



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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

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

*Service biodiversité, eau et paysages
Unité sites, paysages, impacts*

Pôle évaluation environnementale des projets

Adresse de correspondances
CS80065 le Tholonet
13182 Aix en Provence cedex 5

Aix en Provence, le

21 DEC. 2010

Communauté d'agglomération Sophia-Antipolis
Direction déplacements transports
BP 43
06901 Sophia-Antipolis cedex

Nos réf. : SBEP-SBa-2010-439

Vos réf. : votre courrier du 08/11/2010 Sylvie Ponthus

Affaire suivie par : Sylvie BASSUEL

sylvie.bassuel@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 04 42 66 65 89- Fax : 04 42 66 66 01

Objet : Saisine de l'autorité environnementale relative au projet de Pôle d'échanges d'Antibes

Avis de l'autorité environnementale pour les projets

Projet : Pôle d'échanges d'Antibes

Maître d'ouvrage : Communauté d'agglomération Sophia-Antipolis

Situé sur la commune de : Antibes (06)

Référence : - Saisine de l'autorité environnementale en date du 08/11/2010

- Pièces jointes : Etude d'impact

Date de réception du dossier par l'autorité environnementale / DREAL : 05/11/2010, date de départ du délai de 2 mois pour remettre l'avis de l'autorité environnementale

Date de l'accusé de réception : 17/11/2010

Consultation du préfet de département : 17/11/2010.

1. Cadre juridique de l'avis autorité environnementale

Compte-tenu de l'importance et des incidences du projet sur l'environnement, celui-ci est soumis étude d'impact et à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L122-1 et R122-1-1 du code de l'environnement.

L'avis porte sur la qualité du dossier, en particulier de l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir à qui incombe, conformément à l'article R122-13-I :

- de le joindre au dossier d'enquête publique ou toute procédure équivalente de consultation du public ou de mise à disposition du public ;
- de rendre cet avis (ou l'information sur l'existence d'un avis tacite) public par voie électronique sur son site Internet.

Selon l'article R122-1-1 du code de l'environnement, l'autorité administrative compétente en matière d'environnement pour le projet est le préfet de région ; pour préparer son avis, le préfet de région s'appuie sur les services de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement. Par arrêté préfectoral 2009-273 en date du 04 septembre 2009, le directeur de la DREAL a délégué de signature du préfet de région pour signer l'avis de l'autorité environnementale.

Conformément à l'article R122-1-1, l'autorité environnementale a consulté, pour ses attributions dans le domaine de l'environnement, Monsieur le préfet des Alpes-Maritimes, qui n'a pas émis d'observations.

2. Présentation du projet

Le projet est porté par la Communauté d'agglomération Sophia-Antipolis (CASA) et intéresse la commune d'Antibes. Il trouve son origine dans les dysfonctionnements qui caractérisent le carrefour boulevard Général Vautrin / avenue Philippe Rochat (qui assure les connexions entre la RD 6107 et la vieille ville d'Antibes) et leurs conséquences :

- les conditions de circulation sont peu propices à l'efficacité du système de transports en commun : absence de priorité donnée aux bus, absence de voies dédiées, manque de lisibilité, difficulté d'articulation des correspondances ;
- les conditions d'accueil des usagers ne contribuent pas à les attirer vers les transports en commun : attente en plein soleil, dans une ambiance sonore très bruyante, étroitesse des espaces, absence de stationnement aménagé pour les vélos ;
- enfin, le site est caractérisé par une accidentologie élevée.

Dans ce contexte, le maître d'ouvrage se donne pour objectifs de favoriser le report modal des déplacements en améliorant l'accessibilité et la complémentarité des offres de transports en commun et des modes doux, la sécurité et le confort des déplacements, ainsi que la qualité des espaces publics.

Le projet consiste en un réaménagement de l'espace qui jouxte la gare d'Antibes à l'ouest (à savoir le boulevard Général Vautrin et ses intersections avec l'avenue du Grand Cavalier et l'avenue Philippe Rochat au sud, l'avenue Jules Grec au nord) afin d'y créer un pôle de correspondance et d'accès à la gare. Le parti d'aménagement est basé sur une dissociation des flux de transports collectifs des flux de la circulation générale. Le projet comporte :

- l'aménagement d'une plate-forme bus, avec un linéaire de quais différenciés et des voies de circulation associées ;
- une zone d'accueil des usagers, avec espace d'attente couvert, mobilier urbain, espace de vente des titres de transport ;
- un stationnement pour les vélos ;
- des cheminements piétons clairement identifiés et confortables ;
- un aménagement paysager comportant notamment des plantations d'arbres d'alignement.

Un processus de concertation a été mis en oeuvre par le maître d'ouvrage, initié en 2006. Une concertation publique a été lancée au dernier trimestre 2010, en application des articles L301-1 et 2 du code de l'urbanisme, avec une réunion publique le 10 novembre 2010 à Antibes. Le projet est soutenu financièrement par l'Etat dans le cadre d'un appel à projet Grenelle de l'environnement sur les transports urbains.

3. Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux relatifs au projet sont à la fois locaux et plus globaux. Pour l'autorité environnementale, les principaux enjeux du territoire en lien avec le projet sont les suivants :

- **l'amélioration de la performance globale du système de transports**, qui nécessite des interventions à diverses échelles :
 - x à l'échelle de l'agglomération de Sophia-Antipolis, et plus largement du territoire des Alpes Maritimes, il convient de favoriser l'usage des transports collectifs et l'intermodalité ce qui, par ailleurs, permettra d'optimiser la consommation énergétique et de diminuer la contribution des transports à la pollution de l'air et au bruit ;
 - x concernant les liaisons à l'échelle de la région et l'articulation avec le réseau ferré national, l'amélioration de leur fréquentation passe par une bonne interface avec les réseaux locaux au droit des gares ;
- la **requalification paysagère** de l'espace urbain en entrée de la vieille ville d'Antibes, passant par la clarification du fonctionnement et la reconquête de l'espace public monopolisé par la voiture ;
- **l'amélioration de la sécurité** des déplacements au droit de la zone d'étude du projet dans un objectif de diminution de l'accidentologie locale.

Le projet n'est concerné par aucune protection réglementaire ni par aucun inventaire signalant un intérêt écologique ou patrimonial. Le secteur d'étude n'a pas de rôle fonctionnel en termes de continuités écologiques du fait de sa localisation en centre ville, dans un secteur très minéral.

4. Qualité du dossier de demande d'autorisation

Conformité de l'étude d'impact

L'article R122-3 définit le contenu de l'étude d'impact.

L'étude d'impact comprend les différentes parties exigées par le code de l'environnement ainsi qu'un résumé non technique et couvre l'ensemble des thèmes requis.

Conformément à l'article R122-3 IV du code de l'environnement, un chapitre examine la place du projet au sein du programme plus global de réorganisation des transports à l'échelle de la communauté d'agglomération et du département. L'étude démontre que le projet de pôle d'échanges, qui prévoit une articulation avec le projet de bus à haut niveau de service envisagé par la CASA entre la gare d'Antibes et Sophia-Antipolis, a sa pertinence propre et se justifie en lui-même. Cette démonstration est justifiée.

S'agissant d'une infrastructure de transport, l'étude comprend l'analyse des effets du projet sur la santé, conformément à l'article R122-3 II 6° ainsi que l'évaluation des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits par le projet.

Le projet n'est pas susceptible, du fait de sa localisation en centre ville, d'engendrer des incidences sur le réseau Natura 2000. Toutefois, conformément à l'article L414-4 du code de l'environnement, le projet doit comporter une évaluation des incidences sur les sites concernés : il conviendra, avant sa présentation au public, de compléter le dossier par une évaluation simplifiée des incidences.

Etat initial

Le dossier a correctement analysé l'état initial de l'environnement et ses évolutions. Les différentes composantes de l'environnement font l'objet d'une analyse proportionnelle aux enjeux, avec un développement particulier des thèmes déplacements et fonctionnalités, dont les dysfonctionnements sont facteur de nuisances diverses :

- On peut noter que la CASA conduit depuis 2008, en partenariat avec AtmoPACA, un inventaire des émissions de polluants afin de définir des scénarios de réduction. La cartographie met en évidence les fortes concentrations au droit des voiries routières,

notamment en oxydes d'azote et en benzène, traceurs de la pollution routière. Localement au droit de la zone d'étude, la route départementale 6007 et, dans une moindre mesure, la route départementale 6107, constituent les principales sources de pollution atmosphérique.

- L'étude acoustique met en évidence que le secteur d'étude est en ambiance sonore fortement perturbée par le bruit de la circulation automobile.

En fin d'état initial, un tableau synthétise les traits principaux qui caractérisent l'espace concerné.

Les enjeux mis en évidence sont en phase avec les enjeux identifiés par l'autorité environnementale.

Evaluation des impacts et mesures mises en oeuvre

Par rapport aux enjeux présentés, le dossier présente une analyse correcte des impacts du projet sur les différentes composantes de l'environnement. Les impacts sont bien identifiés et bien traités. Il prend bien en compte les incidences directes, indirectes, permanentes ou temporaires du projet sur l'environnement.

L'étude prend en compte la phase de chantier et la période d'exploitation.

Les principaux effets négatifs relèvent de la phase travaux ; temporaires, ils concernent essentiellement :

- la perturbation de la circulation et des accès, qui vont créer des sujétions pour les riverains et usagers. Le dossier évoque une information pendant les travaux, sans préciser les formes qu'elle pourra revêtir ;
- les risques d'émanations de poussières, de pollution des eaux, de bruit inhérents à tout chantier. Chaque entreprise intervenant sur le chantier signera une charte dite de « chantier vert », déjà expérimentée par la CASA sur d'autres chantiers.

Concernant l'assainissement pluvial, le projet prévoit d'évacuer les eaux de ruissellement dans le collecteur existant (comme à l'heure actuelle). La mise en place d'un pré-traitement visant à limiter la pollution avant rejet constitue une amélioration par rapport à la situation actuelle.

Il n'y a pas d'impact sur la biodiversité, le projet étant localisé dans un contexte urbain, minéral, fortement soumis aux nuisances du trafic routier et ne présentant pas d'enjeux.

Globalement, le projet se traduit par une amélioration de l'environnement urbain, une meilleure organisation de l'espace public et la diminution des nuisances dues aux transports. Les effets indirects sur la consommation d'énergie fossile et les émissions de polluants sont positifs bien que difficilement quantifiables puisque le projet contribuera à un report modal vers les transports en commun et les modes doux.

Le paysage sera requalifié par la réorganisation et la clarification des fonctions, soulignées par la plantation d'arbres d'alignement ; les arbres et les auvents apporteront un ombrage bénéfique en été. Concernant le traitement qualitatif des sols, l'autorité environnementale regrette que l'étude ne soit pas plus explicite sur les matériaux utilisés. Le dossier indique qu'une étude architecturale sera engagée pour le traitement du mur de soutènement. L'approche paysagère et architecturale doit être globale et cohérente et englober l'ensemble des espaces pour un résultat à la hauteur des ambitions affichées.

L'étude met en évidence de manière satisfaisante la prise en compte ou la compatibilité le cas échéant par rapport aux différents plans et programmes concernés, notamment :

- le Plan de déplacements urbains (PDU) adopté le 05/05/2008 par la CASA ;
- le Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA) et le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) des Alpes-Maritimes.

L'étude conclut, de manière justifiée, à des effets positifs du projet sur les déplacements et le report modal vers les transports en commun et les modes doux (et donc indirectement en termes de diminution de la consommation d'énergies fossiles, de pollution de l'air et de bruit). L'amélioration

paysagère, la qualité et le confort de l'espace public seront améliorés de façon significative. La qualité des rejets d'eaux pluviales sera également mieux maîtrisée.

Les impacts globaux du projet sont positifs pour l'environnement urbain. Le coût des mesures pour l'environnement est évalué à 1 636 400 euros concernant l'assainissement et les aménagements paysagers.

Justification du projet

La justification a bien pris en compte les objectifs de protection de l'environnement. Le dossier présente le processus de concertation mis en place depuis 2006 pour élaborer un projet tenant compte des observations du public.

La mise en service s'opèrera en deux temps : pôle d'échanges seul dans un premier temps, accueil du bus à haut niveau de service dans un second temps, ce qui, étant donné l'anticipation, ne nécessitera que des adaptations mineures.

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

En conclusion,

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

D'une manière générale, l'étude d'impact est claire et concise. Elle comporte toutes les rubriques exigées par le code de l'environnement. Les enjeux sont forts et concernent essentiellement la requalification de l'espace urbain et les déplacements. L'étude est proportionnée aux enjeux.

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

Le projet a correctement identifié et pris en compte les enjeux environnementaux. Le pôle d'échanges d'Antibes contribuera, parmi d'autres actions et projets envisagés par ailleurs à l'échelle de l'agglomération, à la diversification et à une organisation plus rationnelle de l'offre de transports afin de favoriser les transports collectifs et les modes doux et diminuer l'usage de la voiture en ville. Situé devant la gare, il permet l'articulation des transports urbains avec les transports régionaux ou nationaux. L'amélioration qualitative de l'espace public est propre à conforter l'amélioration des fonctionnalités pour un meilleur service à l'utilisateur. La conception du projet et les mesures prises pour supprimer ou réduire les impacts sont appropriées au contexte et aux enjeux essentiellement urbains.

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

2/703
Laurent ROY

