



Déclaration d'intention
Téléphérique Nice / Saint-
Laurent-du-Var

SOMMAIRE

1. LES MOTIVATIONS ET RAISONS D'ETRE DU PROJET	4
1.1 Le Maître d'Ouvrage	4
1.2 Le contexte du projet.....	4
1.3 Les objectifs du projet	6
2. PLAN OU PROGRAMME DONT IL DECOULE	6
3. LES COMMUNES CORRESPONDANT AU TERRITOIRE SUSCEPTIBLE D'ETRE AFFECTE PAR LE PROJET	7
4. APERÇU DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L'ENVIRONNEMENT	7
5. ANALYSE DES INCIDENCES PREVISIBLES NOTABLES SUR LE PLUM.....	8
6. LES SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGEES.....	8
6.1. La variante tramway – Variante 1	8
6.2. La variante transport par câble « Nord » - Variante 2.....	9
6.3. La variante Transport par câble « Sud » - Variante 3	10
6.4. La variante retenue et son tracé	10
7. LES MODALITES RELATIVES A LA CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC	12
8. ANNEXES	16
8.1. Demande d'examen au cas par cas n°F-093-21-P-0297.....	16
8.2. Arrêté préfectoral n° AE-F09321P0297 portant décision d'examen au cas par cas	17

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Vue en plan de la variante 1	9
Figure 2 : Vue en plan de la variante 2	9
Figure 3 : Vue en plan de la variante 3	10
Figure 4 : Tracé du projet (transport par câble en rouge, périmètre de prévention de la propagation du risque incendie en bleu).....	11
Figure 5 : Photo des rolls-up - Mairie annexe de Saint-Augustin à Nice	14

Conformément aux articles L.121-17-1 et suivants et R.121-25 du code de l'environnement, le présent document constitue la déclaration d'intention de la Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA) relative au projet de téléphérique entre Nice et Saint-Laurent-du-Var, permettant l'exercice du droit d'initiative (L.121-19). La présente déclaration d'intention sera publiée sur le site internet de la MNCA. Elle sera transmise aux services de l'Etat et aux communes de Nice et de Saint-Laurent-du-Var. Elle sera également affichée dans les mairies de ces deux communes :

- Mairie de Saint-Laurent-du-Var : 222 Esplanade du Levant, 06700 SAINT-LAURENT-DU-VAR ;
- Mairie annexe de Nice Saint-Augustin : 75 boulevard Paul Montel, 06200 NICE.

1. LES MOTIVATIONS ET RAISONS D'ETRE DU PROJET

1.1 Le Maître d'Ouvrage

Le maître d'ouvrage du projet de téléphérique entre Nice et Saint-Laurent-du-Var est la **Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA)**.



**MÉTROPOLE
NICE CÔTE D'AZUR**

Métropole Nice Côte d'Azur
5 rue de l'Hôtel de Ville
06364 Nice Cedex 4

1.2 Le contexte du projet

La **Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA)** regroupe 51 communes représentant environ 550 000 habitants, avec un territoire très varié nécessitant des solutions de transport adaptées aux besoins à l'échelle locale et aussi métropolitaine. En sa qualité d'autorité organisatrice des transports, elle mène une réflexion globale sur le développement de la mobilité afin d'améliorer en continu l'offre des transports publics.

Le territoire de la Métropole présente des caractéristiques fortes qui ont influencé son développement. Tout d'abord, le territoire a connu une extension de l'urbanisme vers les collines et les vallées, difficiles d'accès pour les transports en communs. Ce territoire très vaste s'est adapté, la structure collinaire marque une topographie prononcée avec des bassins d'emplois et de population éloignés qui entraînent des besoins de déplacement très forts. Ces besoins concernent en particulier la mobilité pendulaire mais aussi la mobilité liée au tourisme.

La desserte en transport en commun étant difficile, le réseau routier sur lequel s'effectue l'essentiel des déplacements est saturé avec un niveau de robustesse du réseau viaire faible. Cette caractéristique entraîne nécessairement des niveaux de pollution élevés qu'il faut réduire. Enfin, l'intégration sociale à l'échelle intra-urbaine entre les différents quartiers ainsi qu'à l'échelle interurbaine pour relier les pôles urbains doit être améliorée. Ceci participera également au développement économique et au renforcement le cœur de bassin de vie, constituant des enjeux urbains majeurs.

Dans ce contexte et pour répondre à ces enjeux, la métropole Nice Côte d'Azur a orienté sa stratégie de développement vers un modèle basé sur une offre multimodale de transports propres.

Son objectif est d'élaborer un réseau de Transports en Commun en Site Propre maillé et structurant l'ensemble de l'organisation des transports en commun. Ce réseau doit favoriser l'intermodalité à l'échelle métropolitaine et vers les territoires voisins. C'est pourquoi la nouvelle offre de transport devra être articulée autour des futurs pôles multimodaux pour favoriser le report modal et un rabattement sur le réseau lourd, en particulier pour les zones périphériques.

Lors de la séance du conseil communautaire du 23 juillet 2020, le bilan à mi-parcours du schéma directeur du réseau de transport urbain 2030 a été acté, ainsi que son actualisation à l'horizon 2040. Il prévoit un franchissement du fleuve Var et de l'A8 pour desservir la commune de Saint Laurent du Var.

Dans un premier temps, la Métropole a évalué l'opportunité et la faisabilité de l'extension de la ligne de tramway L2 sous différents modes de transport pour franchir le fleuve Var et relier ainsi les communes de Nice et de Saint Laurent du Var. Deux grandes familles de modes de transports ont été étudiées :

- Transport aérien par câble (télécabine, téléphérique...) ;
- Transport par rail via un viaduc (prolongement de voie ferrée).

A l'issue des études de faisabilité, en tenant compte de plusieurs critères tels que l'incidence environnementale des modes de transport, le coût et les délais de réalisation, une solution préférentielle a émergé. Les études de faisabilité menées pour ce projet ont permis de retenir le transport par câble, et plus précisément le téléphérique, comme moyen de franchissement du Var. Ce projet de téléphérique s'inscrit dans une logique d'intermodalité et de complémentarité de l'offre de transport visant à porter un niveau de service très supérieur à l'offre actuelle en proposant un nouveau franchissement du var par un système de transport novateur.

Ce projet inclut en complément des aménagements liés au système de transport par câble :

- La création d'un parc-relais « Mairie-de-Saint-Laurent-du-Var » ;
- La restructuration du réseau de transports en commun en lien avec le « câble », dont la desserte bus ;

- La restructuration de la trame circulaire ;
- Le réaménagement des espaces publics autour des stations ;
- Le réaménagement des cheminements piétons entre la station de tramway CADAM et la station câble ;
- Des aménagements paysagers d'accompagnement du projet.

1.3 Les objectifs du projet

Les objectifs de l'opération sont multiples :

- Concrétiser le schéma directeur des transports urbains lequel prévoit explicitement le projet ;
- Renforcer le maillage de transport urbain collectif ;
- Améliorer la mobilité sur la rive droite du Var ;
- Offrir une connexion directe du cœur de ville de Saint-Laurent-du-Var avec les projets de l'Opération d'Intérêt National (OIN) ;
- Permettre un accès efficace par transport en commun aux pôles économiques de Nice (Grand Arénas...) ;
- Limiter la circulation à Saint-Laurent-du-Var et alléger les axes reliant Saint-Laurent-du-Var à Nice ;
- Offrir une alternative de transport au pont routier M6007 existant ;
- Faciliter les déplacements locaux ;
- Faciliter les modes de transport doux (piétons, cyclistes) ;
- Contribuer aux objectifs du Plan Climat.

2. PLAN OU PROGRAMME DONT IL DECOULE

À l'échelle nationale, le développement du réseau TCSP azuréen s'inscrit dans le cadre de la **Loi d'orientation des mobilités (LOM)**. Adoptée en 2019, celle-ci répond à une ambition politique forte, l'objectif est de rendre les transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres. La loi s'organise en 5 chantiers :

- Apporter des solutions de mobilité à tous et dans tous les territoires ;
- Accélérer la croissance des **nouvelles solutions** de mobilité ;
- Réussir la **transition écologique** des mobilités ;
- Investir au service des **transports du quotidien** ;
- Assurer le **bon fonctionnement** des transports.

A l'échelle locale, le projet de téléphérique s'inscrit dans des schémas long terme de mobilité. Il a été inscrit dans le **schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon de 2030 puis de 2040**, qui prévoit un franchissement du fleuve Var et de l'A8 pour desservir la commune de Saint-Laurent-du-Var, et il fait partie des projets inscrits dans le **plan des « mobilités urbaines de demain »**. Le projet s'inscrit pleinement dans la stratégie de ces plans et schémas en connectant

certaines pôles multimodaux du territoire, en créant un nouveau parc-relais et en proposant un mode de transport fiable et rapide à même de convaincre les automobilistes de délaisser leur véhicule au profit des transports en commun.

La mise en service du téléphérique s'inscrit également dans la stratégie du **Plan Climat Air Energie Métropolitain 2019-2025** et constitue d'ailleurs une partie intégrante des outils nécessaires pour atteindre ces objectifs. En effet, le Plan Climat approuvé le 25 octobre 2019 vise une trajectoire de neutralité carbone en 2050. Il précise que, par ses compétences notamment en matière d'aménagement et d'organisation des transports, la métropole porte 45 % des engagements du territoire. Elle représente donc un poids considérable à travers ses projets et ses actions pour atteindre les objectifs sur les thématiques du climat, de la qualité de l'air et de l'énergie assignés au territoire métropolitain. La métropole s'est ainsi engagée à atteindre l'objectif de réduction de 22% des émissions à l'horizon 2026, soit 182 000 tonnes de GES dont 126 000 tonnes pour la mobilité (soit 70 % des objectifs), d'ici 5 ans grâce au réseau de tramway et de bus, mais aussi aux modes de déplacements doux qui entraîneraient une diminution de l'impact du trafic automobile de 10%.

Le projet répond également aux objectifs du **Plan des Déplacements Urbains métropolitain (PDUM)**, inclut au **Plan Local d'Urbanisme métropolitain (PLUm)** de la MNCA, approuvé le 25 octobre 2019, sous la forme d'une **Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « Mobilité »**. Il s'intègre notamment parfaitement dans l'axe 3 qui vise à « Simplifier l'accessibilité aux transports en commun et renforcer l'offre existante » et dont la première action est de réaliser des axes de TC structurants. D'autres actions comme le développement de l'intermodalité des transports collectifs par une intégration renforcée ou encore le développement de parc-relais à certaines localisations stratégiques ont été également validés dans le cadre du PDUM.

3. LES COMMUNES CORRESPONDANT AU TERRITOIRE SUSCEPTIBLE D'ETRE AFFECTE PAR LE PROJET

Le projet s'implante sur les communes de Nice et de Saint-Laurent-du-Var au sein de la MNCA dans le département des Alpes-Maritimes.

4. APERÇU DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L'ENVIRONNEMENT

Le mode transport par câble a l'avantage de nécessiter des emprises au sol très réduites et ponctuelles. Un bon positionnement des stations et des pylônes permet d'affirmer que les impacts environnementaux seront faibles ou modérés. Toutefois, la traversée du Var, identifié comme corridor écologique à enjeu,

implique une identification précise des effets du projet sur la faune et la flore des habitats particuliers qu'il abrite. Plus généralement, les nuisances sonores et visuelles de ce type d'ouvrage sont les sources d'impact potentiels les plus notoires.

Au regard des enjeux identifiés, une **demande d'examen au cas par cas** n°F-093-21-P-0297 a été déposée le 18 octobre 2021 auprès de l'Autorité environnementale en vue de déterminer si le projet devait être soumis à évaluation environnementale (cf. Annexe 1).

En application de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement, le Préfet de région a soumis **le projet à la réalisation d'une étude d'impact** par arrêté préfectoral n° AE-F09321P0297 en date du 24 novembre 2021 (cf. Annexe 2).

Les incidences potentielles du projet seront donc analysées dans une étude d'impact qui sera mise à disposition lors de l'enquête publique. Cette étude établira les mesures nécessaires mises en place pour supprimer, réduire voire compenser les impacts observés.

5. ANALYSE DES INCIDENCES PREVISIBLES NOTABLES SUR LE PLUM

Les communes de Nice et de Saint-Laurent-du-Var sont couvertes par le PLUm de la MNCA approuvé le 25 octobre 2019. Une analyse du projet au regard du règlement du PLUm dont une procédure de modification de droit commun est en cours a mis en évidence à ce stade de la conception la compatibilité du projet avec le document de planification tel qu'il sera approuvé en fin 2023.

6. LES SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGEES

Trois variantes de franchissement du Var ont été étudiées. Une en extension de la ligne de tramway existante via un ouvrage dédié au T2 et aux modes actifs, et deux autres en transport par câble avec deux types de parcours : un fuseau dit « nord » et un autre dit « sud ».

6.1. LA VARIANTE TRAMWAY – VARIANTE 1

Cette variante se raccorde au tracé existant de la ligne 2 en passant par la station terminus CADAM. Il longe la M6222 en limite d'emprise du parking relais existant pour traverser avec un ouvrage d'art (qualifié de viaduc du fait de sa longueur importante) l'échangeur routier de l'autoroute puis le Var. Il se poursuit progressivement pour rejoindre et s'insérer en terminus au niveau de l'Avenue du 11 Novembre sur l'esplanade arborée, en partie centrale basse de la commune.

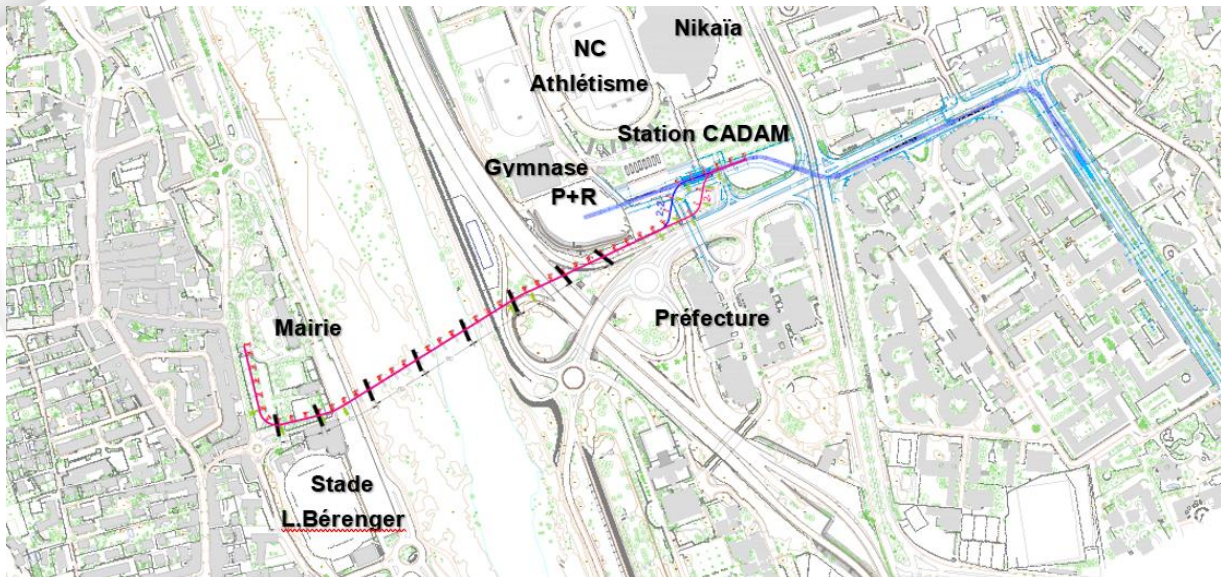


Figure 1 : Vue en plan de la variante 1

6.2. LA VARIANTE TRANSPORT PAR CABLE « NORD » - TELECABINE - VARIANTE 2

Cette variante a pour but de relier la station Méridia du tram T3 à Nice au nord de la Mairie de Saint-Laurent-du-Var via une station intermédiaire au niveau du stade Charles Hermann. Le but global de cette liaison est de créer un lien entre Nice et St-Laurent-du-Var. Ce scénario a été créé de manière à garantir une intermodalité entre les transports en communs de Nice et le transport par câble type télécabine. C'est pourquoi la gare en rive gauche du Var a été positionnée à proximité de l'arrêt Méridia du tram T3 (environ 60 mètres). Côté St-Laurent-du-Var, la gare a été positionnée au nord de la mairie et proche du centre-ville. Le tracé étudié prévoit 11 pylônes et trois stations imposant la technologie télécabine. Le franchissement du Var se fait sans pylônes dans le lit majeur mais uniquement de part et d'autre de ce dernier.

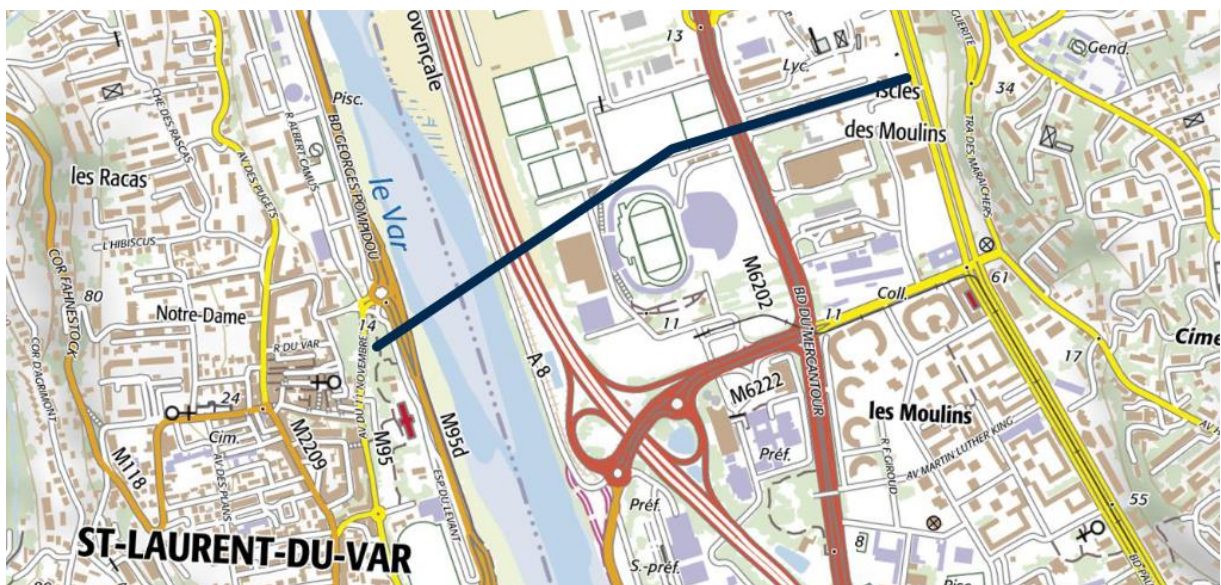


Figure 2 : Vue en plan de la variante 2

6.3. LA VARIANTE TRANSPORT PAR CÂBLE « SUD » - TELEPHERIQUE - VARIANTE 3

Cette variante « sud » vise à relier le terminus du tram T2 à Nice (proche du Nikaïa) à St-Laurent-du-Var. Le but global de cette liaison est de créer un lien entre d'une part le Centre Administratif Départemental des Alpes-Maritimes et Saint-Laurent-du-Var et d'autre part à plus grande échelle grâce au tramway T2. Ce scénario a été créé de manière à garantir une intermodalité entre les transports en communs de Nice et le transport par câble type téléphérique. C'est pourquoi la gare en rive gauche du Var a été positionnée à proximité de l'arrêt CADAM du tram T2 (environ 50 mètres). Côté St-Laurent-du-Var, la gare a été positionnée à proximité de la mairie et proche du centre-ville. La technologie téléphérique est pleinement adaptée à ce type de configuration.

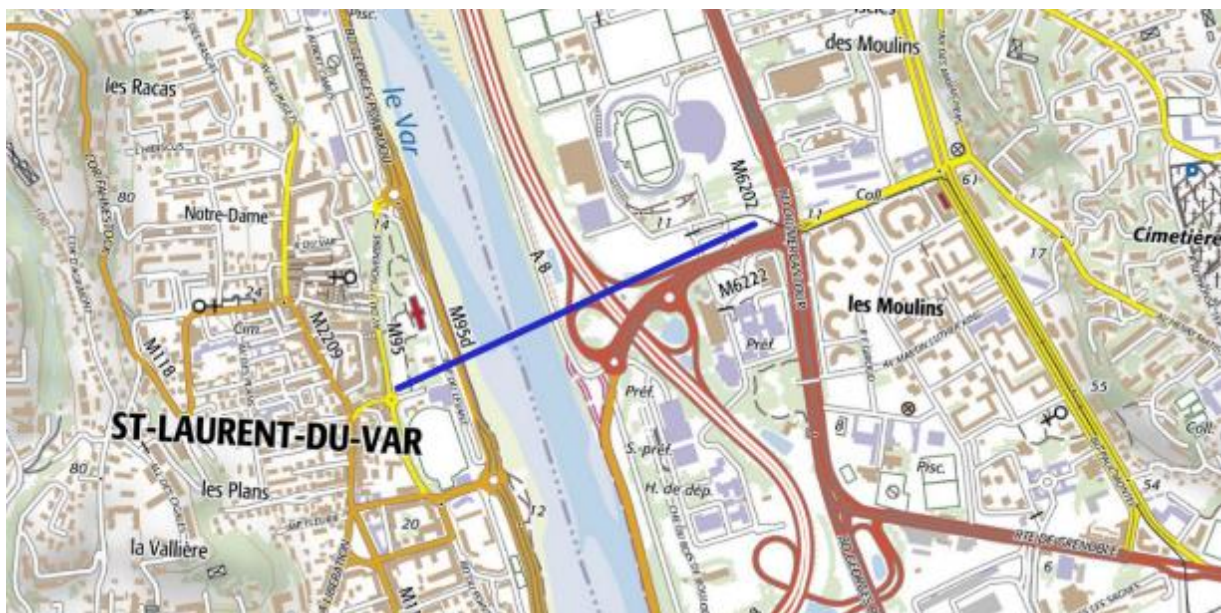


Figure 3 : Vue en plan de la variante 3

6.4. LA VARIANTE RETENUE ET SON TRACE

Une étude de faisabilité réalisée en 2020/2021 a permis de confronter les différentes options envisageables. **La variante la plus pertinente apparaît comme étant être la variante 3 dite « sud » du transport par câble.**

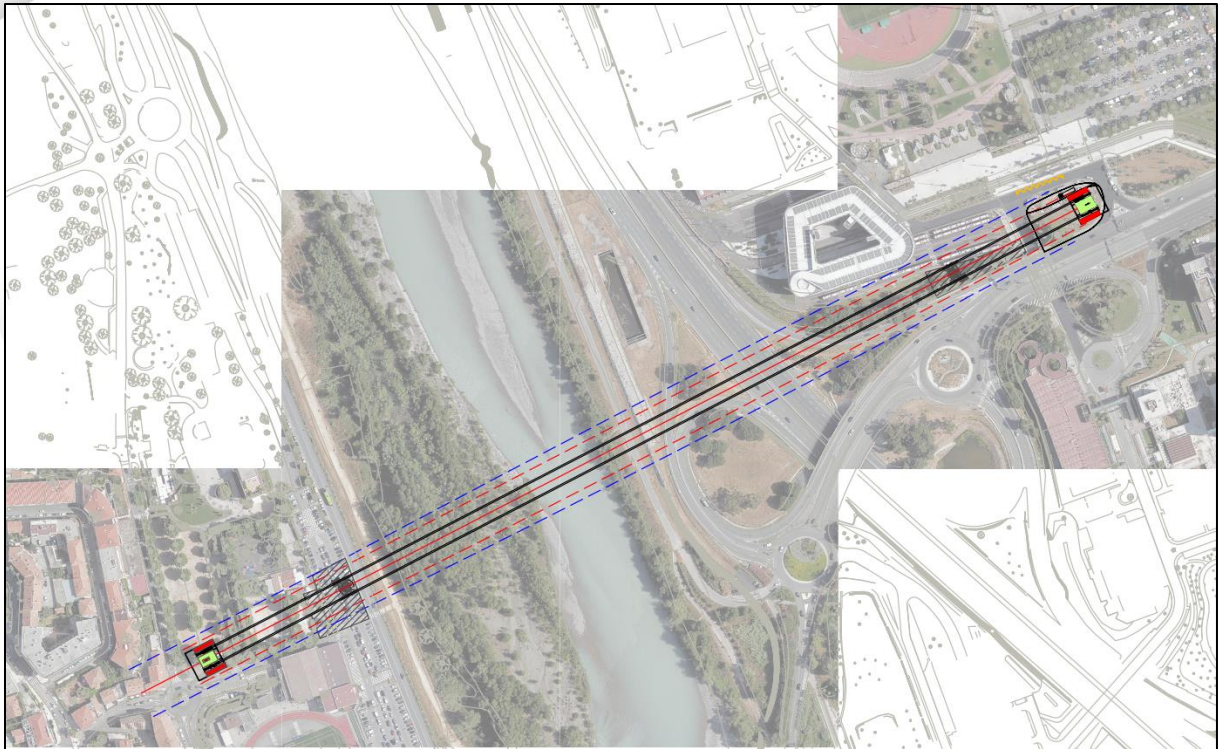


Figure 4 : Tracé du projet (transport par câble en rouge, périmètre de prévention de la propagation du risque incendie en bleu)

En effet, comparativement, le mode de transport par câble ne nécessite que des emprises ponctuelles et limitées. Ainsi il est possible de positionner toutes les infrastructures nécessaires (stations et pylônes) hors du lit du Var. Le transport par câble traverse les mêmes périmètres de sensibilité écologique (trame verte et bleue, site Natura 2000, Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique...) mais sans ou très peu d'emprises terrestres ce qui limite significativement les impacts.

Le foncier nécessaire à la réalisation du transport par câble étant localisé et réduit, son insertion en milieu urbain dense est facilitée et permet de valoriser les délaissés disponibles. Les impacts sur les infrastructures et équipements existants sont ainsi très faibles. Sans interface directe avec la ligne de tramway T2, la réalisation de cet équipement ne perturbera pas l'exploitation actuelle du réseau de Transports en Commun en Site Propre et son insertion paysagère dans la basse vallée du Var plus aisée. Ces moindres contraintes se traduisent également par un coût d'investissement moins important et un montage opérationnel facilité, notamment en termes de procédures règlementaires.

En ce qui concerne le prolongement de l'infrastructure T2 sous la forme d'un tramway, la traversée aurait nécessité des emprises et infrastructures lourdes, en particulier dans le lit du Var (viaduc notamment dont la brèche à franchir impose la mise en place de piles dans le lit). Or ce fleuve est un milieu sensible concentrant des enjeux écologiques (trame verte et bleue, site Natura 2000, ZNIEFF, espèces protégées...). De même, le Var est couvert par un Plan de prévention des Risques Inondation (PPRI). La création d'une infrastructure de transport de type tramway est autorisée par le règlement

applicable mais des contraintes hydrauliques fortes auraient dues être prises en compte afin de ne pas aggraver le risque inondation.

Les emprises nécessaires à l'allongement de la ligne de tramway étaient également difficilement compatibles avec l'occupation des sols actuelle. De nombreux équipements (parking, gymnase, infrastructures routières...) et réseaux auraient été impactés par le prolongement de la ligne, tout comme l'exploitation actuelle du réseau de Transports en Commun en Site Propre. Par ailleurs, la possibilité d'étendre le réseau du tramway au nord et au sud de la commune est limitée, compte tenu de la configuration du passage Maïcon sous le pont Napoléon III et des contraintes d'élargissement de la chaussée sur l'avenue Pierre et Marie Curie et sur le chemin Iscles. Enfin, la réalisation d'un nouveau viaduc sur le Var soulève des enjeux forts en termes d'insertion paysagère, la hauteur de l'ouvrage étant dictée par le franchissement de l'A8 d'un côté et de la M95d sur l'autre rive.

De ces enjeux et contraintes découlent des procédures règlementaires plus complexes, un planning de mise en service allongé et un coût d'investissement très important malgré le faible linéaire.

La variante n°2, quant à elle, présentait l'inconvénient de ne desservir que la ligne T3 avec une double rupture de charge pour un itinéraire Saint-Laurent-du-Var / Port Lympia et un temps de parcours de plus de 6 minutes. Par ailleurs, du fait du plus grand nombre de stations et de pylônes, cette variante de tracé était à l'origine d'impacts significatifs sur l'occupation actuelle et future du quartier. L'aménagement de la ZAC Méridia aurait ainsi été fortement concerné (impact sur l'ensemble des parcs et potentiellement sur les accès bâtiments), tout comme le futur parc urbain en rive gauche, l'actuel centre de maintenance ou encore le parc urbain de la Mairie de Saint-Laurent-du-Var.

D'un point de vue environnemental, la multiplication des infrastructures laissait présager des impacts potentiellement plus nombreux sur la biodiversité et les continuités écologiques. De même, bien qu'aucun pylône ne soit implanté dans le lit mineur du Var, deux d'entre eux étaient positionnés dans des zones de crue exceptionnelle pouvant avoir une incidence ponctuelle sur les écoulements.

7. LES MODALITES RELATIVES A LA CONCERTATION PREALABLE

DU PUBLIC

Une concertation préalable réglementaire relative au projet a été menée par la MNCA du 30 septembre au 29 octobre 2021 au titre des articles L. 103-2 et suivants du code de l'urbanisme afin d'informer les habitants, les associations locales et toutes les personnes concernées par ce projet et de leur permettre de s'exprimer sur celui-ci, particulièrement sur sa pertinence et son insertion dans les contextes urbains et économiques niçois et laurentins.

Le dispositif de concertation a été élaboré avec la Métropole Nice Côte d'Azur et les deux communes directement concernées par le projet : Nice et Saint-Laurent-du-Var.

Les modalités de la concertation ont été délibérées par le Conseil Métropolitain du 9 avril 2021. Elles comportaient :

- Les dates de la concertation préalable : du 30 septembre au 29 octobre 2021 ;
- Les outils de la concertation préalable :
 - Réalisation d'une publicité préalable consistant en l'affichage d'un avis relatif à l'objet et aux modalités de déroulement de cette concertation, au siège de la Métropole Nice Côte d'Azur et dans les mairies concernées par le projet (Nice et Saint-Laurent-du-Var), et en sa publication dans des journaux locaux (annonces légales du journal « Nice-Matin » en date du samedi 25 septembre 2021 et du lundi 4 octobre 2021) ;
 - Mise en place d'une information électronique sur le projet : mise à disposition sur internet d'un film présentant les éléments du projet, complété par un dossier de présentation ;
 - Tenue d'un registre électronique destiné à recueillir les observations et suggestions du public ;
 - Mise en place également d'une information sous forme d'expositions par commune de documents explicatifs (roll up, affichages de vues en perspective), avec présence d'un registre pour chaque lieu d'exposition ;
 - Organisation d'une réunion de concertation à la Mairie de Saint-Laurent-du-Var le 18 octobre 2021.

L'information des personnes concernées sur la réalisation de la concertation s'est faite par les médias suivants :

- Site internet de la Métropole, de la ville de Nice et de la ville de Saint-Laurent-du-Var ;
- Communiqué de presse.

Des expositions ont été organisées dans les deux communes pour présenter le projet au public :

- A Nice : Mairie annexe Saint-Augustin ;
- A Saint-Laurent-du-Var : Mairie de Saint-Laurent-du-Var.

Dans chacun de ces lieux, le public pouvait s'informer sur le projet grâce à une exposition des documents explicatifs (rolls-up présentant des plans, des vues en perspective et décrivant les caractéristiques du projet).



Figure 5 : Photo des rolls-up - Mairie annexe de Saint-Augustin à Nice

Le site internet projets-transport.nicecotedazur.org a été enrichi d'un onglet propre au projet de téléphérique, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation dont le dossier de concertation, le dépôt des observations et propositions du public via une messagerie dédiée : concertation.telepherique@nicecotedazur.org. Une vidéo de présentation du projet retraçant le parcours du téléphérique Nice – Saint-Laurent-du-Var était également disponible sur le site internet.

Une réunion de concertation s'est tenue le 18 octobre 2021 en mairie de Saint-Laurent-du-Var. La projection d'un film de modélisation 3D du projet et d'une présentation explicative de celui-ci a permis au public d'être informé sur le projet. La présentation était suivie d'une séance de questions/réponses visant à répondre aux questions formulées par l'audience.

Des registres physiques, destinés à recueillir les observations et suggestions des citoyens, ont été mis à disposition du public dans les lieux ciblés par la concertation. Ceux-ci se trouvaient en mairie de Saint-Laurent-du-Var et en mairie annexe de Saint-Augustin à Nice. Un registre électronique a également été tenu, sous forme d'une adresse mel (concertation.telepherique@nicecotedazur.org) permettant de recevoir des avis, des contributions ou des opinions. Les contributions du public ont été recueillies via le site « projets-transport.nicecotedazur.org ».

Etant donné que les objectifs et la définition du projet ont d'ores-et-déjà fait l'objet d'une large concertation au titre de l'article L.103-2 et suivants du code de l'urbanisme, il n'est pas envisagé de concertation au sens des articles L.121-16 et L.121-16-1 du code de l'environnement.

Le droit d'initiative prévu par le Code de l'environnement (article L121-17-1 et suivants) peut être exercé durant 2 mois à partir de la publication de la déclaration d'intention.

Quant à l'évaluation environnementale décrivant les incidences du projet, elle donnera lieu à enquête publique après avis de l'Autorité environnementale conformément aux articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du code de l'environnement.

8. ANNEXES

8.1. DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS N°F-093-21-P-0297

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

Dossier complet le :

N° d'enregistrement :

1. Intitulé du projet

Extension de la ligne de tramway T2 de Nice en transport par câble (téléphérique)

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Métropole Nice Côte d'Azur

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Christian ESTROSI, Président

RCS / SIRET

2 0 0 0 | 0 3 0 | 1 9 5 | 0 0 0 1 5

Forme juridique

EPCI

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
7. a) Lignes suspendues servant exclusivement ou principalement au transport des personnes, y compris gares.	Création d'une ligne suspendue (téléphérique) servant exclusivement au transport de voyageurs entre Nice (CADAM) et Saint-Laurent-du-Var, avec aménagement de deux stations
41. a) Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus.	P+R de plus de 50 unités au droit de la station Saint-Laurent-du-Var.

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Création d'un téléphérique permettant de relier l'arrêt CADAM de la ligne de tramway T2 de Nice au centre-ville de Saint-Laurent-du-Var :

- Aménagement de deux stations accessibles aux PMR :

- une station en rive gauche, sur la commune de Nice, sur un délaissé existant à proximité immédiate de l'arrêt CADAM de la ligne T2 (distance de 50 m environ à parcourir pour rejoindre le téléphérique depuis le T2);
- une station en rive droite, sur la commune de Saint-Laurent-du-Var, à proximité de la mairie, au droit de la RM95 et de la rue de l'ancien pont ;

- Implantation de deux pylônes (hauteur environ 40m) de lignes avec fût conique à section quadrilatère (dans un souci d'intégration paysagère et de limitation de l'emprise au sol), au plus proche de chaque station pour assurer la prise d'altitude rapide de l'installation ;

- Aménagement d'une ligne suspendue de type téléphérique va-et-vient bi-porteur entièrement décarboné sur le linéaire de 800m séparant les deux stations avec matériel roulant constitué de 2 cabines accessibles aux PMR ;

- Aménagement d'un parking relais P+R au droit de la station en rive droite avec local vélo sécurisé. Deux sites d'implantation, tous situés en zone urbanisée, sont envisagés et seront soumis à la concertation publique (cf. annexes 4 et 5).

4.2 Objectifs du projet

Le projet d'extension de la ligne de tramway T2, par téléphérique, vise à relier la rive gauche du Var au réseau de transport en commun métropolitain existant sur la rive droite (liaison directe entre la ville de Nice et le centre-ville de Saint-Laurent-du-Var). Les objectifs de ce franchissement sont multiples :

- Améliorer l'offre de transport : améliorer la mobilité sur la rive droite du Var, renforcer la desserte de secteurs denses et en évolution, offrir des alternatives à la desserte de secteurs générateurs de déplacements, proposer une nouvelle solution de desserte du pôle économique du quartier de la Préfecture et du centre administratif des Alpes-Maritimes, etc. ;
- Offrir une nouvelle solution de franchissement du Var (coupure peu évidente à franchir au regard de la largeur de son lit) desservant directement le centre-ville de Saint-Laurent-du-Var et permettant ainsi de soulager les ponts routiers M6007 et M6098 plus au sud ;
- Améliorer la desserte des différents pôles du territoire : desserte des équipements actuels, des grands projets urbains tels que Nice Méridia, Square Benès, quartier "Point du Jour", connexion directe avec les projets de l'OIN, etc. ;
- Proposer une solution alternative à l'automobile en mettant en œuvre un mode de transport doux et moins polluant.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

La phase travaux comportera la pose des deux pylônes, positionnés de manière à limiter les impacts sur le DPAC et sur les digues du Var, l'aménagement des deux stations de part et d'autre du Var (sur un espace résiduel délaissé à proximité de la station CADAM du T2 en rive gauche et au droit de la RM95 et de la rue de l'ancien pont, à proximité de la Mairie de Saint-Laurent-du-Var en rive droite), le déroulage des câbles entre les deux stations et l'aménagement d'un P+R au droit de la station en rive droite. Aucun aménagement ne sera réalisé dans le lit du Var ou sur ses berges qui constituent des milieux sensibles en matière de biodiversité, la stratégie d'insertion retenue étant de s'appuyer sur les aménagements existants afin d'inscrire le projet dans son contexte environnemental actuel, de limiter les impacts sur l'existant et de valoriser le cadre de la basse vallée du Var. Les impacts travaux sont essentiellement liés à la réalisation des pylônes et des stations. Les survols d'habitations étant inexistant les phases critiques de déroulage des câbles se concentreront sur le franchissement sécurisé des infrastructures notamment l'autoroute A8. La période prévisionnelle de réalisation des travaux est prévue de 2023 à 2025 avec mise en service opérationnelle fin 2025. La phase travaux sera conforme aux ambitions économiques, sociales et environnementales portées par MNCA. La charte « chantier vert » de MNCA sera ainsi intégrée au marché travaux et sa bonne application suivie durant toute la durée du chantier. Des clauses sociales seront également intégrées et les achats seront effectués selon des critères achat durable et économie circulaire. Une optimisation des consommations d'eau et d'énergie, ainsi que des modalités d'organisation et modes opératoires permettant de limiter les émissions de gaz à effet de serre sera également recherchée. Cette phase de travaux n'aura pas de nuisance significative sur le cadre de vie des habitants du fait qu'aucune zone habitée n'est traversée par le projet. Sur le plan environnemental, aucun enjeu rédhibitoire n'a été identifié à ce stade de l'étude. A l'issue des inventaires naturalistes, la démarche E, R, C sera mise en œuvre et permettra de définir, notamment, les mesures à respecter en phase travaux afin de s'assurer de l'absence d'effets résiduels du projet sur la biodiversité. Il n'est pas prévu de pylône provisoire.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

L'emprise au sol de ce projet est réduite aux pylônes (60 m² environ au total), aux deux stations (1800 m² environ au total) et au P+R (3100 à 3500 m²), tous implantés en zones urbanisées et selon des principes d'insertion paysagère et architecturale réfléchis visant à allier discrétion et beauté des lignes.

En phase d'exploitation, le projet permettra de relier l'arrêt CADAM de la ligne T2 à la mairie de Saint-Laurent-du-Var en 2 minutes 45 secondes, par un téléphérique va-et-vient bi-porteur d'une capacité de 800 personnes par heure et par sens reposant sur un matériel roulant constitué de deux cabines avec accès et espaces PMR dédiés. A la mise en service, le téléphérique fonctionnera de 5h à 1h avec un départ prévu toutes les 4 min environ. La fréquence pourra être « calée » et adaptée à celle du T2, permettant ainsi aux usagers du câble de monter directement dans le tramway à leur descente. En 2035, 3400 voyageurs par jour seront attendus. En heure de pointe, cela représentera environ 170 voyageurs/sens.

Le parking relais P+R aménagé au droit de la station en rive droite sur la commune de Saint-Laurent-du-Var permettra d'augmenter l'attractivité du transport par câble, et d'opérer un rabattement vers ce réseau. En phase d'exploitation, il offrira une capacité de stationnement comprise entre 285 et 385 places sur une surface au sol allant de 3100 à 3500 m². Il comportera un local vélo sécurisé afin de favoriser l'utilisation du vélo dans la chaîne de mobilité des utilisateurs. Pour compléter cette offre "mode actif", des stations-services "VeloBleu" et des arceaux de garage à vélo prendront également place à proximité des stations et les cabines du téléphériques seront adaptées pour pouvoir transporter les vélos de part et d'autre du Var, créant ainsi une connexion entre les pistes d'axe Nord/Sud existantes et un véritable maillage du réseau cyclable européen. Le projet prévoit également la réorganisation de plusieurs lignes de bus afin d'assurer l'intermodalité entre le transport par câble et le réseau routier de transport collectif et d'organiser des pôles multimodaux.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet doit faire l'objet d'un dossier loi sur l'eau (dont le régime reste à définir), d'une évaluation Natura 2000 et d'un permis de construire.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Surface au sol du P+R	entre 3100m ² et 3500 m ²
Surface au sol des stations	900 m ² x 2unités
Linéaire de la ligne suspendue (longueur du tracé entre les deux stations)	800 m
Hauteur des pylônes	40 m environ
Surface au sol des pylônes	28 m ² x 2unités
SURFACE AU SOL GLOBALE DU PROJET	comprise entre 4980m ² et 5360 m ²

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Station en rive gauche (Nice):
155 Boulevard du Mercantour,
06200 NICE

Station en rive droite (Saint-Laurent-du-Var):
Avenue du 11 Novembre,
06700 SAINT-LAURENT-DU-VAR

Coordonnées géographiques¹

Long. ___° ___' ___" ___ Lat. ___° ___' ___" ___

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a, 9°a), 10°, 11°a) et b), 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. 0 7 ° 20 ' 04 " 56 Lat. 4 3 ° 6 7 ' 67 " 22

Point d'arrivée :

Long. 0 7 ° 19 ' 11 " 79 Lat. 4 3 ° 6 7 ' 39 " 14

Communes traversées :

Nice et Saint-Laurent-du-Var

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html>.

Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.

Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (<http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/>).

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ZNIEFF de type II : "Le Var et ses principaux affluents" (930020162). L'absence d'aménagement au sein de son périmètre permettra de limiter les impacts sur la faune, la flore et les habitats qu'elle renferme. Les inventaires sont en cours mais à ce stade de l'étude aucun enjeu redhibitoire n'a pu être identifié. La démarche ERC sera mise en œuvre afin de prendre en compte les enjeux identifiés et de s'assurer de l'absence d'effets résiduels du projet sur la biodiversité.
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les communes de Nice et de Saint-Laurent-du-Var sont des communes littorales. La loi littoral s'applique sur leurs territoires. Aucun enjeu lié à la loi littoral n'est référencé sur la zone du projet dans la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes.
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPBE de Nice Côte d'Azur 1ère échéance, approuvé le 28 mai 2010 PPBE de Nice Côte d'Azur 2ème et 3ème échéance en cours d'élaboration PPBE des Alpes-Maritimes 2ème et 3ème échéance en cours d'élaboration L'aérodrome de Nice Côte d'Azur est également concerné par un Plan d'Exposition au Bruit (approuvé le 8 février 2005). Le projet est situé en dehors du zonage réglementaire.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le Var est inventorié dans l'inventaire départemental des zones humides réalisé en 2015 par le CEN PACA. Aucun aménagement ne sera néanmoins réalisé dans le lit du Var ou sur ses berges. La zone humide ne sera donc pas impactée par le projet.
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Commune de Nice : -PPR incendies de forêt approuvé le 07/02/2017 -> non concerné -PPR inondations de la basse vallée du Var, approuvé le 18/04/2011 -> zones R0, R1, R3, B5, B6 -PPR séismes approuvé le 28/01/2019 -> zone B2 -PPR mouvements de terrain approuvé le 16/03/2020 -> non concerné Commune de Saint-Laurent-du-Var : -PPR incendies de forêt approuvé le 08/07/2014 -> non concerné -PPR inondations de la basse vallée du Var, approuvé le 18/04/2011 -> idem -PPR séismes prescrit le 08/09/2020 -> zones 1 et 2
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le pylône en rive gauche est situé dans le PPR2 du champ captant des Sagnes. Il pourrait être construit sur fondations profondes en fonction des descentes de charges et de la nature des sols rencontrés. Sa conception et sa réalisation respecteront les préconisations relatives aux constructions et aménagements sur fondations profondes au sein du PPR2 du champ captant des Sagnes définies par l'arrêté préfectoral du 01/07/2011.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet franchit le Var classé en ZPS "Basse Vallée du Var" (FR9312025). L'absence d'aménagement au sein de la ZPS permettra néanmoins de limiter les impacts sur la faune, la flore et les habitats qu'elle renferme. Le projet tiendra également compte des mesures ERC définies à l'issue des expertises naturalistes afin de s'assurer de l'absence totale d'effets résiduels du projet sur la biodiversité.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il **susceptible** d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet résulte d'une analyse multicritères itérative ayant permis d'aboutir à l'aménagement de moindre impact sur l'environnement (choix du mode de transport, du tracé, etc.). Le Var et ses berges, qui concentrent l'ensemble des périmètres de protection et des enjeux écologiques concernés par le projet, sont ainsi exemptes de tout aménagement. Les stations, les pylônes et le P+R seront bâtis en zones urbanisées et éviteront les zones sensibles identifiées. Le projet tiendra également compte des mesures ERC définies à l'issue des expertises naturalistes afin de s'assurer de l'absence totale d'effets résiduels du projet sur la biodiversité (faune, flore, habitats, continuités écologiques).
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet franchit le Var classé en ZPS "Basse Vallée du Var" (FR9312025). De par sa nature, il est susceptible d'avoir un impact sur les espèces d'avifaune et de chiroptères inscrits au FSD du site. Les inventaires sont en cours mais à ce stade de l'étude aucun enjeu rédhibitoire n'a pu être identifié. A l'issue des inventaires, la démarche ERC sera mise en œuvre afin de prendre en compte les enjeux identifiés et de s'assurer de l'absence d'effets résiduels du projet sur ces espèces. Les aménagements projetés étant situés en zones urbanisées, hors ZPS, et présentant une emprise au sol minimale, le projet n'aura aucun impact sur les habitats identifiés au FSD.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La prise en compte des normes au regard de la sécurité incendie pourrait conduire à l'élagage des hautes tiges de quelques sujets. La caractérisation du risque et son dimensionnement seront effectués ultérieurement. Les mesures retenues seront en prises en tenant compte de l'avis de l'écologue pour garantir le maintien de la continuité écologique au droit de la ripisylve du Var
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Risque inondation (PPRI de la basse vallée du Var) : pylônes en zones B5 et R3, stations en zones B5 et R1, P+R en zone R3 -> Les aménagements sont autorisés par le règlement et respecteront les prescriptions du PPRI. Concernant le P+R, les services de la DDTM seront sollicités pour définir conjointement les mesures à retenir. Aucune aggravation du risque n'est attendue. Risque sismique (PPRs Nice et SLV): zone B2 (Nice), zones 1 et 2 (SLV) -> Les aménagements sont autorisés par le règlement et respecteront les prescriptions des PPRs. Le projet n'aura aucune incidence sur ce risque.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet permet de réduire l'usage de la voiture personnelle au profit d'un déplacement en transport collectif propre, rapide et silencieux. In fine, 2220 voyageurs seront reportés chaque jour de leur véhicule particulier au profit du téléphérique. Le report modal possible grâce à ce projet se traduira par une diminution du trafic routier, notamment dans le centre-ville de Saint-Laurent-du-Var et permettra un apaisement des circulations et une amélioration de la sécurité en ville, notamment pour les piétons et les cycles.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Les équipements en gare pourraient être sources de bruit. Afin de limiter au maximum les nuisances sonores, les locaux techniques (machinerie, moteur) seront localisés dans un niveau inférieur fermé et les éventuels bruits résiduels liés au fonctionnement de l'équipement seront traités. Le projet entraînera également une réduction du trafic routier, principale source de nuisance sonore en ville. Un apaisement de l'ambiance sonore locale est donc attendue (notamment au droit de la RM et dans le centre)

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'engendre aucune odeur ou nuisance olfactive, l'énergie utilisée étant 100% électrique.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les équipements aux stations et en ligne sont susceptibles de générer des vibrations. Des dispositions sont prises pour les limiter: d'une part, le génie-civil fonctionnel est dissocié du génie-civil des bâtiments pour éviter que les vibrations ne se propagent, d'autre part, il sera imposé dans le cadre du projet le recours à un câble tracteur équipé de profilés inter-terrains, plus onéreux mais permettant de significativement réduire les vibrations.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet est susceptible d'engendrer des émissions lumineuses (cabines, stations, P+R). Les aménagements concernés s'inscrivent dans un contexte urbain faisant déjà l'objet d'un éclairage et les émissions lumineuses susceptibles d'être engendrées par le projet respecteront la réglementation. Elles ne seront pas de nature à nuire aux riverains ou à l'environnement naturel.</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'engendre aucun rejet dans l'air (système de transport électrique). Comme indiqué précédemment, le projet favorisera le report modal de la route vers l'extension de la ligne T2 et le réseau de TCSP de la métropole. Ce report modal concourra à limiter le recours à la voiture individuelle et par conséquent à réduire les émissions polluantes inhérentes à ce trafic. Le projet agira donc positivement sur les rejets dans l'air.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'aménagement des pylônes et des stations répond à des principes d'insertion paysagère et architecturale réfléchis visant à allier discrétion et beauté des lignes. Le projet ne portera pas atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager du site.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le principe d'aménagement du transport par câble (utilisation des délaissés existants) et le peu d'infrastructures nécessaires permettent de limiter fortement les impacts sur l'existant. Néanmoins, les rares terrains de boules impactés seront restitués aux abords immédiats des locaux existants.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Le MOA a missionné un BE spécialisé pour réaliser un diagnostic écologique sur la zone du projet en vue de prendre en compte l'ensemble des enjeux naturalistes identifiés dans sa réalisation. Les inventaires sont encore en cours, et à ce stade aucun enjeu redhibitoire n'a été relevé. A noter que les ripisylves situées sur les rives du Var présentent un enjeu fonctionnel (corridor écologique). A l'issue des inventaires, la démarche ERC sera mise en œuvre afin de s'assurer de l'absence d'effets résiduels du projet sur la biodiversité (faune, flore, habitats, continuités écologiques). A ce stade, quelques mesures sont d'ores et déjà envisagées et prises en compte dans la conception du projet de moindre impact : choix du mode de transport et du tracé le moins impactant, positionnement des aménagements et notamment des pylônes hors zones à enjeux écologiques identifiés (hors site N2000, ZNIEFF, zone humide), conduite des travaux hors périodes sensibles pour l'avifaune et les chiroptères et notamment déroulage des câbles hors période de nidification, peinture spécifique des cavaliers pour la signalisation avifaune, expertise chiroptérologique avant tout élagage d'arbre. Compte tenu de la nature du projet et des mesures qui seront mises en œuvre dans le cadre de la démarche ERC, l'impact du projet sur le milieu naturel (faune, flore, habitats et continuités écologiques) est jugé faible.

De la même manière la nappe sera bien prise en compte dans la conception et la réalisation des fondations des pylônes.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Au regard du formulaire rempli, de la prise en compte par le maître d'ouvrage des principaux enjeux identifiés (milieu naturel, hydraulique) dès la phase de conception du projet (choix du mode de transport, choix du tracé, etc.) et des incidences positives du projet attendues sur le cadre de vie avec une diminution du trafic routier par la mise en place d'un moyen de transport en commun propre et efficace avec une emprise au sol minimisée par rapport à d'autres modes de transports (tramway, bus), il ne nous semble pas nécessaire que le projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à

Nice

le, 11/10/2021

Signature

Le Directeur du pôle projets de transports
et de bâtiments
Directeur des infrastructures de transports

Emmanuel PETIOT

liquant sur le cadre ci-dessus

**8.2. ARRETE PREFECTORAL N° AE-F09321P0297 PORTANT DECISION
D'EXAMEN AU CAS PAR CAS**



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement**

**Arrêté n° AE-F09321P0297 du 24/11/2021
Portant décision d'examen au cas par cas
en application de l'article R122-3-1 du code de l'environnement**

Le préfet de région,

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 codifiée concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L122-1, R122-2 à R122-3-1 ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie du 26 juillet 2012 relatif au contenu du formulaire d'examen au cas par cas ;

Vu l'arrêté du Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur du 24/08/2020 portant délégation de signature à Madame la Directrice régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement ;

Vu la demande d'examen au cas par cas enregistrée sous le numéro F09321P0297, relative à la réalisation d'un projet d'extension de la ligne de tramway T2 de Nice en transport par câble (téléphérique) sur les communes de Nice et Saint-Laurent-du-Var (06), déposée par la Métropole Nice Côte d'Azur, reçue le 18/10/2021 et considérée complète le 18/10/2021 ;

Vu la saisine par la DREAL de l'agence régionale de santé en date du 20/10/2021 ;

Considérant la nature du projet, qui relève des rubriques 7a et 41a du tableau annexe de l'article R122-2 du code de l'environnement et consiste en la création d'une ligne suspendue de type téléphérique, pour le transport de voyageurs, d'une capacité de transport prévisionnelle de 800 personnes par heure, entre Nice et Saint-Laurent-du-Var, pour une emprise au sol globale comprise entre 4980 et 5360 m², et comprenant :

- la construction de deux stations d'une surface d'environ 900 m² chacune, une en rive gauche du Var (commune de Nice), et l'autre en rive droite (commune de Saint-Laurent-du-Var) ;
- l'implantation de deux pylônes, d'une hauteur d'environ 40 mètres, et d'une surface au sol de 28 m² chacun, à proximité des stations, afin d'assurer la prise d'altitude des installations ;
- l'aménagement d'une ligne suspendue de type téléphérique entre les deux stations, d'une longueur de 800 mètres linéaires ;
- la création d'un parking relais aux abords de la station située en rive droite, d'une capacité de stationnement comprise entre 285 et 385 places, et d'une surface comprise entre 3100 et 3500 m² ;

Considérant que ce projet a pour objectifs :

- d'améliorer l'offre de transport collectif ;
- d'offrir une nouvelle solution de franchissement du Var ;
- d'améliorer la desserte des différents pôles présents sur le territoire ;

- de proposer une solution alternative à l'automobile ;

Considérant la localisation du projet :

- en zone urbaine, sur le territoire de communes littorales ;
- dans la basse vallée du fleuve Var ;
- en zone d'aléa inondation, et d'aléa retrait et gonflement des argiles, partiellement en zone rouge définie par le plan de prévention des risques naturels prévisibles d'inondations de la basse vallée du Var, approuvé par arrêté préfectoral le 18/04/2011 ;
- partiellement à l'intérieur du site Natura 2000 (Directive oiseaux) FR9312025 « Basse Vallée du Var » ;
- partiellement dans la Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) type II « Le Var et ses principaux affluents » ;
- dans l'espace de fonctionnalité du fleuve Var, et partiellement en réservoir de biodiversité faisant l'objet d'une recherche de remise en état optimal intégrée à la Trame Bleue définie par le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) ;
- partiellement dans le périmètre de protection rapprochée (PPR2) du captage d'eau des Sagnes, défini par arrêté préfectoral du 01/07/2011 ;
- à environ 900 mètres du site inscrit « Bande côtière de Nice à Théoule » ;
- à environ un kilomètre d'un périmètre concerné par l'arrêté de protection de biotope « Embouchure du fleuve Var » (FR3801052) portant notamment sur 14 espèces d'oiseaux protégés ;

Considérant que la ligne suspendue de type téléphérique traversera la basse vallée du Var, qui présente de fortes sensibilités écologiques, liées en particulier à :

- la préservation des continuités écologiques, compte tenu que la vallée du Var constitue un axe majeur de déplacement et de migration pour l'avifaune et les chiroptères ;
- la présence de nombreuses espèces protégées, notamment en ce qui concerne l'avifaune et les chiroptères ;

Considérant que, dans ce contexte, le projet est susceptible d'engendrer des incidences notables sur la préservation des continuités écologiques assurées par le fleuve Var et ses ripisylves, compte tenu notamment des risques de collision liés à la présence de câbles perpendiculaires aux couloirs de déplacement de l'avifaune et des chiroptères ;

Considérant l'absence de diagnostic écologique prenant en considération l'ensemble des secteurs sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des incidences, et la difficulté à évaluer les impacts potentiels du projet sur les corridors écologiques et les zones humides à proximité et au sein desquels les aménagements sont prévus ;

Considérant l'absence d'information relative à la prise en compte des risques :

- d'inondation, notamment en ce qui concerne l'aménagement du parking relais ;
- de pollution des eaux superficielles et souterraines, liés en particulier :
 - aux incidences potentielles sur la nappe phréatique, en cas d'affouillements et d'exhaussement des sols ;
 - à la localisation partielle du projet au sein du périmètre de protection rapprochée (PPR2) du captage d'eau des Sagnes ;

Considérant que les documents présentés dans le cadre de la demande d'examen au cas par cas ne permettent pas d'appréhender précisément les modalités d'intégration paysagère du projet, ainsi que ses impacts visuels potentiels ;

Considérant que les incidences cumulatives potentielles du projet avec d'autres projets qui concernent le secteur de la basse vallée du Var, caractérisé par de fortes pressions d'aménagement et d'artificialisation, sont à prendre en considération ;

Considérant les impacts potentiels du projet, qui concernent :

- la biodiversité, les habitats naturels et potentiellement plusieurs espèces protégées, ainsi que la préservation des continuités écologiques assurées par le fleuve Var et ses ripisylves ;
- l'aggravation potentielle des risques d'inondation, et l'augmentation des enjeux associés,
- l'aggravation potentielle des risques de pollution des eaux ;
- ses modalités d'intégration visuelle et paysagère ;

Considérant que, compte tenu des impacts potentiels du projet sur l'environnement, des mesures précises d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation des impacts du projet méritent d'être formulées et mises en œuvre ;

Arrête :

Article 1

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, le dossier de demande d'autorisation du projet d'extension de la ligne de tramway T2 de Nice en transport par câble (téléphérique) situé sur les communes de Nice et Saint-Laurent-du-Var (06) doit comporter une étude d'impact dont le contenu est défini par l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de l'évaluation environnementale sont explicités dans les considérants de la présente décision. Ces objectifs sont exprimés sans préjudice de l'obligation pour le maître d'ouvrage de respecter le contenu de l'évaluation environnementale, conformément aux dispositions du code de l'environnement.

Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R.122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Article 3

Le présent arrêté est publié sur le site internet de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de PACA. La présente décision est notifiée à la Métropole Nice Côte d'Azur.

Fait à Marseille, le 24/11/2021.

Pour le préfet de région et par délégation,

Fabrice LEVASSORT
fabrice.levassort

Signature numérique de Fabrice
LEVASSORT fabrice.levassort
Date : 2021.11.24 15:20:27
+01'00'

Voies et délais de recours d'une décision imposant la réalisation d'une étude d'impact

Recours gracieux, hiérarchique et contentieux, dans les conditions de droit commun, ci-après :

1- Recours administratif préalable obligatoire, sous peine d'irrecevabilité du recours contentieux :

- Recours gracieux :

Monsieur le Préfet de région, préfet des Bouches-du-Rhône
Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
Secrétariat général
16, rue Zattara
CS 70248
13331 - Marseille cedex 3

(Formé dans le délai de deux mois suivant la notification/publication de la décision, ce recours a pour effet de suspendre le délai du recours contentieux)

- Recours hiérarchique :

Monsieur le Ministre de la transition écologique et solidaire
Commissariat général au développement durable
Tour Séquoia
1 place Carpeaux
92055 Paris – La-Défense Cedex

(Formé dans le délai de deux mois suivant la notification/publication de la décision, ce recours a pour effet de suspendre le délai du recours contentieux)

2- Recours contentieux :

Tribunal administratif de Marseille
22-24, rue de Breteuil 13281 Marseille Cedex 06

(Délai de deux mois à compter de la notification/publication de la décision ou bien de deux mois à compter du rejet du recours gracieux ou hiérarchique).