



Autorité environnementale

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

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale
sur la création de la zone d’aménagement
concerté du « hameau de la Baronne » sur la
commune de La Gaude (06)**

n°Ae : 2021-43

Avis délibéré n° 2021-43 adopté lors de la séance du 21 juillet 2021

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 21 juillet 2021 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la création de la zone d'aménagement concerté du « hameau de la Baronne » sur la commune de La Gaude (06).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Pascal Douard, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Alby Schmitt, Véronique Wormser

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, 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 : Sophie Fonquernie, Michel Pascal, Éric Vindimian, Annie Viu

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de département des Alpes-Maritimes, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 26 avril 2021.

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 trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 3 mai 2021 :

- 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 22 juin 2021,

Sur le rapport de Pierre Noualhaguet et 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. 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 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

L'Établissement public d'aménagement (EPA) Écovallée Plaine du Var est porteur du projet de création de la zone d'aménagement concerté (Zac) du « hameau de La Baronne » sur la commune de La Gaude dans les Alpes-Maritimes, qui compte environ 6 600 habitants. Il s'inscrit dans les objectifs de l'opération d'intérêt national (OIN) « Écovallée ».

Créant 41 000 m² de logements, dont 35 % de logements sociaux et 2 000 m² de commerces, il vise à accueillir 1 300 nouveaux habitants et faire du hameau existant un véritable quartier, dans un secteur soumis aux inondations torrentielles et dont la qualité de l'air, déjà dégradée par le trafic routier, sera encore détériorée par le projet. Le nouveau site du marché d'intérêt national métropolitain jouxte la Zac.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet, dans un contexte de changement climatique, sont, à son échelle, celle de la commune et celle de l'OIN:

- les risques d'inondation (ruissellements, accentués en outre par l'imperméabilisation des sols) et d'incendie (feux de forêt),
- la santé humaine, du fait de la circulation routière et des nuisances associées (qualité de l'air et bruit),
- le paysage,
- la ressource en eau potable,
- la biodiversité, en particulier les continuités écologiques et le site Natura 2000 « Basse vallée du Var ».

L'étude d'impact est de bonne qualité, claire et didactique. Son contenu est proportionné, au stade de création d'une Zac et de définition du projet. Il s'appuie pour partie sur des données recueillies ou établies dans le cadre d'autres projets ou plans-programmes portés par l'EPA ou la Métropole Nice Côte d'Azur, ce qui contribue à articuler les échelles d'analyse (projet, commune, OIN et métropole). L'EPA s'est doté depuis 2015 d'un référentiel qualité, en particulier environnemental, s'appliquant à tous les projets et sur lequel reposent la plupart des mesures d'évitement, de réduction et de compensation projetées.

Les principales recommandations de l'Ae portent sur :

- l'inscription dans le périmètre du projet des opérations d'élargissement et prolongement du chemin Marcellin Allo et de requalification de la route de La Baronne, ainsi que de la création du réservoir et du réseau d'adduction d'eau potable ;
- des précisions à apporter à l'état initial concernant les écoulements connus sur le site du projet lors des pluies torrentielles « exceptionnelles » de 2019 et 2020, les inventaires biodiversité et leurs conséquences sur l'évaluation Natura 2000 présentée, l'approvisionnement et la consommation d'électricité, la ressource en eau, la gestion des eaux usées et pluviales, le niveau de service de transport en commun et le maillage des modes actifs ;
- la qualité de l'air, la reprise de l'évaluation quantitative des risques sanitaires et l'approfondissement de la recherche, à l'échelle de la Zac comme à celle du territoire, de mesures d'évitement, de réduction et si besoin de compensation des modifications et de l'augmentation du trafic routier ;
- les modalités de suivi de la mise en œuvre et de l'efficacité, et si besoin de révision, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine, à l'échelle du projet, du hameau et de l'OIN.

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 du projet

La plaine du Var s'étend sur 23 kilomètres de long et 3 à 5,5 kilomètres de large, de crête à crête, sur une surface représentant 7 % de la Métropole Nice-côte d'Azur. Elle est peuplée de 120 800 habitants (soit 22 % de la Métropole) et accueille 60 000 emplois (à plus de 90 % dédiés au tourisme). Elle est soumise au régime torrentiel du Var et est parcourue par de nombreuses infrastructures routières d'importance nationale et régionale.

Qualifiée de « *secteur stratégique et rôle stratégique dans l'aménagement et le développement des Alpes-Maritimes* » par la directive territoriale d'aménagement des Alpes Maritimes, la plaine du Var accueille une opération d'intérêt national (OIN)² sur environ dix mille hectares, regroupant 15 communes de la Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA) auxquelles sont associés également le Département, la Région et l'État. L'Établissement public d'aménagement Écovallée Plaine du Var a été créé³ pour aménager et développer l'OIN « Écovallée ».

Le projet de territoire de 2011 et le protocole de partenariat financier en vigueur (2019–2032) définissent les perspectives de l'Écovallée dans son ensemble et sur le long terme⁴.

L'EPA a engagé dans ce cadre trois premières opérations prioritaires : la Zac Grand Arénas (avec notamment le pôle d'échanges multimodal Nice-Aéroport⁵ et le futur parc des expositions et des congrès), la Zac Nice Méridia et le secteur de La Baronne, site sur lequel va être relocalisé le marché d'intérêt national (Min)⁶ (cf. Figure 1 page suivante). L'EPA est également maître d'ouvrage de la Zac Les Coteaux du Var à Saint-Jeannet, de la Zac Bréguières à Gattières et plus récemment de l'opération Grand Méridia (Nice), nouvelle centralité avec création d'un grand parc paysager, de celle de Lingostière Sud (Nice), secteur dédié à l'activité économique non commerciale associée à du logement, et de celle du hameau de La Baronne (La Gaude), « *structuration d'un pôle de vie autour du hameau existant* ». « *Les opérations de l'EPA et de ses partenaires sont toutes des opérations d'ensemble, portées par des ambitions d'éco-exemplarité et localisées sur des espaces pour la plupart déjà urbanisés ou dégradés* ». Globalement elles concernent 210 ha soit 2,1 % du territoire de l'OIN. Sur ces 210 ha, 33 ha seront nouvellement artificialisés⁷.

² Par décret n° 2008-229 du 7 mars 2008.

³ Par décret n° 2008-773 du 30 juillet 2008. Il a pour mission de conduire toute action de nature à favoriser l'aménagement, le renouvellement urbain et le développement économique de son territoire, dans le respect de la diversité des fonctions urbaines, de la mixité sociale dans l'habitat ainsi que de la protection de l'environnement (art L. 321-14 du Code de l'Urbanisme).

⁴ En trois axes : « Restaurer, préserver et valoriser ce territoire qui est exceptionnel, mais aujourd'hui altéré ; Aménager durablement ce territoire stratégique pour l'ensemble métropolitain et plus généralement pour l'ensemble départemental et régional, mais un territoire qui est aujourd'hui affecté de désordres accumulés au fil des décennies ; Impulser à l'ensemble du territoire métropolitain une dynamique économique et sociale forte, diversifiée ».

⁵ Objet de l'avis de [l'Ae n°2019-18 délibéré le 24 avril 2019](#).

⁶ Marché de grossistes en fruits, légumes et viandes.

⁷ Il n'y a pas eu d'évaluation environnementale à l'échelle de l'OIN, comme pour toutes les OIN, alors que ce sont des plans programmes au sens de la Directive européenne 2021/42/CE. L'avis de l'Ae sur le PLUm rappelait que « *Les orientations de l'opération d'intérêt national de la plaine du Var ont été définies dans un projet stratégique et opérationnel (PSO) délibéré le 9 juillet 2015. Ce PSO a fait l'objet d'un contentieux pour n'avoir pas fait l'objet d'une évaluation*

La commune de La Gaude fait partie des 49 communes de la Métropole Nice Côte d'Azur. Par délibération n°2019-005 du 7 Mars 2019, le conseil d'administration de l'EPA Écovallée Plaine du Var a pris, en concertation avec la commune de La Gaude et la Métropole Nice Côte d'Azur, l'initiative d'intervenir sur le secteur du hameau de La Baronne, en vue de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble.

Les objectifs de ce projet sont de :

- « structurer un pôle de vie autour du hameau existant,
- améliorer les infrastructures en créant une circulation pacifiée,
- développer une offre immobilière résidentielle diversifiée incluant 35% de logements sociaux, des commerces et équipements,
- aménager des espaces publics de qualité en offrant une large place aux piétons et aux modes doux,
- valoriser les espaces naturels et paysagers pour assurer un cadre de vie attractif et en harmonie avec le site,
- appliquer une démarche respectueuse de l'environnement et d'intégration paysagère ».

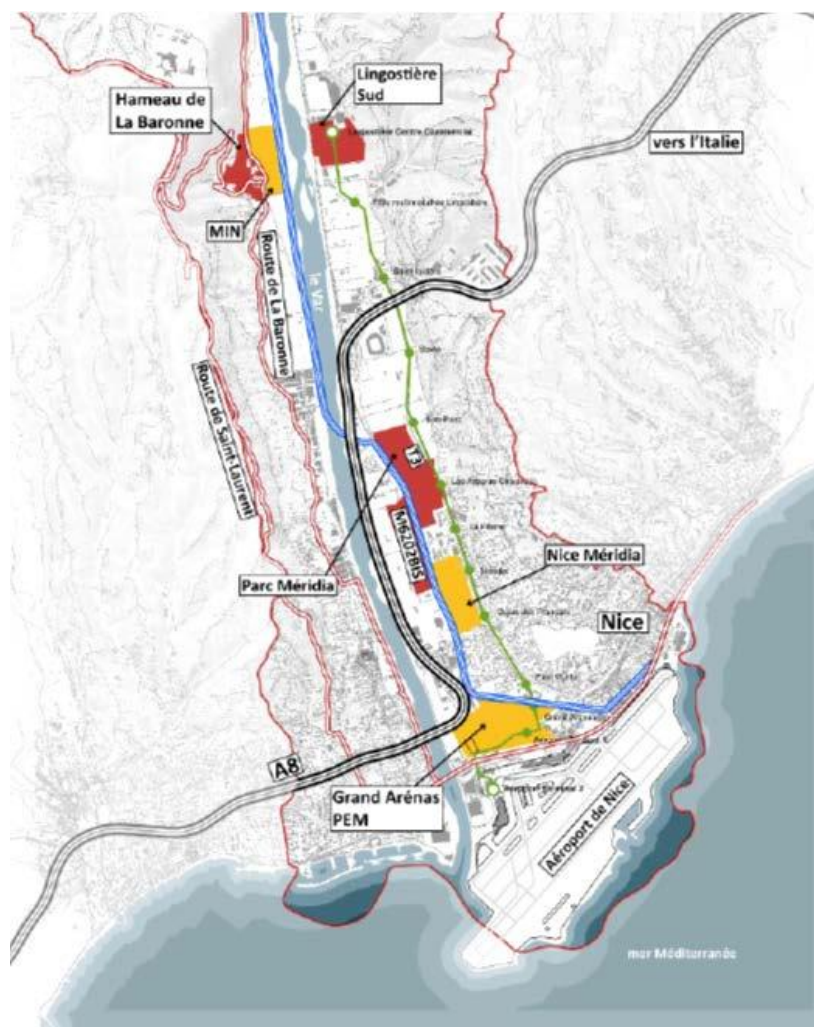


Figure 1 : Opérations menées par l'EPA Écovallée sur le secteur sud de l'OIN – en jaune, les opérations déjà engagées ; en rouge, les nouvelles opérations (source: dossier)

environnementale, ni d'une évaluation d'incidences Natura 2000. Par sa décision du 22 juin 2018, la cour administrative d'appel de Marseille a annulé la décision du tribunal administratif qui avait annulé cette délibération, au motif que « Le projet stratégique et opérationnel ne permet pas, par lui-même, la prescription et la réalisation des opérations d'aménagements, qui sont subordonnées à leur traduction préalable dans les documents d'urbanisme des collectivités qu'elles concernent et aux autorisations d'aménager et de construire prises par les autorités compétentes ».

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

La population de La Gaude a plus que doublé depuis 1982, s'élevant à 6 623 habitants en 2017 selon l'Insee ; elle compte 83 % de résidences principales et est en carence de logements sociaux (2,3 % en 2015)⁸. Le secteur du hameau de La Baronne – d'environ 16 hectares – se situe à l'est de la commune de La Gaude, à proximité immédiate du futur site d'implantation du Min et d'un futur point d'échange routier sur la route métropolitaine (RM) 6202 bis (dont la localisation est actuellement en cours d'étude) permettant de desservir les communes de la rive droite pour alléger le trafic routier sur la commune de Saint-Laurent-du-Var (au sud).

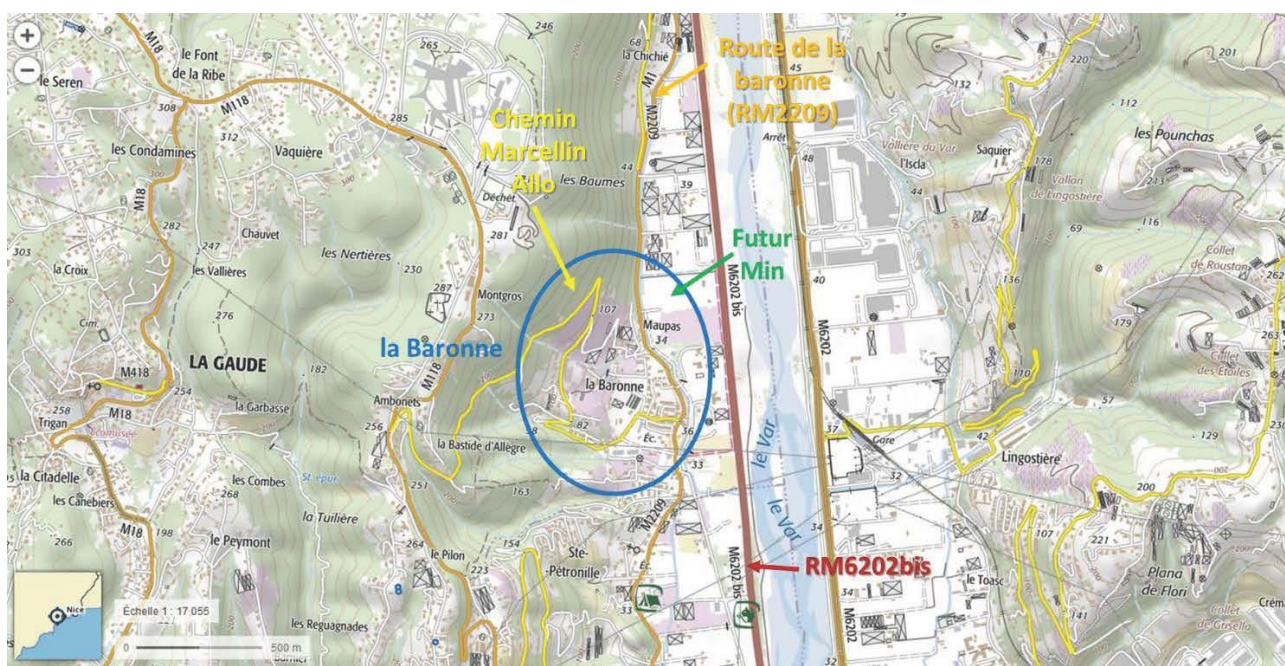


Figure 2 : Localisation du projet (source: géoportail et rapporteurs)

Le projet consiste en :

- la création d'environ 43 000 m² de surface de plancher totale, répartie en :
 - environ 560 logements⁹ dont 35 % de logements sociaux,
 - environ 2 000 m² pour les commerces et services de proximité,
- la création de classes supplémentaires dans l'école actuelle qui en compte deux, auxquelles la Zac participe pour « 3,6 » classes ;
- la création d'équipements publics tels qu'une salle communale, non encore arrêtés ;
- des aménagements paysagers : espace naturel (parc notamment), jardins partagés, deux places publiques (à hauteur de l'école agrandie et de la route de La Baronne) ;
- l'amélioration et le développement des infrastructures, notamment des circulations, favorisant les modes actifs (piétons et cycles).

La conception de la Zac s'appuie sur la topographie du site (en trois secteurs : la « plaine » entre les cotes 40 m et 50 m, le « piémont » entre 50 m et 60 m et le « promontoire » au-dessus de 60 m) et sur les écoulements préférentiels des trois bassins versants situés en amont (cf. Figure 3).

⁸ Le dossier indique également : 61 logements sociaux sur 6695 logements en 2015, ce qui réduirait la part du social à 0,91 %.

⁹ Le dossier mentionne également la possibilité d'une programmation avec 814 logements : il a été indiqué aux rapporteurs que cette option avait été abandonnée.

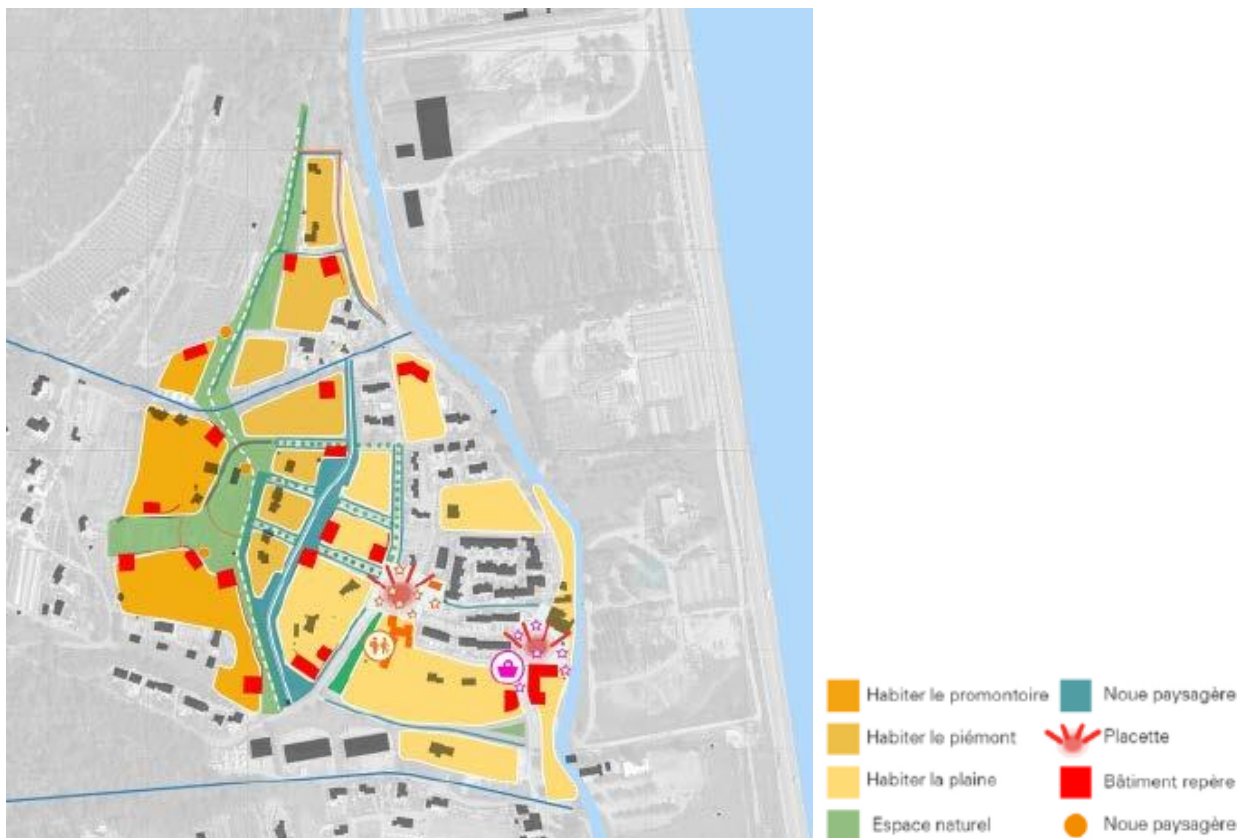


Figure 3 : Principes du projet urbain (source: dossier)

Le projet nécessite le dévoiement, en limite sud de la Zac, du chemin Marcellin Allo – qui traverse actuellement le hameau historique – ainsi que son élargissement sur l’ensemble du linéaire desservant la Zac¹⁰. Il nécessite aussi la requalification de la route de La Baronne dans son passage dans le hameau historique (un aménagement en zone à usages partagés voiture-piéton a été décidé très récemment). Ces opérations, indispensables au projet comme les rapporteurs en ont été informés lors de leur visite, sont sous maîtrise d’ouvrage de la Métropole Nice Côte d’Azur. Le dossier indique également que la régie Eau d’Azur doit réaliser les travaux nécessaires à la desserte en eau potable des futurs logements, par le biais d’un nouveau réservoir¹¹ et d’un maillage requalifié du réseau primaire. Pour l’Ae, ces opérations font partie intégrante du projet.

Si l’EPA Écovallée est maître d’ouvrage de l’outil « Zac », la Métropole Nice Côte-d’Azur, la régie Eau d’Azur et la commune de La Gaude font partie de la maîtrise d’ouvrage du projet.

L’Ae recommande d’inclure dans le projet les opérations d’élargissement et prolongement du chemin Marcellin Allo et de requalification de la route de La Baronne ainsi que la création du réservoir et du réseau d’adduction d’eau potable.

Il est envisagé que l’opération soit à maîtrise foncière partielle, afin de tenir compte de la dynamique de mutation urbaine déjà visible sur le secteur. La majorité des îlots de la Zac pourra être réalisée « en participation », à l’initiative des propriétaires¹².

¹⁰ Considéré comme un projet « environnant » par le dossier.

¹¹ Il a été indiqué aux rapporteurs que les travaux étaient en cours et concernaient la réalisation, au nord-ouest hors périmètre de la ZAC, d’un réservoir de 1000 m³ à destination du Min et de la Zac ; ce point est à clarifier.

¹² L’EPA ne prévoit d’acquiescer que le foncier nécessaire pour l’aménagement des futurs espaces et équipements publics, qui auront été définis par le projet de l’urbaniste. Les propriétaires fonciers cèdent, s’ils le souhaitent, leur propriété directement aux promoteurs qu’ils auront choisis. Une convention est signée entre l’aménageur et le constructeur, ce

Les responsabilités respectives des différents acteurs et maître d'ouvrage seront à décrire précisément ; par exemple, l'entretien des différents aménagements paysagers projetés.

1.3 Procédures relatives au projet

Une concertation préalable¹³ a été engagée en 2019 conformément à l'article L.103-3 du code de l'urbanisme. Le projet de Zac est présenté au stade de sa création¹⁴, qui sera approuvée par le préfet du département des Alpes-Maritimes. Le projet est soumis à évaluation environnementale¹⁵. Le maître d'ouvrage étant un établissement public sous la tutelle de la ministre chargée de l'environnement, l'autorité environnementale compétente est l'Ae¹⁶. Une mise à disposition du public est prévue.

L'étude d'impact comporte une évaluation des incidences au titre de Natura 2000¹⁷.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet, dans un contexte de changement climatique, sont, à son échelle, celle de la commune et celle de l'OIN:

- les risques d'inondation (ruissellements, accentués en outre par l'imperméabilisation des sols) et d'incendie (feux de forêt),
- la santé humaine, du fait de la circulation routière et des nuisances associées (qualité de l'air et bruit),
- le paysage,
- la ressource en eau potable,
- la biodiversité, en particulier les continuités écologiques et le site Natura 2000 « Basse vallée du Var ».

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est de bonne qualité, claire et didactique. Son contenu est proportionné au stade de création d'une Zac et de définition du projet. Il s'appuie pour partie sur des données recueillies ou établies à l'occasion d'autres projets ou plans-programmes portés par l'EPA ou la Métropole, ce qui est pertinent et assure une cohérence entre les projets en cours à leur échelle. Les aires d'étude retenues sont décrites précisément ; pour chaque thématique environnementale, un périmètre

dernier s'engageant à respecter les principes du projet urbain (application du cahier des charges de prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales) et à verser une participation financière aux équipements de la ZAC. La participation financière est fixée à l'approbation du programme des équipements publics.

¹³ Dont les éléments sont disponibles sur le site de l'EPA : [le hameau de La Baronne à Gaude](#).

¹⁴ Cf. articles L. 311-1 à L. 311-8 et R. 311-1 à R. 311-12 du code de l'Urbanisme.

¹⁵ Rubrique 39 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : « *Travaux, constructions et opérations d'aménagement* », la soumission à évaluation environnementale étant systématique lorsque la surface de plancher (au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme) ou l'emprise au sol (au sens de l'article R. 420-1 du code de l'urbanisme) est supérieure ou égale à 40 000 m² ou que le terrain d'assiette de l'opération d'aménagement couvre une superficie supérieure ou égale à 10 ha.

¹⁶ Cf. article R. 122-6 du même code.

¹⁷ 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 zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

général (lui-même décliné opportunément pour les risques naturels) et un périmètre local sont définis servant une analyse à deux échelles, à l'exception du climat et de l'énergie, traités à la seule échelle de la Métropole.

Le document présente cependant des manques ou imprécisions sur lesquels l'Ae revient ci-après. En particulier, le périmètre de l'étude d'impact nécessite d'être complété pour prendre en compte l'ensemble des opérations nécessaires au projet tel que redéfini au §1.2.

L'Ae recommande de mettre l'étude d'impact en cohérence avec le périmètre du projet revu.

2.1 État initial

Sont décrits successivement (état actuel et perspectives d'évolution) les milieux physique, naturel et humain, le climat, l'air et l'énergie, le cadre de vie, le patrimoine et le paysage. Une synthèse des enjeux, hiérarchisés, et une analyse des interrelations entre facteurs environnementaux sont produites.

Milieu physique

Le site du projet, en partie agricole (maraîchage et vergers de citronniers en partie en friche¹⁸), domine le lit du Var sur son coteau ouest ; il n'est pas en zone inondable par le fleuve Var¹⁹ contrairement au site qui sera occupé par le Min, à l'est de la route de la Baronne. Il est en revanche concerné par des crues torrentielles²⁰ du fait de son positionnement en bas de versant, encadré par deux vallons principaux qui drainent un bassin versant d'environ 78 hectares et assurent une fonction de collecte et de transport des eaux pluviales (cf. Figure 4), dont l'exutoire est le canal des Iscles, ancien canal d'irrigation²¹.



Figure 4 : Bassins versants concernant le site du projet (source : dossier)

¹⁸ Des vergers d'oliviers en terrasses, en exploitation, jouxtent le site au nord-ouest, en dehors du projet d'urbanisation sauf à l'extrême nord.

¹⁹ Cf. les cartes de risque de débordement de cours d'eau du territoire à risque d'inondation « Nice Cannes- Mandelieu – secteur 2 ».

²⁰ Certaines zones sont concernées, en pic d'orage centennal, par des écoulements de 1 à 2 m/s pour une lame d'eau majoritairement inférieure à 20 cm.

²¹ Qui s'écoule en contrebas du hameau de La Baronne et qui, au droit du hameau, n'est plus utilisé par les agriculteurs et sert uniquement d'ouvrage de collecte et de transport des eaux pluviales en direction du Var.

Le dossier appuie son analyse sur des références antérieures aux situations rencontrées lors des derniers évènements « exceptionnels » (pluies torrentielles) de novembre-décembre 2019 et d'octobre 2020, sans donc prendre en compte ces dernières.

Les marges nord et ouest du site sont concernées par un risque faible d'incendie de forêt.

Deux masses d'eaux souterraines affleurantes, « Alluvions de la Basse vallée du Var » et « Poudingues pliocènes de la Basse vallée du Var » en bon état chimique et bon état quantitatif sont présentes au droit du projet. La première revêt un intérêt écologique et économique majeur, étant en relation avec le site Natura 2000 « Basse vallée du Var » et l'une des principales ressources en eau potable des populations littorales (elle est classée « ressource stratégique »)²². La deuxième masse d'eau n'est pas caractérisée²³.

Le secteur fait l'objet d'une opération d'aménagement et de programmation sectorielle. La mise en œuvre du projet nécessitera une modification ou une révision du PLUm pour reprendre les éléments définis au projet d'aménagement global.

L'Ae recommande de compléter l'état initial par les caractéristiques des écoulements connus sur le site du projet lors des pluies torrentielles « exceptionnelles » de 2019 et 2020, et par une description plus détaillée des nappes d'eaux souterraines au droit du projet (hauteur d'eau, alimentation des nappes et leur vulnérabilité...).

Milieu naturel

Le site englobe au sud-est et jouxte au nord et à l'est des corridors écologiques existants ou à restaurer (milieux boisés ou non) inscrits au PLU. Il est situé à 300 mètres de la zone de protection spéciale « Basse vallée du Var » également Znieff²⁴ de type II « le Var ». Les inventaires biodiversité (faune, flore, habitats et zones humides) n'ont été réalisés que sur une partie du périmètre et présentent donc, selon le dossier lui-même, des lacunes telles qu'elles empêchent de se prononcer à ce stade sur le niveau d'enjeu associé²⁵. Ont été contactés cependant le Chardonneret élégant, le Verdier d'Europe et le Serin cini, trois espèces d'oiseaux vulnérables en France même si non menacées dans la région, la Couleuvre de Montpellier, ainsi que le Minoptère de Schreibers et le Petit Rhinolophe.

L'Ae recommande de compléter dès ce stade l'état initial par un inventaire biodiversité complet du site du projet, et de qualifier le niveau d'enjeu associé.

²² D'autant plus stratégique qu'une partie des ressources en eau potable de la métropole, venant de la vallée de la Vésubie, n'est plus accessible, conséquence des évènements météorologiques de l'automne 2020.

²³ Selon les données du schéma d'aménagement et de gestion des eaux Rhône-Méditerranée, la nappe des poudingues pliocènes semblerait jouer un rôle important dans l'alimentation des nappes alluviales et pourrait être sollicitée spécifiquement comme ressource d'appoint ou de secours.

²⁴ Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des Znieff a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

²⁵ La synthèse des enjeux attribue cependant un niveau d'enjeu faible aux habitats, à la faune et à la flore, ce qui est incohérent avec la conclusion de l'étude annexée.

Milieu humain

Le hameau de La Baronne a vocation, selon le PLUm et l'OIN, à devenir un pôle économique majeur de la plaine du Var avec la création, sur environ 14 ha entre la RM6202 et la RM6202bis, d'une nouvelle zone d'activités économiques qui reposera sur le futur Min et son programme immobilier d'accompagnement (PIA). Le site de ce projet accueille trois exploitations agricoles sur plus de 5 ha. Le dossier signale la volonté des exploitants de vendre tout ou partie de leurs terrains ce qui mettrait fin à leurs activités respectives ; une étude agricole est en cours²⁶.

Le dossier signale des problématiques de consommations électriques (risque d'insuffisance de la capacité du réseau en hiver, non résilience au risque de rupture accidentelle de la ligne), des problèmes de qualité de l'approvisionnement en eau potable et de gestion des eaux pluviales et des eaux usées, sans plus les caractériser²⁷.

La traversée du hameau par la route de La Baronne (8 500 véhicules/jour) est limitée à 50 km/h ; la circulation sur le chemin Marcellin Allo (1 300 véhicules/jour) est limitée à 30 km/h à proximité de l'école, à 50 km/h sinon, sans que ces limites soient respectées malgré l'étroitesse et la sinuosité de la voie. Les trottoirs, quand ils existent, ne permettent pas le passage des personnes à mobilité réduite et il n'y a pas de voies cyclables. Une réduction de vitesse de 110 à 90 km/h et un déclassement de voie express à voie métropolitaine sont projetés pour la RM6202 bis. Sur les trois lignes²⁸ de transport en commun traversant et desservant le secteur de La Baronne, deux fonctionnent uniquement le week-end et la troisième offre trois passages par jour et par sens. Ces lignes permettront, à un terme non défini, de desservir le terminus du tram T2 au niveau de l'hôtel de ville ainsi que le T4 au Sud de Saint-Laurent-du-Var. Le dossier ne précise pas quel niveau de service de transport en commun ni quel développement du maillage des modes actifs (à l'échelle de la commune et du territoire) sont prévus après réalisation de l'opération. Les projets à hauteur du hameau « *sont propices à la réorganisation des modes doux dans le secteur et au développement d'infrastructures sécurisées* ».

L'Ae recommande de compléter l'état initial et ses perspectives d'évolution par une caractérisation :

- ***des capacités et difficultés d'approvisionnement en électricité et en eau et de gestion des eaux usées et pluviales, du hameau et de la commune,***
- ***du niveau de service de transport en commun et de maillage de modes actifs dont bénéficiera le hameau au terme de la réalisation du projet et ultérieurement.***

Climat, air, énergie

Une baisse des précipitations en été et des épisodes secs supérieurs à un mois auraient une probabilité d'occurrence estivale supérieure à 95 % pour le scénario pessimiste d'évolution du climat selon le Giec²⁹, s'accompagnant d'une diminution drastique des réserves en eau des sols. Prolongeant une tendance déjà observée, une augmentation des températures entre 1,9°C et 5,5°C

²⁶ Depuis plusieurs années, ainsi que l'élaboration d'une « stratégie en vue de préserver et développer une agriculture périurbaine à l'échelle de l'opération d'intérêt national ».

²⁷ Il indique cependant que le service assainissement de la Métropole a un projet d'extension sur deux secteurs et de renouvellement de réseau sur quatre secteurs, ces extensions tenaient compte des projets de permis déposés, non listés.

²⁸ Deux autres ont des arrêts « à proximité » selon le dossier qui ne précise pas si les cheminements piétons jusqu'au hameau sont sécurisés.

²⁹ À l'occasion de son cinquième rapport de 2014, scénario RCP 8.5 (RCP : profils représentatifs d'évolution de concentration).

d'ici 2100 est attendue. Le dossier s'appuie sur le cinquième rapport du Giec, paru en 2014 sans prendre en compte le rapport spécial sur le changement climatique et les terres émergées paru en 2019.

Une étude air santé de niveau II, remontée en niveau I au droit des lieux sensibles³⁰, a été réalisée en 2019 dans le cadre du projet et conclut que l'indice de qualité de l'air est « bon à moyen » hormis sur la route de La Baronne où les concentrations de dioxyde d'azote sont supérieures à 50 µg/m³ et le chemin Marcellin Allo. Cette qualification de la pollution s'appuie sur les valeurs réglementaires nationales de la qualité de l'air et non pas sur les valeurs objectifs, sanitaires, de l'Organisation mondiale de la santé (OMS)³¹ même si ces dernières sont mentionnées dans le dossier Les études produites à l'échelle de l'OIN témoignent que le trafic routier est à l'origine de cette pollution.

La dépendance énergétique du territoire est très forte. À l'échelle de la Métropole, la consommation d'énergie finale en 2018 s'élevait à 755 ktep. Les secteurs les plus consommateurs sont respectivement le transport (43 %), l'habitat (30 %) et les activités tertiaires (16 %).

Cadre de vie, paysage et patrimoine

L'ambiance sonore, mesurée en janvier 2021 et influencée par le trafic routier, est qualifiée de modérée (niveaux sonores de jour compris entre 48 et 62,5 dBA et niveaux de nuit entre 42 et 51,5 dBA). Le secteur est très concerné par la pollution lumineuse. Aucun site ou sol pollué sur le site n'est listé dans les bases Basol et Basias mais des remblais d'origine inconnue et des activités et stockages ont été recensés, en particulier à proximité de l'école. Ils ne sont pas caractérisés à ce stade. Le site du projet est exposé au transport de matières dangereuses et, du fait de l'arrivée du Min, pourrait l'être à des risques industriels, en fonction des installations et équipements qui y seront accueillis.

Le secteur offre de grands paysages et des points de vue sur l'ensemble de la plaine du Var et la mer.

Les enjeux (pas uniquement environnementaux) sont classés en majeur, fort, modéré ou faible, pour le territoire puis pour le projet. Leur évolution tendancielle locale est renseignée. Sont qualifiés de majeurs les enjeux « *logements* » et « *urbanisation* ». Le risque d'inondation, la qualité de l'air, le bruit, les émissions de gaz à effet de serre sont classés en enjeu fort et non pas majeur et les enjeux liés à la biodiversité sont qualifiés de faible sauf pour les continuités qualifiées d'enjeu moyen, ce qui ne paraît pas adapté à la situation.

L'Ae recommande de reconsidérer les niveaux des enjeux du projet.

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

Le dossier justifie la localisation du projet à l'échelle de l'OIN et de la métropole par le fait que le secteur de La Baronne constitue, dans la directive territoriale d'aménagement³², un espace

³⁰ Conformément à la [note technique du 22 février 2019](#) relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières.

³¹ Pour le dioxyde d'azote, la valeur réglementaire nationale est de 40 µg/m³ identique à la valeur guide de l'OMS, pour le dioxyde de soufre, et les particules fines, les valeurs objectifs de l'OMS sont inférieures aux valeurs réglementaires nationales.

³² La directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes- Maritimes a été approuvée par décret en conseil d'État le

d'urbanisation nouvelle des coteaux et de restructuration et que l'opération du hameau de La Baronne s'inscrit dans le cadre réglementaire du plan local d'urbanisme métropolitain (PLUm)³³ approuvé le 25 octobre 2019, et exécutoire depuis le 5 décembre 2019.

L'EPA intervient principalement dans des secteurs « *déjà occupés* » et à fort enjeu, avec la stratégie d'intégrer le risque au cœur du processus d'aménagement, en particulier le risque inondation dans la plaine du Var.

Il justifie la localisation du projet par le fait que les espaces urbanisables et disponibles sur la commune de La Gaude, majoritairement restreints et résiduels, permettent difficilement l'implantation ailleurs d'un projet d'ensemble qui réponde aux besoins de production de logements en particulier sociaux ; cette différenciation faite pour les logements sociaux n'est pas explicitée. Au centre-bourg, la densité est d'environ 130 logements à l'hectare ; par ailleurs, une partie du foncier non bâti est marquée par une topographie accidentée, des espaces boisés classés ou encore des secteurs non constructibles au titre des plans de prévention des risques. Le site retenu bénéficie d'une bonne accessibilité ; déjà construit, il présente de la disponibilité foncière en dent creuse, en continuité d'urbanisation au contact d'une centralité de hameau déjà existante mais insuffisante³⁴. Il s'articulera en outre avec les futurs projets urbains métropolitains prévus sur la commune (routiers et économiques).

Le périmètre d'intervention de la Zac exclut, au sein du hameau existant, les poches urbaines considérées comme difficilement mutables en vue d'un futur projet immobilier³⁵. La circonstance que les propriétaires ne seraient à ce stade pas vendeurs ne semble pas un argument convaincant à moyen ou long terme, la majorité des terrains de la Zac restant sous la propriété privée actuelle.

Les deux scénarios, écartés pour des raisons paysagères, agricoles ou de taux insuffisant de logements sociaux, qui étaient de « *construire ailleurs plus dense* » et « *ne pas faire de logements collectifs ou moitié moins* », avaient en outre selon le dossier chacun pour conséquence directe l'absence, à l'échelle communale, d'un projet d'ensemble par le biais d'une Zac. La possibilité d'un aménagement d'ensemble, qui tranche avec les pratiques du territoire (par exemple à Saint-Laurent-du-Var), s'est avérée déterminante³⁶. Un troisième scénario, le scénario de référence « sans Zac » correspond à une urbanisation du secteur sans le cadre fourni par l'outil Zac, toutes autres opérations égales par ailleurs, routières notamment. Le dossier n'explique pas clairement en quoi l'outil Zac, en particulier avec le mode d'intervention foncière retenu n'assurant pas la même maîtrise de l'aménagement, est le seul à même d'offrir un aménagement d'ensemble répondant aux besoins identifiés. Le cadre que constitue le PLUm n'est pas précisément décrit. Le dossier n'explique pas en quoi l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) concernant le hameau de La Baronne ne permettait pas d'assurer un tel aménagement « d'ensemble » ni en quoi elle doit être modifiée pour permettre le projet.

L'Ae recommande d'expliquer en quoi l'orientation d'aménagement et de programmation concernant le hameau de La Baronne ne permet pas d'envisager la réalisation du projet. Elle

2 décembre 2003.

³³ Objet de l'avis de [l'Ae n°2019-21 délibéré le 3 avril 2019](#).

³⁴ Composée d'une école maternelle, d'une salle communale annexe, de quelques commerces et de logements.

³⁵ Entités déjà densément construites, qui comptent de nombreux propriétaires pour la plupart non vendeurs, et desservies par les réseaux.

³⁶ Le dossier évoque différents refus opposés depuis quelques années par l'État à des demandes de permis de construire sur le secteur dans l'attente de la définition de ce projet d'ensemble et de la réalisation de réseaux et équipements.

recommande également de justifier, au regard de leurs incidences environnementales potentielles, l'exclusion de poches urbaines supposées « non mutables », le choix du mode d'intervention foncière retenu et d'exclure du scénario de référence l'ensemble des opérations constitutives du projet.

L'augmentation de la population dans un secteur dégradant la santé humaine résultant du choix d'implantation du projet n'est pas évoquée (cf. § 2.3).

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

Pour chaque compartiment de l'environnement, les incidences brutes sont évaluées, des mesures d'évitement et de réduction sont présentées, les incidences résiduelles sont qualifiées, des modalités de suivi sont énoncées.

Les mesures font référence à un ensemble de cadres élaborés par l'EPA et qui s'appliquent sur le périmètre de l'OIN. Il s'agit essentiellement du « référentiel Écovallée qualité » relatif à la qualité environnementale des constructions et aménagements qui n'impose pas seulement des moyens mais l'atteinte d'objectifs chiffrés³⁷. Ce référentiel intègre une charte « chantier vert ». L'existence d'un guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques est également évoquée ainsi que le souhait du maître d'ouvrage que le projet obtienne la labellisation Écoquartier³⁸. Les mesures font référence également au cahier de prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales (CPAUPE) qui les intégrera.

2.3.1 Incidences et mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser

Milieu physique

Les mesures pour préserver le relief et la morphologie du site touchent à la conception et aux principes d'intégration paysagère du projet. Les matériaux de déblais sont au maximum réutilisés sur le chantier ; un approvisionnement local ou en matériaux recyclés est privilégié (pour les terrassements, couches de forme, etc.). Des matériaux biosourcés, du bois notamment, peuvent être imposés. En période de hautes eaux, la nappe d'accompagnement du Var se situerait à une profondeur variant entre 10 et 60 m par rapport au terrain naturel, et environ 25 m en-dessous de la zone du hameau dans laquelle seront réalisés la majeure partie des travaux. Sur cette base, les impacts sont donc qualifiés de limités par le dossier. Le qualificatif de nappe sub-affleurante est pourtant également utilisé dans le dossier, sans préciser de quelle nappe il s'agit : ce point est à éclaircir et une mise en cohérence du dossier à effectuer.

Le périmètre du projet urbain représente environ 15,13 ha dont 4,8 ha sont déjà imperméabilisés. L'imperméabilisation supplémentaire due au projet est estimée entre 0,98 ha et 4,2 ha³⁹ ce qui

³⁷ Concernant par exemple les surfaces végétalisées en pleine terre, l'abaissement du coefficient d'imperméabilisation, le recours aux énergies renouvelables, le Bbio, l'intégration du bois, des volumes de rétention supérieurs aux normes, des vues en trois dimensions des bâtiments dans le paysage afin de juger de leur intégration, des objectifs de réduction de consommation de l'eau potable avec réutilisation des eaux pluviales et grises, l'utilisation de matériaux les moins émetteurs, etc. Ces éléments sont suivis en phases esquisse, permis de construire, chantier et livraison.

³⁸ L'État a lancé en 2008, la démarche Écoquartier, concrétisée en décembre 2012 par la création du label national Écoquartier qui se fonde sur 20 engagements rassemblés dans la Charte des Écoquartiers.

³⁹ Ou entre 4 et 4,6 ha selon les parties du dossier.

pourrait donc conduire à une surface imperméabilisée de 9 ha au total. L'EPA estime à moins de 17 ha le solde des surfaces supplémentaires artificialisées sur les 212,5 ha de projet qu'il aménage. Ces chiffres sont la réponse de l'EPA à l'objectif national de zéro artificialisation nette (repris dans le dossier comme « *zéro imperméabilisation* »), sans évoquer de compensation. Les mesures de gestion des eaux pluviales respectent *a priori* le PLUM et son règlement d'assainissement⁴⁰. Le choix de maîtriser une pluie trentennale, la vingtennale étant considérée comme un minimum par le PLUM, est inscrit dans le référentiel Ecovallée ; il nécessite cependant d'être éclairé par le retour d'expérience des pluies de fin 2019 et 2020. Les mesures retenues dans les espaces publics pour la rétention d'une crue centennale pourraient être restituées plus précisément à l'échelle de l'ensemble de la Zac ainsi que la situation à laquelle ses usagers et habitants auraient à faire face. Le respect effectif d'un taux d'imperméabilisation maximal de 50 % de chaque parcelle ou entité foncière n'est pas avéré, en particulier si 9 ha sur les 15,13 ha devaient être *in fine* imperméabilisés. Les rigoles (cf. Figure 3) ont été dimensionnées pour collecter une pluie centennale et les noues pour réguler à 30 l/s/ha imperméabilisé une pluie trentennale. Des techniques végétales seront mises en place aux abords des routes contre la pollution chronique et accidentelle et les eaux pluviales des parkings souterrains et à ciel ouvert supérieurs à 100 m² seront traitées par une fosse à hydrocarbures. Les eaux s'écoulent dans le canal des Iscles, selon le dossier « *sans contact direct avec le Var* », sans que l'exutoire du canal soit précisé, ni l'existence d'éventuels contacts « indirects » avec le Var. Le canal rejoint pourtant le Var quelques centaines de mètres plus au sud, à la limite de la commune de La Gaude avec celle de Saint-Laurent-du-Var. Des mesures de réduction du risque de pollution accidentelle sont proposées à titre d'exemple pour la phase travaux.

L'Ae recommande de préciser le taux d'imperméabilisation de la Zac et de revoir l'évaluation des incidences d'éventuelles pollutions des eaux du canal, du fait du projet (en particulier en phase travaux), sur le Var. Elle recommande à l'ensemble des acteurs d'explicitier comment ils contribueront, à l'échelle du département, à l'engagement national de zéro artificialisation nette.

D'après le PLUM, la consommation moyenne d'eau potable (pour la seule consommation humaine, hors besoins en eau pour les activités économiques et l'arrosage) s'élève à 225 litres par jour et par habitant au sein du territoire métropolitain. Suivant cette donnée et considérant la présence d'environ 1 300 personnes supplémentaires au terme de l'aménagement complet de la Zac, en 2029, la consommation d'eau additionnelle induite par le projet atteindrait environ 293 m³/j. Le volume de consommation retenu par le PLUM est surprenant, le volume moyen consommé par jour et par habitant à l'échelle nationale étant de 146 l en 2020⁴¹. Le projet prévoit des mesures d'économie de consommation d'eau potable (annonçant jusqu'à 40 % de réduction : via de la récupération d'eau, la programmation de ses usages, la mise en place de compteurs, la réutilisation d'eaux pluviales et d'eaux grises traitées...). La réalisation par la régie eau d'Azur (REA) de nouveaux champs captant pour satisfaire les besoins futurs est cependant annoncée, à l'échelle du territoire ; la capacité maximale de la nappe du Var n'est pas connue. Les mesures permettant de renforcer l'alimentation en eau potable de la Zac (réservoir en particulier) ne sont pas détaillées ; les calculs de dimensionnement des ouvrages nécessaires ne sont pas fournis. Leurs incidences ne sont pas évaluées, comme déjà mentionné.

⁴⁰ Gérer sans rejet aux réseaux les pluies courantes en favorisant la percolation ou la réutilisation de ces eaux. Gérer avec un débit régulé à 30 l/s/ha de surface imperméabilisée des pluies exceptionnelles de période de retour 20 ans, en créant des espaces à ciel ouvert de stockage et de rétention. Protéger les parcelles et les équipements contre les pluies extrêmes (au-delà de la pluie 20 ans) en assurant l'écoulement des eaux jusqu'en aval.

⁴¹ Source : <https://www.eaufrance.fr/chiffres-cles/volume-deau-potable-consomme-par-habitant-par-jour-en-2016>.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de décrire les mesures prises pour assurer l'approvisionnement en eau potable des futurs usagers et habitants de la Zac et d'évaluer les éventuelles incidences de ces mesures sur l'environnement. Elle recommande également à la Métropole Nice Côte d'Azur de revoir à la baisse le volume moyen de référence de consommation d'eau par habitant inscrit dans le PLUm.

La charge supplémentaire en eaux usées de la station d'épuration de Saint-Laurent-du-Var représentera 17 716 équivalents-habitants en 2030 avec les différents projets raccordés à cette station, prévus sur le territoire, ceci incluant le Min et la Zac mais pas la croissance démographique, pourtant élevée sur le secteur. Au regard de la capacité nominale de 110 000 équivalents habitant (EH) de la station, de sa charge actuelle de 44 665 EH et de la charge prévisionnelle estimée à environ 83 500 EH⁴² en 2035, la station d'épuration de Saint-Laurent-du-Var apparaît donc suffisamment dimensionnée selon le dossier.

L'Ae recommande d'inclure explicitement la croissance démographique des territoires raccordés à la station d'épuration de Saint-Laurent-du-Var dans l'évaluation de sa charge prévisionnelle en 2035.

Le dimensionnement des rigoles, noues d'évacuation, canalisations et exutoires des eaux pluviales est fourni. L'étude d'inondabilité est jointe au dossier. Des simulations de débordement sont effectuées pour les différents vallons et secteurs, avant et avec le projet, pour des pluies d'occurrence vingtennale, trentennale et centennale.

L'aléa incendie est augmenté par la création d'une nouvelle interface entre des zones d'habitations et la forêt. Des mesures d'accessibilité routière interne à la Zac sont requises. Des études géotechniques sont également requises pour toute nouvelle construction, du fait de l'aléa mouvement de terrain.

Milieu naturel

Les principes d'aménagement de la Zac, le positionnement de cheminements piétons paysagers, la conservation d'espaces naturels (vallons et pentes les plus accentuées), la renaturation de certains axes contribuent à créer un corridor écologique interne à la Zac, dont la fonctionnalité sera à suivre dans le temps. Des actions relatives à la biodiversité ont été retenues⁴³.

En l'absence d'état initial fiable de la biodiversité, aucune analyse des incidences du projet sur les espèces et les habitats naturels ne peut être avancée.

Milieu humain

Le dossier met en avant les incidences positives du projet en termes de soutien à la dynamique démographique, d'offre de logements notamment sociaux, d'équipements publics et d'organisation du territoire (agrandissement de l'école, création de places, ouverture de commerces). Il relève également la suppression de surfaces agricoles et mentionne l'étude en cours visant à évaluer les compensations économiques agricoles rendues nécessaires par le projet. Des réflexions à l'échelle

⁴² Ou plutôt de l'ordre de 73 500 si on additionne 44665 et 17716.

⁴³ Telles que la végétalisation des terrasses, toitures, façades, l'installation de jardins collectifs, de ruches, mares, arbres, l'absence d'introduction d'espèces allergènes ou invasives, le respect d'une trame noire, l'installation de passages à faune et de strates végétales différenciées...

de la Métropole sont en cours. L'Ae relève que le fait de soustraire à l'agriculture des surfaces de production à haute valeur ajoutée (comme celles de maraîchage et de vergers) situées en toute proximité des bassins de consommation représente des incidences environnementales, non seulement du fait des aménagements qui y seront réalisés, mais aussi par l'allongement des distances nécessaires à l'approvisionnement en productions agricoles ou alimentaires de substitution – par transport routier le plus souvent – ainsi que la perte de potentiel de captation de carbone. Tous ces éléments sont pour l'Ae à évaluer et à mettre en regard de l'érosion des surfaces agricoles et de la spéculation foncière dont elles sont l'objet. Une telle évaluation prendra tout son intérêt à l'échelle de la Métropole.

L'Ae recommande d'évaluer l'ensemble des incidences environnementales de la suppression de surfaces propices à une production agricole à haute valeur ajoutée.

<i>kWh</i>	<i>Chauffage</i>	<i>ECS</i>	<i>Eclairage + électricité spécifique</i>
<i>Logements</i>	808 000	1 010 000	1 568 000
<i>Commerces</i>	37 500	12 500	275 000
TOTAL ZAC	845 500	1 022 500	1 843 000

Figure 5 : Besoins énergétiques de la future Zac (source : dossier)

Les consommations énergétiques liées au trafic généré par le projet ne sont pas évaluées. Le dossier évoque, sans que cela soit encore finalisé, la possibilité que la Zac bénéficie de la chaleur fatale produite par le Min. Cette option reste à consolider en fonction des équipements futurs du Min. En termes d'énergies renouvelables, le dossier privilégie le développement du photovoltaïque sans expliquer ce choix, le solaire thermique étant privilégié par l'étude énergétique annexée. Les rapporteurs ont été informés que les besoins étaient prioritairement et majoritairement en électricité du fait des caractéristiques des matériels installés, ce qui inciterait, selon la maîtrise d'ouvrage, à développer le photovoltaïque. Les besoins recensés en eau chaude sanitaire apparaissent conséquents et il ne semble pas pertinent de ne pas chercher à y répondre par des solutions locales via le solaire thermique. De manière générale, le projet apparaît peu ambitieux et faiblement innovant pour développer la production énergétique à l'échelle du territoire et favoriser les économies d'énergie.

L'Ae recommande d'approfondir l'analyse comparée du photovoltaïque et du solaire thermique et le ou les choix retenus au regard des besoins finaux des habitants.

L'étude de trafic, jointe au dossier, se fonde sur une hypothèse maximaliste (et non retenue) de la réalisation de 815 logements sur la Zac et non pas 560. Le modèle de trafic est le modèle multimodal des Alpes-Maritimes, utilisé pour le plan de déplacements urbains et mis à jour dans le cadre d'une étude de trafic menée sur le territoire. Les projets urbains et d'infrastructures⁴⁴ sur lesquels est fondé le modèle sont listés ; tous n'ont pas la même probabilité ni la même échéance de réalisation (par exemple : la liaison par câble entre La Gaude et Lingostière). Il serait utile de rappeler leurs échéances et capacités respectives et d'évaluer la sensibilité du trafic dans le secteur du projet à leur réalisation. Les évaluations s'appuient également sur des mesures locales, effectuées à l'échelle

⁴⁴ En particulier : l'échangeur sur la RM6202bis positionné au sud du hameau, dernière configuration connue à ce jour et selon le dossier la plus affectante pour l'environnement ; le prolongement du tramway T3 jusqu'à Lingostière, le renforcement du réseau de bus et notamment la création d'une ligne (voir d'un BHNS) en rive droite du Var (liaison avec T2 et T4 à Saint Laurent du Var), la création d'un transport par câble entre La Gaude / La Baronne et Lingostière.

du hameau en janvier 2021 ; la comparaison des mesures de 2019 et 2021 a conduit à ajuster le modèle, prenant donc en compte la situation locale et les conséquences de la crise sanitaire.

L'Ae recommande, pour la complète information du public, de préciser les échéances et capacités des projets pris en compte dans les hypothèses de trafic et d'évaluer la sensibilité des études de trafic dans le secteur du projet à leur réalisation.

Le projet engendrera un trafic supplémentaire de l'ordre de 1 330 véhicules/jour à l'horizon 2035. Son impact est modélisé sur le réseau viaire local, aux heures de pointe du matin et du soir, et sur l'échangeur futur de la RM6202bis pré-positionné au sud (situation la plus dégradante pour l'environnement). L'étude conclut à l'absence de saturation des différents axes. Le fait que le scénario de référence inclut la requalification de la route de la Baronne et l'agrandissement et l'allongement du chemin Marcellin Allo conduit cependant à une sous-estimation des résultats. Ce constat s'applique en particulier aux évaluations de bruit et de qualité de l'air, celles-ci découlant des études de trafic. Certaines études ne sont pas encore disponibles.

Le dossier relève que la bonne interface des circulations actives créées au sein de la ZAC avec les transports en commun dépend du positionnement des arrêts de bus qui sera à définir soigneusement. Les caractéristiques de la desserte en transport en commun projetée ne sont pas rappelées. La faisabilité technique d'un bus à haut niveau de service (BHNS) entre Saint-Laurent-du-Var et Carros, au vu de la voirie en place, n'est pas analysée. L'intégration de la Zac dans le schéma cyclable de la rive droite du Var reste très théorique.

Les changements importants d'usage avec les impacts environnementaux attendus sur la desserte locale du chemin Marcellin Allo apparaissent conséquents.

Figure 131 : Schéma directeur des déplacements rive droite



Figure 6 : Schéma directeur des déplacement en rive droite du Var (source: dossier)

Le dossier constate que, malgré les projets attenants pour développer le covoiturage et l'usage des transports en commun⁴⁵, le niveau de trafic augmente.

L'Ae recommande d'approfondir la recherche, à l'échelle du territoire, de mesures de diminution de trafic et à défaut de mesures d'évitement, de réduction et si besoin de compensation de l'augmentation du trafic routier.

Climat, air, bruit, énergie

Les principes programmatiques (positionnement, orientation et volumétrie des bâtiments) et plus largement de conception bioclimatique de la Zac (listés dans le dossier) limiteront la création d'îlots de chaleur et la vulnérabilité du projet au changement climatique.

Le projet génère une hausse des émissions polluantes du fait des déplacements motorisés supplémentaires qu'il induit : à l'horizon 2035⁴⁶, elles sont supérieures à 5 % entre la route de La Baronne et le chemin Marcellin Allo, au Sud et à l'Ouest, et même de plus de 10 % au centre même de la Zac du hameau de La Baronne, secteur actuellement peu habité. Une baisse des émissions en NO₂ est cependant observable au droit de la RM6202bis, imputable uniquement à la diminution du trafic sur cet axe entre le scénario de référence et le scénario projet.

Si des mesures *in situ* de la qualité de l'air ont été réalisées⁴⁷ et donnent une estimation des niveaux des paramètres mesurés, elles ne répondent cependant pas aux conditions de mesurage définies à l'annexe I de la directive 2008/50/CE du parlement européen et du conseil du 21 mai 2008 sur la surveillance de la qualité de l'air⁴⁸. Ainsi, elles ne peuvent être considérées comme valant moyenne annuelle des polluants concernés ni donc comparées avec les seuils de référence de la qualité de l'air.

L'étude air santé réalisée (de niveau II et I à hauteur des établissements sensibles, le territoire étant concerné par le plan de prévention de l'air des Alpes-Maritimes) conclut à une augmentation de l'indice d'exposition de la population à la pollution – IPP, en retenant pertinemment pour son calcul le NO₂ comme polluant traceur. Cette hausse est comprise entre 10 % et 15 % à la mise en place du projet et à l'horizon 2035. Une évaluation du risque sanitaire (ERI) a été menée afin de le caractériser et d'en estimer l'acceptabilité au regard de certains polluants, notamment les hydrocarbures aromatiques, le nickel et l'arsenic. L'étude met en évidence un quotient de danger très supérieur à 1 pour huit polluants de la famille des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). Les excès de risques individuels sont inférieurs à 10⁻⁵ (seuil d'acceptabilité pour caractériser les risques cancérigènes), tous polluants confondus ; en analysant la sensibilité des résultats à certaines incertitudes, l'étude constate que l'ERI est supérieur à 10⁻⁵ au droit de l'école, pour le benzène, dès lors que l'on considère une durée d'exposition de 70 ans et un taux d'exposition de 100 % (24h/24 et 365j/an). Le dossier précise que ce dépassement est à 99 % imputable à la pollution de fond.

⁴⁵ Développement d'aires de covoiturage, abaissement de la vitesse sur la RM6202bis à 70 km/h, création d'une desserte express par la RM6202bis pour assurer des déplacements pendulaires et d'une desserte omnibus par la M2209 et l'aménagement de P+R sur quelques points dits stratégiques (T2 à la Mairie de Saint-Laurent-du-Var, Lingostière, La Gaude).

⁴⁶ Les horizons retenus par le dossier sont 2029 et 2035 en l'absence selon le dossier de données à un horizon plus lointain à l'échelle métropolitaine.

⁴⁷ Les mesures de NO₂ et de BTEX ont été réalisées sur six points à l'aide de tubes passifs, pour une durée d'exposition d'environ 363 heures et la mesure des particules (PM10 et PM2.5) a été réalisée le 3 septembre 2018 de 11h40 à 16h19.

⁴⁸ Par exemple, pour le NO₂, une mesure aléatoire par semaine répartie uniformément sur l'année, ou huit semaines réparties uniformément sur l'année.

Aucune conséquence n'en est tirée sur l'agrandissement du groupe scolaire ni sur son implantation. Si le développement des modes actifs (marche et vélo) limitera l'augmentation de la pollution atmosphérique générée par le projet (ainsi que le bruit), il n'est pas démontré qu'elle réduira la pollution elle-même ou le niveau de bruit. Le fait que la qualité actuelle de l'air soit déjà dégradée ne justifie pas d'y exposer une nouvelle population mais au contraire d'envisager des mesures d'amélioration⁴⁹. Le projet augmente ainsi l'enjeu et l'aléa en termes de risques pour la santé humaine liés à la mauvaise qualité de l'air : cette circonstance devrait conduire le maître d'ouvrage à approfondir les mesures d'évitement et de réduction de la dégradation de la qualité de l'air liées au projet (très probablement par une baisse de la limitation de vitesse sur l'ensemble des axes routiers de la basse vallée).

L'Ae recommande de préciser l'état initial de la qualité de l'air, de revoir en conséquence l'évaluation quantitative des risques sanitaires et les mesures d'évitement, de réduction et si nécessaire de compensation. Elle recommande également d'étendre l'horizon d'analyse au moins à vingt ans après mise en service.

Le projet induit des hausses de bruit significatives le long de la route de La Baronne, en entrées sud et nord de la Zac. Sinon, aucun dépassement réglementaire n'est constaté au droit des bâtiments existants. La précision du modèle étant de 2 dBA, il ne faudrait pas hésiter à élargir le caractère significatif de l'augmentation à d'autres points. L'isolement acoustique de façade est préconisé pour réduire les impacts du bruit. Les solutions de réduction du bruit s'appliquant aux bâtiments (façades, huisseries) présentent le risque de dégrader la qualité de l'air intérieur et d'augmenter la perception des bruits internes et également l'inconvénient de ne s'appliquer que « fenêtres fermées ». Celles de type écran anti-bruit peuvent avoir des incidences fortes sur le paysage. Si les niveaux sonores respectent les valeurs règlementaires (arrêté du 5 mai 1995), ils demeurent en outre largement supérieurs aux lignes directrices de l'OMS.

Les sources de bruit provenant du Min, outre les trafics induits qui sont pris en compte, ne sont pas encore connues et nécessitent d'être anticipées au maximum, en lien avec sa maîtrise d'ouvrage. Des données existent sur de telles installations qui peuvent être transposées.

L'Ae recommande d'explorer, à ce stade encore amont du projet, en articulation avec le maître d'ouvrage du Min, toutes les mesures possibles d'évitement et de réduction du bruit « à la source » et d'évaluer leurs incidences sur l'environnement.

Les conséquences en termes d'émissions de gaz à effet de serre ne sont évaluées que pour l'artificialisation générée par le projet et représentent des volumes très faibles (entre 42tCO₂e et 180tCO₂e). Aucun bilan complet des émissions dues aux aménagements projetés, comprenant l'ensemble du cycle de vie (construction, exploitation, fin de vie) et toutes les composantes du projet (voiries, réseau d'eau) n'est présenté. Seule une mesure générale relative à la conception bioclimatique du projet est présentée. L'évaluation produite à ce stade ne couvre ainsi qu'une partie des émissions du projet, *a priori* infime⁵⁰. Un bilan complet doit être présenté, ce qui peut être réalisé, y compris au stade actuel de la création de la ZAC, en se fondant sur les principaux éléments caractéristiques du projet (surfaces de plancher des bâtiments, superficie de la voirie, etc.).

⁴⁹ Cf Avis de [l'Ae n°2021-33 délibéré le 23 juin 2021](#).

⁵⁰ À titre d'information, la construction de 43 000 m² de bâti en prenant le référentiel E+C-représenterait environ 65 000 tCO₂ soit environ 1 000 fois plus que la partie artificialisation telle qu'évaluée dans le dossier.

L'Ae recommande d'évaluer dès ce stade le bilan des émissions de gaz à effet de serre de l'ensemble du projet.

Effets cumulés

Les effets cumulés du projet avec treize projets locaux ou métropolitains sont évalués. Des mesures sont prises progressivement, depuis 2008, sous la forme d'études menées à l'échelle de l'OIN pour limiter les incidences négatives de ces projets sur chacun des compartiments de l'environnement, certaines étant en cours : études des déplacements, de l'artificialisation des sols, référentiel « Écovallée Qualité », modélisation de l'occupation des sols, stratégie territoriale biodiversité, guide pour la prise en compte de la biodiversité, PPRI et Papi(s) Var 1 et 2, suivi quantitatif et qualitatif de la nappe du Var, guide des bonnes pratiques de l'aménageur en zone à risques liés à l'eau, etc.

L'analyse développée porte davantage sur les intentions que sur les résultats. L'absence de retour d'expérience concret de l'usage des référentiels mis en place empêche d'être assuré de leur efficacité. L'Ae revient sur ce point au § 2.3.3.

2.3.2 Analyses coûts- avantages et autres spécificités des dossiers d'infrastructures de transport

Le dossier inclut une partie spécifique aux infrastructures de transport, confirmant l'inscription des aménagements et ouvrages routiers, composantes de la « voirie », dans le projet. Plus que d'accompagner le projet urbain, comme l'exprime le dossier, ces aménagements en font partie et le rendent possible (cf.§1.2). Les coûts collectifs augmentent de 5,2 % avec le projet, en 2029 comme en 2035, par rapport au scénario de référence, du fait de l'augmentation du trafic induite par le projet et de ses conséquences sur les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et le bruit. Cette analyse ne prend pas en compte les bénéfices attendus des autres composantes du projet.

2.3.3 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Pour chaque mesure, le dossier précise si la modalité de suivi relève d'une exigence contractuelle intégrée au futur cahier de prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales (CPAUE)⁵¹, qui serait en cours d'élaboration, ou s'il relève de justificatifs à fournir dans le cadre de la démarche « Écovallée Qualité ». Pour les mesures relatives à l'intermodalité et aux transports en commun ainsi qu'à la qualité de l'air, aux émissions de GES et à la consommation d'énergie, le dossier renvoie ou se réfère également aux suivis du plan de déplacement urbain métropolitain.

Le dossier n'explique pas comment sont recueillies et analysées, à l'échelle du projet, du hameau et de l'OIN, les données suivies dans le cadre du CPAUE et du référentiel Écovallée Qualité. Les modalités d'établissement de bilans de ces suivis et si nécessaires de reprise des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences du projet, ne sont pas décrites. Les fréquences et les échelles d'analyse et de décision sont à préciser.

Surtout, le dossier ne fournit aucun exemple de retour d'expérience de la mise en œuvre de ces référentiels et suivis, de la façon dont ils ont pu évoluer du fait des retours d'expérience de projets antérieurs. Les rapporteurs ont été informés qu'un bilan annuel était effectué depuis 2016 à l'échelle

⁵¹ Qui s'imposera aux futurs opérateurs, architectes et constructeurs (et sera annexé à la promesse de vente et à l'acte de vente, ou à la convention d'association, devenant ainsi contractuel et s'imposant ainsi à chaque promoteur).

de l'OIN, assorti d'une mise à jour du référentiel Écovallée. Il serait opportun de présenter dans le dossier les conclusions de l'exploitation de ces suivis.

L'Ae recommande de décrire les modalités de suivi de la mise en œuvre et de l'efficacité, et si besoin de reprise, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine, à l'échelle du projet, du hameau et de l'OIN.

2.4 Évaluation des incidences Natura 2000

L'évaluation, de deux pages, conclut à l'absence d'incidences sur le site « Basse vallée du Var ». Les lacunes de l'étude écologique conduiraient à plus de prudence ; l'évaluation sera à reprendre dès que les inventaires écologiques auront été finalisés. L'analyse des effets cumulés du projet avec ceux du Min et du futur barreau de la RM6202bis sur ce site nécessite d'être restituée plus précisément.

L'Ae recommande, dès complétude des inventaires écologiques, de reprendre l'évaluation des incidences du projet sur le site Natura 2000 de la Basse vallée du Var.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique, placé en tête de l'étude d'impact, est accessible, proportionné et abondamment illustré. Il rend compte des différents contenus de l'étude d'impact.

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