentées lors de la visite ainsi qu'un plan de gestion plus abouti, limitant ce traitement aux secteurs non excavés. Le plan de gestion présenté devra être mis à jour et les études de test de « bioventing » et sur l'air des sols qui ont été mentionnées oralement devront être rapportées en annexe.

Des mesures par prélèvement des sols pour s'assurer de l'efficacité du traitement par « bioventing » sont prévues. Elles devront être mentionnées dans le dossier. Un suivi de la qualité des eaux de la nappe est prévu dans l'étude de sol mais le maître d'ouvrage s'engage uniquement à la réalisation d'un suivi piézométrique. Cette incohérence devra être levée par un engagement clair du maître d'ouvrage (définition des points de mesures, paramètres suivis et fréquence d'analyse).

L'Ae recommande de mettre à jour le plan de gestion des sols pollués, d'en présenter les aspects essentiels dans le corps de l'étude d'impact et de préciser les volumes et destinations des terres excavées.

2.3.2 Une prise en compte du bruit très insuffisante

Le dossier indique que les aménagements projetés sur le site de Nice Saint-Roch sont étudiés ainsi que les effets induits par l'augmentation de trafic entre les gares de Nice-Ville et Nice Saint-Roch. Au titre des impacts cumulés avec le projet de modification du faisceau de voies de remisage sur le site de Nice Saint-Roch prévu dans le cadre du projet LNPCA, le dossier indique que ce dernier ne conduit pas, à lui seul, au dépassement des seuils réglementaires pour les riverains de la gare. Il précise que les circulations supplémentaires au titre des impacts cumulés avec le projet, sur le tronçon Nice-Ville - Nice Saint-Roch, « *ne sont pas de nature à créer un secteur avec un dépassement des seuils acoustiques* », sans pour autant le justifier par une modélisation appropriée. De plus, l'éventuelle prise en compte des conséquences de l'augmentation de l'offre de service TER n'est pas décrite. Le dossier conclut au respect des réglementations relatives au bruit (réglementations ICPE et infrastructures) : le projet ne prévoit pas de mettre en place de protections acoustiques. En situation projet, il n'y a pas de points noirs du bruit.

Selon le dossier, bien que le dépassement des seuils réglementaires soit avéré, l'opération, n'induit pas d'augmentation significative du bruit, celle-ci, de 0,5 dB de jour et de 1,5 dB de nuit, restant en deçà du seuil de 2 dB. Or l'Ae relève que le calage de la modélisation acoustique réalisé à l'aide de huit points de mesure de jour et de six points de mesure de nuit présente un écart de - 2 dB entre le niveau de bruit mesuré et le niveau de bruit calculé sur un des récepteurs de jour et sur deux des récepteurs de nuit (la modélisation prévoit moins de bruit que ce qui a été mesuré), alors que la normalisation acoustique fixe l'écart maximal à 2 dB. En outre, tous les points de calage de la modélisation de nuit présentent une valeur calculée inférieure à la valeur mesurée. Il en résulte que le modèle acoustique proposé sous-estime les nuisances sonores subies par les riverains. Une nouvelle modélisation favorable aux riverains devra être réalisée et des mesures de protection mises

²¹ Traitement biologique par bio-stimulation aérobie des bactéries dégradant les polluants organiques par injection d'air et nutriments.

en place au niveau des dépassements de seuil constatés en cas de modification significative, qui tient compte de l'incertitude du modèle acoustique mis en place (Cf.2.1.2).

En outre, mise à part la répétition de la mention précitée « *la réalisation du centre de maintenance permettra de réaliser l'ensemble des opérations nécessaires sur le parc ferroviaire du bassin azuréen sans avoir recours à celui de Marseille Blancarde jusqu'à 1 300 aller-retour par an* », le dossier est peu disert sur les modifications du trafic ferroviaire consécutives à la réalisation de l'opération, qui n'est ni isolée du projet LNPCA (modification du faisceau de voies de remisage sur Nice Saint-Roch, évolution du site de maintenance de Marseille Blancarde), ni isolée du remaniement en gestion du réseau TER qu'elle implique (arrêt ou substitution par un autre exploitant des allers-retours « commerciaux » entre Nice et Marseille Blancarde). Les échanges que l'Ae a eus avec SNCF Réseau suite à sa décision de cas par cas soumettant le projet à évaluation environnementale à propos de l'intérêt d'une bonne définition de périmètre pour qualifier correctement les enjeux n'ont pas été pris en compte. Or, comme le souligne la [note sur le bruit des infrastructures](#) délibérée par l'Ae, il convient de s'assurer que les évolutions de trafic induites par l'opération n'entraînent pas de modification significative du bruit, tronçon d'infrastructure par tronçon (entre nœuds ferroviaires), jusqu'à ce que la modification ne soit plus significative. Cette analyse reste à réaliser. Un éclairage particulier du lien entre l'opération et la LNPCA ainsi qu'avec le devenir du centre de Marseille Blancarde (le dossier indique son maintien, sans préciser les évolutions quantitatives de son activité après la réalisation du centre de maintenance de Nice Saint-Roch) est nécessaires selon un périmètre revu (Cf. 1.3). Le futur dossier devra comporter des cartes acoustiques plus pertinentes que celles du dossier actuel afin de pouvoir prendre connaissance d'un seul coup d'œil de la valeur de l'écart de bruit entre les situations avec ou sans projet. Les tailles des polices des valeurs de bruit indiquées sur les cartes devront en permettre la lecture par le public.

Même si le principe d'antériorité (arrêté du 5 mai 1995) n'est pas acquis pour le futur bâtiment du projet accueillant les activités tertiaires (bureaux) du maître d'ouvrage vis-à-vis des installations ferroviaires de Nice Saint-Roch, la note de l'Ae précise que lorsqu'une opération d'urbanisme et une opération d'infrastructure sont prévues « en même temps », il convient de s'assurer du respect de la réglementation pour les nouveaux bâtiments. Le maître d'ouvrage devra inclure le nouveau bâtiment tertiaire parmi les bâtiments examinés dans le cadre de la modélisation acoustique en situation projet.

Enfin, comme indiqué dans l'état initial, le maître d'ouvrage met en avant, au niveau de la gare, le caractère multi-source du bruit, le bruit routier s'ajoutant au bruit ferroviaire. Cependant, les niveaux de bruit toutes sources confondues ne sont pas quantifiés en situation projet, ce qui nuit à la bonne compréhension par le public des phénomènes de bruit et à leur traitement par les maîtres d'ouvrage des infrastructures à l'origine de ces émissions.

L'Ae recommande de revoir le calage de la modélisation acoustique de manière à ce qu'elle ne minimise pas les nuisances sonores et de démontrer que les augmentations de trafics ferroviaires induites par le projet d'ensemble ne conduisent pas à des modifications significatives du bruit.

2.3.3 Un paysage local fortement requalifié

Le dossier ne permet pas de comparaison entre l'état initial et l'état projeté. Ainsi les dimensions des futurs bâtiments ne sont pas systématiquement précisées. Par ailleurs, en reprenant à

l'identique le cahier territorial Nice Saint-Roch de l'étude d'impact LNPCA qui ne concernait que le projet de modification du faisceau de voies remisage, il sous-estime les incidences sur les paysages environnants : « *Le projet est contenu dans le faisceau ferroviaire de Nice Saint-Roch et reste peu visible depuis l'extérieur de ces emprises* ».

Outre l'attention particulière portée à l'écoconception, le projet prévoit une modification en profondeur des perceptions paysagères locales.



Figure 4 : à gauche futur atelier et son enveloppe végétale (toit et structure végétalisés), à droite futur bâtiment tertiaire (source : dossier)

Il prévoit également une forte intégration du projet dans son contexte urbain par la création d'une promenade piétonne nommée « voie verte », sur l'emprise foncière du projet, qui pourrait *in fine* être cédée à la ville de Nice, entre les futures installations et la voie publique. SNCF Sud Azur, qui souhaite ouvrir l'usage de la voie verte aux riverains, mène des discussions avec la Ville. Les accès pourraient être adaptés en fonction des besoins que cette dernière exprimera. Pour la bonne information du public, ces informations devront figurer au dossier.



Figure 5 : Futur atelier et voie verte, entre le futur atelier et le mur d'enceinte actuel (source : dossier)

Le dossier indique que traitement des façades des bâtiments sera « *particulièrement soigné sans discrimination de traitement quelle que soit l'activité qu'ils abritent (atelier, bureau locaux annexes)* ». Toutefois, le bâtiment tertiaire sera réalisé en parement vertical en terre cuite et les ateliers en bardage vertical de teinte terre cuite (ce qui ne garantira pas les mêmes conditions climatiques à l'intérieur de l'atelier).

L'Ae recommande de préciser dans le dossier, les résultats des échanges entamés avec la Ville de Nice quant à ses attentes pour les accès à la voie verte.

2.3.4 Peu d'incidence sur les risques naturels

Le projet n'induit pas de risque de rabattement des nappes souterraines ou de perturbation des écoulements des eaux souterraines en phase de réalisation. Il ne conduit pas à modifier le niveau de la nappe ni à perturber les écoulements d'eaux souterraines en phase de fonctionnement et de maintenance.

L'imperméabilisation supplémentaire due à l'opération sera en tout ou partie compensée par la gestion sur place d'une partie des eaux de pluie conformément au règlement d'assainissement métropolitain : végétalisation poussée sur la parcelle et les toitures, revêtement perméable mis en œuvre sur la nouvelle zone de parking de 50 places (intégrant un séparateur à hydrocarbures).

L'Ae recommande de présenter un bilan des surfaces imperméabilisées et désimperméabilisées ainsi qu'une estimation du volume supplémentaire des eaux de pluies qui seront gérées à la parcelle.

2.4 Résumé non technique

Le résumé est très succinct et peu illustré.

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