

DEPARTEMENT DES ALPES MARITIMES

NICE COTE D'AZUR

**ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DELIVRANCE DU
PERMIS DE CONSTRUIRE DU NICE STADIUM ET DU
MUSEE NATIONAL DU SPORT SUR LA COMMUNE DE
NICE**

16 mai 2011 - 17 juin 2011

**CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DE LA
COMMISSION D'ENQUETE**

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE

L'enquête publique préalable à la délivrance du permis de construire du grand stade de Nice, prise en application des articles L123-1 et R 123-1 du Code de l'Environnement et prescrite par arrêté préfectoral du 27 avril 2011, s'est déroulée du 16 mai au 17 juin 2011.

Elle a permis de recueillir les observations du public, ses suggestions et ses contre-propositions au projet.

La commission d'enquête désignée par le Président du tribunal administratif de Nice, par décision n° E 11000034/06, en date du 5 avril 2011, expose ci-après son analyse et les conclusions et avis qui s'y rapportent.

Le projet de construction d'un grand stade de 35 000 places, multifonctionnel, procède de la volonté de la ville de Nice de se doter d'une structure participant au développement du sport et susceptible de répondre positivement à une démarche participative d'événements sportifs, ou autres, de grande envergure.

La participation à l'EURO 2016 fait partie de ces événements visés pour lesquels la ville de Nice était, jusqu'à présent, écartée faute de disposer d'une structure d'accueil suffisant.

Le projet de stade s'inscrit dans un programme plus important qui fait l'objet d'un partenariat public privé (PPP) entre la ville de Nice et VINCI et comporte notamment un programme immobilier d'accompagnement (PIA) ; ce dernier, compte tenu de contraintes calendaires, fera l'objet d'une demande de permis de construire distinct.

La demande de permis de construire du Nice Stadium déposée, en décembre 2010, par la société Nice Eco Stadium (NES), maître d'ouvrage du projet, comprend :

- la création d'un stade de 35 000 places dédié au football, au rugby et autres événements,
- le repositionnement du boulevard des Jardiniers et la création d'une boucle végétale,
- la création du Musée du sport d'une superficie de 5 000 m² environ,
- la création de la boutique et de la billetterie de l'OGC Nice,
- la réalisation d'une voie dite de liaison Sud,
- la création d'un parking souterrain de 450 places,
- la création d'un parking Nord de 2 000 m², situé entre la voie des 40 m et l'avenue Sainte Marguerite.

Le programme immobilier d'accompagnement comprendra :

- un ensemble de bureaux, commerces et restaurants sur 30 000 m² environ,
- un parking de 180 places réservé à l'UEFA
- un parking couvert de 949 places,
- un parking aérien de 6 000 m² de 275 places au Nord Est du site.

Pour contribuer à l'insertion de ces projets dans le futur quartier en construction de Saint Isidore la ville de Nice accompagnera ces réalisations par des opérations d'aménagement déclinées comme suit :

- création d'une canalisation de collecte des eaux pluviales et d'un exutoire unique boulevard des Jardiniers,
- création d'une desserte Nord reliant le boulevard Auguste Vérola au Nice Stadium,
- réalisation de la voie des 40 m comportant en terre plein central le TCSP,
- création d'une rue animée, à l'Est du stade, longeant les commerces et de direction Nord-Sud,
- réalisation de parkings en périphérie du stade pour une capacité totale de 3144 places,
- mise à disposition de différents parcs de stationnement de la Ville pour une capacité de 2930 places,
- création d'un éco-quartier,
- prolongement de la voie Sud entre Nice Stadium et la voie des 40 m.

L'implantation du Nice Stadium à Saint Isidore Sud bénéficie d'un réseau viaire particulièrement développé par les axes de circulation structurants que constituent l'autoroute A 8, la RD 6202, la RD 6202 bis mais aussi la voirie environnante (Av Sainte Marguerite, Av Auguste Vérola, Bd des Jardiniers, Av Eiffel) et dans un proche avenir la voie des 40 m.

Situé en zone périurbaine, en restructuration et dans le périmètre de l'OIN Plaine du Var, ce projet respecte, à la fois, les documents et programmes d'orientation applicables au secteur (DTA, SDAGE, SAGE) mais aussi le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Nice approuvé le 19 novembre 2010.

En raison de son implantation dans le périmètre de l'OIN et pour adhérer au cadre de référence sur la qualité environnementale (CRQE) que doit définir l'Etablissement Public d'Aménagement (EPA), ce projet s'inscrit dans une démarche de développement durable répondant à des critères environnementaux, socio-économiques et techniques.

La volonté de faire de ce projet un élément emblématique de l'éco-vallée a conduit le maître d'ouvrage à proposer, en adéquation avec le CRQE, les aménagements et les mesures suivants :

Paysage : traitement paysager autour du stade, respect de la trame verte et bleue autour du canal des arrosants, maintien d'une zone non aedificandi entre le centre de Saint Isidore et le stade, forme et volume du bâtiment s'intégrant dans les lignes des coteaux, création de corridors verts le long des axes de communication.

Matériaux : couverture du stade conçue pour obtenir un éclairage naturel maximal, structure en bois écologique, configuration du stade suivant une modélisation acoustique, traitement acoustique de la toiture, système de mesure sonore mis en place ;

Energie : bâtiment à énergie positive, installation de 13000 m² (7 350 stade + 5 650 PIA) de panneaux photovoltaïques, création de murs soufflants, mise en place de PAC eau/eau et eau/air, géothermie.

Eau : collecte des eaux pluviales et utilisation des eaux de pompage pour les eaux grises et l'arrosage de la pelouse, réseau séparatif des eaux mis en place et déversoir unique vers le Var des eaux de pluie avec système anti-retour, programme d'auto surveillance des eaux de rejets et de pompages.

Déchets : mis en place d'un SOGED (schéma d'organisation et de gestion de l'élimination des déchets), tri des déchets et recyclage.

Chantier : mise place d'une charte de chantier propre, présence d'un coordinateur environnement, mise en place de procédures et modes opératoires, suivi des niveaux sonores en phase chantier

Déplacements : parking sur site limité, utilisation des parkings de la Ville associés aux lignes bus parking, création de parkings nouveaux en périphérie sud du stade, usage des transports en commun existant (BHNS et CFP) et projet de ligne 3 tramway, réaménagement des voies environnantes pour les déplacements en modes doux (RD 6202, Av Sainte Marguerite, Bd des Jardiniers),

Communication : dispositif de surveillance automatique des bruits émis par le stade, suivi de la qualité des eaux de rejets, suivi des consommations d'eaux, suivi des consommations d'énergie, réalisation d'enquête de voisinage avant travaux.

L'ensemble de ces dispositions et la volonté de développer les transports collectifs pour la desserte du stade sont de nature à répondre favorablement aux principes de développement durable applicables à l'aménagement de la Plaine du Var.

L'enquête publique qui s'est achevée le 17 juin 2011 a permis de recueillir 48 observations et 6 courriers parmi les 415 personnes qui sont passées prendre connaissance du projet.

D'une manière générale, beaucoup de personnes ont apprécié, à la fois, la qualité du projet par ses aspects esthétiques, techniques et écologiques mais aussi l'exposition proposée lors de la consultation publique (panneaux, vidéos, maquette).

Cette consultation publique est à rapprochée de la concertation publique qui s'était déroulée du 30 octobre au 29 novembre 2010 au cours de laquelle une large majorité de personnes s'était prononcée favorablement au projet.

La commission d'enquête a pu constater que peu d'avis tranchés avaient été formulés au cours de l'enquête ; cependant 13 avis favorables et 9 avis défavorables ont été comptabilisés.

Les quelques objections ou oppositions marquées au projet visaient principalement les 4 items suivants :

- déplacements et parkings insuffisants,
- jauge du stade,
- pollutions et gênes générées par le projet,
- coût excessif et endettement lié au PPP.

Déplacements et parkings insuffisants

L'autorité environnementale avait, par courrier du 17/03/11, estimé que l'étude d'impact présentait des faiblesses sur deux volets fondamentaux ; les déplacements et le stationnement. Elle demandait que cette étude soit approfondie et fasse l'objet d'un complément avant l'enquête publique.

La commission d'enquête considère que, suite à cette demande de l'autorité environnementale, les compléments apportés à l'étude sur les déplacements, confortés par une analyse du CETE, sont de nature à crédibiliser cette dernière.

Ainsi une meilleure estimation des besoins induits par le projet et l'analyse des conséquences sur le réseau viaire a permis la validation des données suivantes :

- parkings nécessaires sur site et en périphérie (délibération de NCA du 18/04/11 portant sur la création de 3144 places de stationnement supplémentaires et la mise à disposition des parkings de la ville représentant 2930 places de stationnement),
- moyens en terme de lignes de bus dédiées à la desserte du stade (47 bus NCA + 10 bus organisateur),
- l'utilisation optimisée des chemins de fer de Provence et du réseau TER,
- gestion en temps réel des moyens déployés pour assurer un bon remplissage des parcs de stationnement,
- mise en place d'une signalétique dynamique sur le réseau viaire encourageant les usagers habituels et ceux du stade à adopter des pratiques « vertueuses » (utilisation des parkings dédiés, report modal, report dans le temps ...etc),
- mise en œuvre de liaisons piétonnes lisibles et sécurisées entre l'enceinte du stade et les différents parkings les plus proches.

Une étude dynamique a été jugée nécessaire pour conforter ces dispositions. La simulation a porté sur les deux cas considérés comme les plus représentatifs au regard de leur occurrence et des conditions de circulation :

- 35 000 spectateurs pour un match le mercredi à 21 h (coupe d'Europe),
- 20 000 spectateurs pour un match le samedi à 19 h (cas le plus fréquent).

Cette simulation sur les 3 heures précédant le match, sur un périmètre élargi d'Auguste Vérola jusqu'à la promenade des Anglais et route de Grenoble, a permis de conforter et d'affiner certains dispositifs tels que :

- l'accès aux parkings P5 bis/P7/P8 par rebroussement en venant du Sud au carrefour Robini/RD 6202,
- échappatoire prioritaire en sortie d'A8 St Isidore jusqu'à l'entrée sur les parkings du stade et de ses abords (via la rue Eiffel),
- optimisation de la capacité des barrières d'autoroute (consolidée à environ 400 véh/h en sortie A8) ; 7 barrières dédiées en provenance de l'Est et 3 en provenance du Sud,
- gestion des feux sur les carrefours de la RD 6202,
- tourne à gauche à deux voies Digue des Français vers RD 6202 Nord.

La commission d'enquête considère que l'ensemble de cette démarche permet de répondre favorablement aux différents items :

- le nombre de places de parkings proposées,
- les moyens en transport collectifs mis à disposition,
- la gestion des flux circulatoires.

Elle confère ainsi à cette étude la crédibilité souhaitée par l'autorité environnementale.

Jauge du Nice Stadium

La capacité des grands stades susceptibles de recevoir des rencontres internationales est fixée par le cahier des charges élaboré par la FIFA ou l'UEFA.

Le rapport de Philippe SEGUIN, sur les grands stades, rendu le 24 novembre 2008 en préparation de l'EURO 2016, a rappelé quels étaient ces critères concernant la jauge admissible.

Ainsi, pour l'EURO 2016, les stades retenus pour abriter un huitième ou un quart de finale doivent avoir une capacité minimale de 30 000 places, pour une demi finale cette capacité

est portée à 40 000 places et pour une finale ou en match d'ouverture il convient d'atteindre 50 000 places. Il est évident que des normes de construction et de sécurité accompagnent ces critères de capacité.

La ville de Nice n'a jamais pu prétendre à des événements de cette nature faute de disposer d'une structure d'accueil respectant ces critères alors que des villes comme Bordeaux, Lens, Lyon, Marseille, Montpellier, Nantes, Paris, Saint Denis, Saint Etienne et Toulouse avaient été retenues pour participer à la coupe du monde de football en 1998 et à la coupe du monde de rugby en 2007.

La commission d'enquête rappelle également que la décision de construire une structure comme celle proposée du Nice Stadium ne découle pas seulement des résultats sportifs du club résident, qui au demeurant peuvent varier d'une année sur l'autre, mais bien davantage d'une volonté politique de faire participer la ville à des événements de portée internationale.

Pollutions et gênes générées par le projet

Mise à part son incidence sur la circulation, l'étude d'impact montre que ce projet n'aura qu'un très faible impact sur l'environnement.

Son implantation en zone périurbaine sur un site à urbaniser n'est pas de nature à perturber la biodiversité existante, qui compte tenu d'un secteur déjà fortement dégradé, ne présente qu'un très faible enjeu de conservation des espèces.

Aucune pollution de la nappe phréatique n'est à craindre compte tenu que ce projet n'engendrera aucun rejet dans celle-ci. Les eaux usées et les eaux de ruissellement seront respectivement collectées dans des réseaux séparatifs.

La conception même du stade met en œuvre des solutions constructives qui permettront de respecter les critères réglementaires relatifs aux émissions sonores.

Les émissions lumineuses ne seront perceptibles que lors d'événements sportifs ou culturels, soit environ 29 soirs par an. En dehors de tout événement seul un éclairage de sécurité, dirigé vers le bas et sur les voies de circulation sera maintenu. Les projecteurs, conformes aux prescriptions de la FIFA, sont conçus et positionnés pour ne pas engendrer d'éblouissement à l'extérieur, quant à la membrane servant de toiture sa translucidité sera traitée vers le haut afin de limiter la diffusion lumineuse vers les collines.

Seules les pollutions (poussières, bruit) et la gêne occasionnées durant la phase chantier peuvent refléter une certaine réalité pour les riverains les plus proches ; l'engagement du maître d'ouvrage de maîtriser ces différents facteurs et la volonté de désigner un référent chantier devraient permettre de maintenir un dialogue constructif entre les riverains et le constructeur.

Coût excessif et endettement lié au PPP

La commission d'enquête n'a aucune légitimité pour juger du coût de ce projet. Elle constate simplement que le coût, portant sur la construction d'autres grands stades (Lille, Strasbourg, Lyon) voire simplement d'agrandissement de stade (Marseille), recouvrait des sommes sensiblement équivalentes.

Le plan de financement du Nice Stadium est constitué au travers d'un partenariat public privé (PPP) entre la ville de Nice et la société Nice Eco Stadium. Ce partenariat a été acté et autorisé par délibération du conseil municipal du 17 décembre 2010.

Les coûts d'investissement, les redevances annuelles, les recettes garanties ainsi que le loyer fixé pour l'OGCN sont détaillés dans le libellé de cette délibération.

Le contrat de partenariat est conclu pour une durée de 27 ans et 5 mois.

EN CONSEQUENCE ET CONSIDERANT :

- que l'implantation du projet, en secteur à urbaniser avec des orientations particulières d'aménagement, en continuité de zones urbanisées, est conforme au PLU de la Ville de Nice approuvé le 19 novembre 2010,
- que ce projet, situé en zone à restructuration, est compatible avec la DTA, le SDAGE Rhône-Méditerranée et le SAGE,
- que ce projet n'a aucune incidence sur les zones protégées (Natura 2000, ZNIEFF...etc),
- que ce projet est situé en dehors des périmètres éloignés des points de captage d'eau potable et que toutes les mesures pour écarter un risque de pollution de la nappe phréatique ont été envisagées,
- que par sa qualité architecturale et son insertion dans le site le projet participera à la valorisation des espaces (respect de la trame verte et bleue autour du canal des arrosants, aménagement paysager autour du stade, corridors verts le long des voies de circulation),
- que le caractère novateur de la démarche environnementale (murs soufflants, panneaux photovoltaïques, stade BPOS « énergie positive », gestion économe de l'eau, mise en place d'un SOGED), confèrera à ce projet un attribut de développement durable compatible avec l'aménagement de l'Eco Vallée dans le périmètre de l'OIN,
- que ce projet, avec une limitation du stationnement sur site, par son implantation au cœur d'un réseau de voies de circulation structurant, accompagné par le réaménagement de la voirie environnante, la création, à terme, de la nouvelle voie des 40 m et des pôles multimodaux de Lingostière et de Saint Augustin, sera de nature à favoriser les transports collectifs et d'une manière générale les flux circulatoires Nord-Sud,
- que ce projet proposera, à travers les manifestations sportives et culturelles mais aussi grâce au Musée du sport, une attractivité permanente et un centre de vie favorable au développement de l'éco-quartier projeté,
- que ce projet permettra à la ville de Nice de participer à l'organisation d'événements internationaux (Jeux de la Francophonie, EURO 2016... etc)

ET COMPTE TENU :

- du bon déroulement de l'enquête publique,
- du respect des dispositions réglementaires liées à l'enquête publique (affichage, information du public, consultation publique),

- des observations exprimées par le public,
- des avis exprimés par l'autorité environnementale et les commissions de sécurité et d'accessibilité,

La commission d'enquête donne un **AVIS FAVORABLE** à la demande de construction du Nice Stadium et du Musée National du Sport et assortit cet avis des **recommandations suivantes** :

- de bien veiller à la maîtrise des pollutions, notamment durant la phase chantier, avec une attention particulière pour les riverains les plus proches et plus précisément par la désignation d'un référent chargé de la coordination avec ces derniers et du suivi de l'application des mesures proposées,
- d'assurer un suivi effectif des analyses et bilan mentionné dans l'étude d'impact par le maître d'ouvrage,
- les aménagements d'infrastructures routières et piétonnières prévus devront être réalisés dans les meilleurs délais. Une prise en considération de la voirie Est et Coteaux doit permettre d'envisager des aménagements nécessaires à la qualité de vie et de déplacements dans ces quartiers,
- veiller à la bonne adéquation et à la bonne coordination entre les parkings mis à disposition et les navettes de transport collectifs à mettre en place,
- privilégier, par tous moyens, l'incitation à l'usage des transports en commun et aux modes de déplacement doux.

Conclusions et avis rédigés le 11 juillet 2011

Alfred MARTINEZ
Président de la C.E

Jean-marc GUSTAVE
Membre de la C.E

Bernard BARRITAULT
Membre de la C.E