



## Pôle d'Échanges multimodal de Nice St Augustin Aéroport

### Rapport du commissaire enquêteur

ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A DECLARATION DE PROJET En vue de la création d'un pôle d'échanges multimodal Nice TER St Augustin - Enquête publique préalable ( 1 au 31 juillet 2019 ) - Conclusions & Avis Motivé :

[https://www.garesetconnexions.sncf/sites/default/filesd7/field\\_files/2019-09/nsa\\_ep\\_conclusions\\_et\\_avis\\_motive\\_b.pdf](https://www.garesetconnexions.sncf/sites/default/filesd7/field_files/2019-09/nsa_ep_conclusions_et_avis_motive_b.pdf)

Il est peu fréquent qu'un programme de projet, finalement soumis à enquête publique, connaisse une « ambition » réduite dans une proportion aussi importante que celle du PEM TER Nice Saint Augustin si l'on rapproche les versions de 2012, 2017 et de 2019. Il est aussi peu fréquent que le périmètre de l'opération finale du PEM TER, par rapport au Quartier du PEM dans lequel il s'inscrit, soit aussi peu précis, ce que ne manque d'ailleurs pas de souligner l'Ae dans son Avis du 24 avril 2019.

Le montant prévisionnel de l'opération est estimé entre 48 et 57M€<sup>3</sup>. Les modalités de financement ne sont pas arrêtées

De tout ce que dessus nous concluons :

- que la maîtrise d'ouvrage ne s'est pas assurée d'une participation effective de la population à l'opération projetée,
- que le bilan de l'enquête, au regard de la contribution du public, est plutôt défavorable, même si l'intérêt général n'est pas contesté,
- que le dossier d'enquête, dont la qualité a été critiquée lors de la concertation préalable, apparaît construit à la hâte et, pour tout dire, inachevé pour une opération de cette importance,
- que le Mémoire en Réponse du maître d'ouvrage à l'Avis de l'Autorité environnementale du 24 avril 2019 ne tient pas compte des avis relatifs au stationnement en général non plus que de la question de l'inondation pour ce qui concerne la phase d'attente des usagers de la gare routière,
- que les orientations finalement retenues par la maîtrise d'ouvrage, si on les rapproche des attentes exprimées par le public lors de la concertation préalable du printemps 2017, permettent de classer automatiquement cette concertation au niveau 4, « symbolique », si l'on se réfère à l'échelle de Sherry ARNSTEIN<sup>15</sup>,
- que les diverses maîtrises d'ouvrage concernées<sup>16</sup>, notamment EPA et MNCA, ont finalement donné leur aval à un projet qui ne répond pas aux objectifs initiaux largement vantés,
- que l'argument selon lequel l'essentiel des équipements manquants sont reportés à la réalisation d'un autre PEM correspondant à la LNPCA ne saurait convaincre, pour la double raison qu'il est impensable que Nice n'offre qu'un PEM « au rabais » et que, de surcroît, ces reports soient conditionnés,
- que l'objectif d'incitation des automobilistes à utiliser massivement les transports en commun ne saurait être contestée qui relève de surcroît d'une option soucieuse de l'environnement largement mise en oeuvre par les plus grandes villes européennes,
- que la poursuite de cet objectif devrait pour autant ne pas négliger de tenir compte des études qui démontrent l'attachement viscéral de la population à la voiture – principalement dans la relation domicile / travail - et la très lente évolution des mentalités<sup>17</sup> vers des transports « de masse » dits décarbonés,
- qu'à ce sujet, pour tous les déplacements, la part modale de la route s'est stabilisée à un niveau élevé depuis au moins une dizaine d'années,

*Pensez à l'environnement, n'imprimer que si nécessaire*





- que les justifications variées, souvent spé cieuses, avancées pour accréditer le choix d’options contraires à toutes les déclarations et prises de position en faveur de l’ambition affichée d’un projet moderne, global et durable , négligent de reconnaître que c’est l’élément économique qui a finalement tranché en faveur d’options « a minima »,
  - que des solutions pour le stationnement des voitures existent, modulables, ne nécessitant qu’un foncier réduit, et qui permettent d’offrir du stationnement pour un investissement raisonnable comme en ont adopté la solution de bien plus petites villes que la problématique de réalisation d’un P+R, si elle ne nous a pas échappée, ne doit pour autant pas être évacuée comme cela est ici le cas. Elle est d’évidence et par essence un sujet à logique partenariale, difficilement planifiée et cohérente. Assumer la maîtrise d’ouvrage et la gestion, gérer les contraintes des autorités organisatrices de transport, leurs exploitants, les utilisateurs, sans négliger la question du foncier, n’est pas mince affaire ! Ce n’est pourtant qu’à ce prix que les exemples de réussites d’un PEM moderne le doivent,
  - que l’illustration de cette problématique conceptuelle du P+R réside dans l’affectation progressivement restrictive du parking qui, de « voyageurs du PEM » devient de « voyageurs du train » pour finalement disparaître purement et simplement,
  - que les bénéfices ambitieux attendus du projet ne peuvent être au rendez-vous dans la mesure où 1. les déplacements domicile-travail, quoiqu’on en dise, ne seront pas facilités en l’absence d’un parking-relais intégré au PEM, dans la mesure où l’abandon de cette option contribue de fait à du stationnement sauvage et au dépit de nombreux conducteurs,
2. le fait de rallonger le flot des véhicules vers des parkings éloignés du PEM va à l’encontre de l’idée, tout à fait justifiée, de réduire les effets nocifs de cette circulation,
  3. 15 à 40 % des usagers des pôles<sup>19</sup> ont des besoins spécifiques dus à des handicaps divers pour lesquels aucune assistance n’est à ce jour prévue,
  4. les usagers à vélos n’ont à ce stade d’avancement du projet aucun équipement à disposition pour en assurer un stationnement sécurisé ni de dispositif leur permettant un accès aisé aux trains,
  5. il ne nous apparaît pas sérieux de prendre la gare actuelle de Saint-Augustin comme référence – coincée dans un environnement urbain en pleine mutation sans possibilité de s’en extraire<sup>20</sup> - pour justifier de l’abandon d’aménagements caractérisant les pôles d’échanges multimodal les plus modernes,
  6. ce n’est pas répondre à la volonté affirmée d’offrir plus de confort aux usagers que de ne prévoir, contrairement au programme<sup>21</sup>, que quatre abris pour les voyageurs,
  7. le cahier des charges d’une stricte maintenance des nombreux appareils mécaniques de déplacement n’est pas détaillé,

*Pensez à l’environnement, n’imprimer que si nécessaire*





## Avis de l'autorité environnementale

Avis délibéré n°2019-18 du 24 avril 2019 Pôle d'échanges multimodal TER Nice Saint-Augustin (06) :

[http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190424 - pem\\_nice\\_saint-augustin\\_06 - \\_delibere\\_cle16c147.pdf](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190424_-_pem_nice_saint-augustin_06_-_delibere_cle16c147.pdf)

Si une piste cyclable longe le tènement du PEM et passe devant ses accès routiers et piétons, aucun équipement n'est cependant prévu pour le stationnement de vélos. Ceci apparaît incohérent avec les bénéfices attendus du projet (cf. note de bas de page n°4), avec le caractère optionnel du stationnement de « véhicules particuliers », avec les besoins exprimés en concertation (« une offre de stationnement sécurisé pour les cycles qui pourra favoriser le recours aux modes doux »), avec le « schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon 2030 » et avec le contexte de pollution de l'air de la métropole azurienne (cf. partie 2.1 du présent avis).

Lors de sa visite, la rapporteure a été informée par oral que, pour des raisons de calendrier, les travaux prévus en phase 1 du PEM s'inscrivaient dans le périmètre du « quartier du PEM », objet d'une déclaration de projet relative à ses seuls espaces publics en date du 8 juillet 2013, et que ceux prévus en phase 2 du PEM s'inscrivaient dans le périmètre de la ZAC Grand Arénas dont le dossier de réalisation est annoncé pour le premier semestre 2020. La nécessité d'un ajustement des périmètres à des fins de lisibilité et d'analyse adaptée des incidences sur l'environnement de l'ensemble des opérations prévues sur le secteur avait pourtant été déjà soulevée à de nombreuses reprises par les autorités environnementales<sup>11</sup>. Aucune suite n'a été donnée à ces avis ni à cette décision, y compris dans ce dossier.

Le dossier décrit en outre le dispositif « Eco-Vallée Qualité » porté par l'établissement public d'aménagement (EPA), co-maître d'ouvrage de l'opération Grand Arénas, qui consiste en des objectifs de développement durable spécifiques au territoire. Parmi eux, l'axe 1 : « un territoire qui favorise la neutralité environnementale et sanitaire », étonne. Un objectif de neutralité et non pas d'amélioration environnementale et sanitaire paraît être très en deçà des objectifs et engagements nationaux en la matière et incohérent avec l'état actuel de l'environnement métropolitain

L'analyse de l'Ae réfute le diagnostic d'absence de risque résiduel d'inondation car il est fondé sur la doctrine Rhône inadaptée aux inondations torrentielles d'un fleuve comme le Var. Il convient donc de mettre en place des mesures d'évitement et de réduction de ce risque susceptible de conséquences graves en cas de crue exceptionnelle. L'Ae recommande de mettre en place des mesures d'évitement et de réduction des impacts affectant le PEM en cas de crue exceptionnelle du Var.

*Pensez à l'environnement, n'imprimer que si nécessaire*

