

Sommaire

1	Objet de l'étude d'impact	4
2	Inscription du projet dans la stratégie d'aménagement de l'Eco-Vallée	5
2.1	L'opération d'intérêt national Eco-Vallée	5
2.2	Une logique d'aménagement d'ensemble	6
2.3	L'opération du Grand Arénas et la ZAC Grand Arénas	7
2.4	Les projets connexes	7
2.5	Les projets environnants	10
3	Etat initial	12
3.1	Localisation	12
3.2	Milieu physique	12
3.3	Milieu naturel	15
3.4	Contexte socio-économique	15
3.5	Urbanisme et planification urbaine	16
3.6	Paysage	17
3.7	Patrimoine historique et culturel	17
3.8	Modalités de déplacements et flux	18
3.9	Réseaux	19
3.10	Cadre de vie	19

3.11 Synthèse des enjeux	20
4 Justification du choix et présentation du projet retenu	20
4.1 Objet et justification de l'opération	20
4.2 Présentation du projet urbain.....	21
4.3 Raisons du choix du projet	23
4.4 Phasage du projet	24
4.5 Engagements de l'Eco-Vallée	24
5 Synthèse des enjeux, impacts temporaires et permanents et mesures d'évitement ou de compensation envisagées	26
5.1 Impacts du projet et mesures	26
5.2 Modalités de suivi des mesures	32
6 Analyse des effets cumulés	33
7 Appréciation des impacts globaux du programme	35

7.1 Les projets en interface	35
7.2 Relation entre les projets d'aménagement	35
7.3 Les impacts globaux du programme	35
8 Coût des mesures	38
9 Etude sur le potentiel de développement en énergies renouvelables	38
10 Analyse des coûts collectifs et consommation énergétique	41
10.1 Analyse des coûts collectifs	41
10.2 Bilan de la consommation énergétique	41
10.3 Avantages induits pour la collectivité	41
11 Analyse des méthodes	42

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Situation géographique et périmètre de l'Eco-Vallée	5
Figure 2 : Localisation de l'opération	13
Figure 3 : Perception du projet Grand Arénas (Source : Mateoarquitectura)	21
Figure 4 : Maillage vert et création de macro-lots (Mateo Arquitectura)	22
Figure 5 : représentation de l'écoparc urbain (Mateo Arquitectura)	22

1 OBJET DE L'ETUDE D'IMPACT

Le présent dossier concerne l'aménagement de la ZAC Grand Arénas, sur la commune de Nice, dans le département des Alpes-Maritimes.

Le périmètre de la ZAC du Grand Arénas est délimité par la route de Grenoble au Nord, le quartier de l'Arénas à l'Est, la promenade des Anglais et l'aéroport au Sud et les rives du Var à l'ouest. Le territoire du Grand Arénas est traversé d'est en ouest par le boulevard René Cassin et la voie ferrée.

L'opération Grand Arénas constitue l'une des 4 opérations prioritaires de l'EPA Plaine du Var.

La ZAC du Grand Arénas sera réalisée en vertu du principe de mixité fonctionnelle en développant des bureaux (320 000 m²), des logements (100 000 m²), des équipements (85 000 m² dont 75 000 m² pour un parc des expositions), des commerces, des hôtels et des services (65 000 m²).

En application de l'article R.122-2 du Code de l'environnement, le projet d'aménagement de la ZAC Grand Arénas est soumis à la réalisation d'une étude d'impact :

« Travaux, constructions et aménagements réalisés en une ou plusieurs phases, lorsque l'opération crée une SHON supérieure ou égale à 40 000 mètres carrés ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure à 10 hectares ».

2 INSCRIPTION DU PROJET DANS LA STRATEGIE D'AMENAGEMENT DE L'ECO-VALLEE

2.1 L'opération d'intérêt national Eco-Vallée

2.1.1 Le contexte de l'OIN Eco-Vallée

Qualifiée de « secteur stratégique » par la Directive Territoriale d'Aménagement, la plaine du Var a été identifiée, par l'ensemble des collectivités, comme un territoire clé pour leur développement écologique, économique et social.

En prenant appui sur la démarche du Grenelle de l'environnement, le projet d'aménagement et de développement de la plaine du Var, localisé au coeur de la métropole azurée, a reçu le statut d'Opération d'Intérêt National (OIN), conféré par l'Etat par décret n°2008-229 du 7 mars 2008.

L'ambition de cette Eco-Vallée est de proposer un autre modèle de développement et d'urbanisme, d'une part en créant aux portes de Nice, un territoire démonstrateur des politiques du Grenelle, à l'échelle européenne, d'autre part en impulsant une dynamique économique et sociale qui favorise la diversification des activités et impulse l'innovation, notamment en lien avec le secteur des technologies vertes et l'esprit d'entreprise.

L'OIN Eco-Vallée est ainsi appelée à devenir un territoire de référence en matière de développement durable, et à impulser à la métropole azurée un nouveau souffle susceptible d'accroître son rayonnement international.

Créé par le décret n°2008-773 en date du 30 juillet 2008, l'EPA Plaine du Var a pour objectif de mettre en application les principes de l'aménagement durable sur ce territoire vaste (10 000 ha) et sensible, situé de part et d'autre du fleuve le Var, sur la zone d'influence immédiate de la ville de Nice.

Sur une fraction du périmètre de l'Eco-Vallée déjà largement urbanisée de manière diffuse et repérée comme mutable, il s'agit de réaliser un programme mixte de logements, de commerces, d'immobilier d'entreprise, d'équipements de formation-recherche ainsi que d'équipements sportifs et de loisirs. L'opération durera environ 30 ans et permettra la création de 35 000 à 50 000 emplois.

Carte_Europe_OIN4_Fr

Figure 1 : Situation géographique et périmètre de l'Eco-Vallée

2.1.2 La stratégie d'aménagement et de développement à l'échelle de l'Eco-Vallée

• Le projet de territoire

L'Eco-Vallée se fonde sur un projet de territoire, adopté par le conseil d'administration de l'EPA le 19 décembre 2011, qui définit les grands principes d'aménagement et de développement durables, à horizon d'une trentaine d'années, sur la base de trois thèmes majeurs :

- restaurer, préserver et valoriser ce territoire qui est exceptionnel, mais qui est aujourd'hui altéré,
- aménager durablement ce territoire stratégique pour l'ensemble métropolitain et plus généralement pour l'ensemble départemental et régional, 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, par un effet de levier déclenché grâce à l'Éco-Vallée.

• Le protocole de partenariat

Ce projet de territoire constitue le support stratégique du protocole de partenariat qui réunit l'ensemble des partenaires de l'EPA autour du financement des premières opérations d'aménagement considérées comme prioritaires de l'Eco-Vallée et qui a été signé le 12 mars 2012 par l'Etat, la Région, le Département, la Métropole Nice Côte d'Azur, la ville de Nice et l'EPA.

Les opérations d'aménagement qui seront développées par l'EPA Plaine du Var dans le cadre du protocole sont au nombre de quatre :

- le Grand Arénas sur la commune de Nice,
- Nice Méridia sur la commune de Nice,
- La Baronne sur les communes de La Gaude et de Saint-Laurent-du-Var et dans le cadre du pôle interrive de La Baronne-Lingostière, quartier de Nice,
- l'éco-quartier de Saint-Martin-du-Var.

Ces périmètres opérationnels s'intègrent pleinement au cadre de réflexion, de principes et d'action que constitue le projet de territoire. Leur localisation et leur programmation urbaine ont été identifiées afin de produire un effet de levier maximal sur l'aménagement de la plaine, sur le développement économique de l'ensemble de l'Eco - Vallée et de l'aire urbaine niçoise et d'enclencher la nécessaire restauration des grands équilibres écologiques.

La réalisation de ces opérations représente un potentiel de 27 000 emplois et conduira à la réalisation de 4 300 logements environ, en dehors des programmes conduits par d'autres opérateurs publics et des partenaires privés sur le reste du périmètre de l'Eco-Vallée.

2.2 Une logique d'aménagement d'ensemble

Les opérations qui se développent dans la partie aval de la plaine du Var visent à en renforcer le dynamisme. Fondés sur une forme urbaine dense et mixte, les programmes tendent à offrir de nombreux choix en termes de services et de transports. Enfin, il s'agit de retrouver un équilibre entre le bâti et les espaces verts, les coteaux et le fleuve, la biodiversité et l'urbanité.

Intervenant soit dans des zones urbaines stratégiques mais désordonnées, soit dans des friches à fort potentiel de développement urbain, la logique qui soutient l'aménagement de ce secteur est par ailleurs conçue selon trois axes cohérents et complémentaires :

- le renforcement du lien nord-sud au travers notamment d'une hiérarchisation plus marquée des voiries : d'une part des voies de transit au fonctionnement amélioré avec l'A8 et la RM 6202bis et d'autre part des boulevards urbains avec la requalification de la RM 6202 en avenue, avec la voie de 40m, voie de desserte inter-quartier, permettant le passage d'un TCSP de type tramway qui rejoindra le pôle d'échanges multimodal de Nice Aéroport via le percement d'un nouvel axe Nord-Sud sous la voie ferrée,
- le développement de liens est-ouest par le biais de corridors écologiques inscrits dans les opérations,
- un espace de ville cohérent du Grand Arénas à Nice Méridia en passant par les Moulins, puis un espace alliant nature et agriculture jusqu'au stade Allianz Riviera, pour en faire un secteur urbain organisé.

L'ensemble des opérations de ce secteur s'inscrit ainsi dans une logique d'aménagement d'ensemble, formalisé dans le projet de territoire de l'Eco-Vallée.

2.3 L'opération du Grand Arénas et la ZAC Grand Arénas

L'opération Grand Arénas, l'une des 4 opérations prioritaires de l'EPA, vise à réorganiser la partie sud de la plaine autour d'un quartier urbain mixte en créant des liens entre les quartiers environnants et les autres équipements de la basse vallée du Var ainsi qu'en proposant des respirations vertes dans un cadre circulaire apaisé.

S'étendant sur une superficie d'environ 50 ha, cette opération d'aménagement a pour objectif de créer du lien entre les espaces au sein de ce quartier aujourd'hui fragmenté par les voiries et les infrastructures, d'offrir des cheminements sécurisés et des modes de déplacements diversifiés et de redonner à ce quartier un paysage qui s'appuie sur un réseau nord-sud et est-ouest de trames vertes et sur la réalisation d'un éco-parc urbain. Ce parti pris d'aménagement permettra à terme de retrouver 25% de surfaces de pleine terre alors qu'actuellement plus de 95% du secteur est minéralisé.

Elle a aussi pour vocation de doter la métropole azurienne d'un centre d'affaires à la hauteur de sa taille et de sa notoriété via la recomposition urbaine progressive d'un secteur aujourd'hui heurté, mais hautement stratégique, autour de deux équipements structurants majeurs : le pôle d'échanges multimodal de Nice - Aéroport et un parc des expositions d'envergure européenne. Globalement, l'opération présente une capacité constructive de 680 000 m² et devrait permettre la création de 1 350 logements et de 21 000 emplois potentiels.

Située à proximité immédiate du centre-ville de Nice, sur un noeud de communication exceptionnel, au contact de l'aéroport Nice Côte d'Azur, l'opération Grand Arénas permet de tirer profit de cet avantage comparatif indéniable par rapport aux autres métropoles européennes. Elle bénéficiera donc d'un niveau d'accessibilité exceptionnel et des liaisons rapides avec l'ensemble de l'Eco-Vallée et de la métropole grâce au pôle d'échanges multimodal de Nice Aéroport qui doit intégrer les différentes fonctionnalités de transport (lignes ferroviaires dont le TER, tramway, bus, cars, taxis, autopartage, modes doux et plus tard la Ligne ferroviaire nouvelle) au coeur d'un véritable espace urbain, mêlant ainsi inter-modalité et urbanité pour créer un quartier urbain intermodal.

L'opération du Grand Arénas se compose de deux projets d'aménagement distincts :

- Sur un périmètre de 8 ha, le programme du quartier du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport,
- Sur 40,5 ha environ, le quartier urbain du Grand Arénas, comprenant bureaux, logements, hôtels, services, commerces, parc des expositions et espaces publics, qui sera réalisé dans le cadre d'une procédure spécifique de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC).

La ZAC du Grand Arénas sera réalisée dans le respect du principe de mixité fonctionnelle en développant des

bureaux (320 000 m²), des logements (100 000 m² dont locatifs sociaux, accession aidée et accession et locatif libre), des équipements (85 000 m² dont 75 000 m² pour un parc des expositions), des commerces, des hôtels et des services (65 000 m²). La nature ne sera pas absente de ce nouveau coeur urbain qui articulera plusieurs séquences paysagères. Dans le prolongement de la Promenade des Anglais, un Eco-parc urbain offrira une perspective de promenade en continuité de cette voie emblématique et fera lien avec le pôle d'échanges multimodal. Côté fleuve, un « Parc de l'Eau », qui bordera la ZAC à l'ouest, transformera le rapport de la ville au Var. Entre ces deux espaces de nature, une trame de voies apaisées favorisera des conditions agréables de circulation.

Les quatre enjeux qui sous-tendent l'aménagement de ce quartier sont :

- le développement économique,
- l'accessibilité des modes de mobilité durables,
- l'intégration de la nature dans la ville,
- la mixité fonctionnelle et sociale.

2.4 Les projets connexes

La logique d'ensemble développée précédemment implique que chaque programme soit complémentaire. Ainsi, le découpage opérationnel entre le pôle d'échanges multimodal et la ZAC Grand Arénas n'enlève rien à l'interdépendance des deux projets. En effet, la ZAC offre des fonctions d'habitat tandis que le pôle a une

dominante d'équipements permettant ainsi de répondre à l'ambition de mixité sans que la proximité avec l'aéroport soit une source de nuisance.

Par ailleurs, le programme d'aménagement de la ZAC ne saurait être réalisable sans le déplacement des Marchés d'Intérêt National d'Azur (MIN) sur le secteur de La Baronne, à proximité des aires de production.

2.4.1 Le quartier du pôle d'échanges multimodal

Au sein de l'opération du Grand Arénas, le pôle d'échanges multimodal Nice Saint Augustin Aéroport représente un enjeu majeur pour l'OIN et la Métropole comme intérateur de l'ensemble des modes de déplacement, au croisement des grandes voies d'accès à la Côte d'Azur, connecté au réseau ferré et aux portes du deuxième aéroport français. Au-delà de la problématique locale, une meilleure organisation des axes de circulation au niveau de l'estuaire du Var rendra plus accessible et intelligible l'axe de circulation sud -nord et la desserte des différents secteurs urbanisés jusqu'au Stade Allianz Riviera.

Ce quartier intermodal comporte :

- des équipements et des infrastructures de transport (gare routière, gare ferroviaire, tramway, parcs relais,...),
- un programme immobilier réparti sur cinq îlots (108 000 m²) comportant des bureaux, hôtel, commerces, services,
- des espaces publics et voiries qui viennent connecter les équipements de transport et les programmes immobiliers aménagés au sein de ce pôle d'échanges. Ces espaces publics comprennent notamment deux parvis au nord et au sud de la voie ferrée, des rues, un axe nord-sud support des transports collectifs en site propre pour la ligne est-ouest du tramway, une voie bus dédiée, une piste vélo reliée aux infrastructures existantes et des cheminements piétons de qualité. Ces aménagements d'espaces publics du quartier du pôle ont d'ores et déjà fait l'objet d'une étude d'impact

L'aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal s'organise autour d'un axe Nord - Sud dédié aux modes doux et aux transports en commun. Outre les lignes de bus urbains, inter-urbains et régionaux, la future ligne Est-Ouest du tramway permettra de relier les terminaux de l'aéroport au pôle d'échanges multimodal puis au centre de Nice et de les interconnecter avec le réseau de transport urbain et interurbain de la Métropole Nice Côte d'Azur.

Ce quartier apportera ainsi à l'ensemble de l'opération Grand Arénas une accessibilité et une attractivité exceptionnelles.

2.4.2 L'opération de la Baronne (La Gaude)

L'opération de La Baronne sur les communes de La Gaude et Saint-Laurent-du-Var s'articule autour de la modernisation des Marchés d'Intérêt National d'Azur (MIN). Plus globalement, le projet offre un espace de développement complémentaire pour des programmes de locaux d'activités et de logistique.

Cette opération, desservie par la RM 6202 bis qui la connecte à l'A8, bénéficie d'une approche environnementale et urbaine originale en s'appuyant sur le centre urbain préexistant.

Elle préfigure une nouvelle centralité en lien avec le quartier de Lingostière situé de l'autre côté du fleuve.

L'opération de La Baronne-Lingostière est en effet conçue pour constituer une nouvelle centralité économique et urbaine à cheval sur les deux rives du fleuve Var, entre les polarités de l'estuaire au sud qui incluent les opérations du stade, du Grand Arénas et de Nice Méridia, et de Carros-La Manda, au nord.

Caractérisé par le principe de mixité fonctionnelle, par une volonté d'exemplarité, dans un dialogue urbain et programmatique à construire entre les deux rives, le pôle urbain de La Baronne-Lingostière s'attachera à s'inscrire dans la meilleure logique spatiale visant la cohérence urbaine, l'insertion dans le site, ainsi que le respect et la valorisation du cadre naturel, en relation avec les autres pôles et les projets de développement en amont et en aval : polarité agricole de Gattières et site d'activités de Saint-Laurent-du-Var, en rive droite ; centre commercial de Lingostière et polarité urbaine de Saint-Isidore, en rive gauche. La programmation du pôle interrives prendra en compte les besoins en logements, commerces, services et équipements de proximité en lien avec les quartiers résidentiels existants, la réalisation d'un éco-parc d'activités et la relocalisation des MIN. Cette nouvelle polarité inter-rives bénéficiera de l'opportunité exceptionnelle que représente la liaison directe avec le centre-ville de Nice avec les chemins de fer de Provence.

S'agissant du secteur de La Baronne, il s'agit de relocaliser les activités du MIN de Nice (60 000 m²), d'y développer de l'immobilier d'entreprises ainsi que des activités connexes au MIN. Le projet prévoit également l'implantation du siège de la Chambre d'Agriculture et des activités qui lui sont liées : bureaux, salle de réunion et logements liés au Centre de Recherches Economiques et d'Actions Techniques (CREAT) et à l'exploitation de la station expérimentale ; regroupement des Organisations Professionnelles Agricoles (OPA) en vue de créer une « Maison de l'agriculture ».

Cette opération qui porte dans un premier temps sur 25 hectares, dont une première phase de 16 ha, vise ainsi à :

- créer un pôle d'excellence agroalimentaire et horticole structuré autour du nouveau MIN, de ses activités

- annexes de logistique et offrant à l'agriculture locale de nouveaux débouchés,
- générer une offre attractive en matière de locaux d'activités,
 - s'appuyer sur la qualité paysagère du site, en lien avec le parc naturel départemental des rives du Var.

Le transfert du MIN de Nice à la Baronne

La localisation des MIN d'Azur sur les terrains de La Baronne participe à une logique d'aménagement du territoire de l'Eco-Vallée portée par l'EPA en accord avec l'ensemble des partenaires.

Concernant la situation actuelle : le MIN actuel est fortement consommateur d'espace, il est en voie d'obsolescence sauf mises en oeuvre d'interventions lourdes et il n'apparaît plus comme conforme aux besoins liés aux activités actuelles de la filière. Parallèlement à cela, le site de La Baronne, choisi pour le transfert du MIN, - par ailleurs essentiel pour le développement économique de la Métropole, accueille aujourd'hui la station expérimentale du CREAT; il est essentiellement constitué de friches et de bâtiments abandonnés et /ou dans un état de dégradation avancé.

Concernant l'implantation proposée : elle résulte d'un long processus étayé par diverses études. Sur la base des marchés de définition simultanés pour « la définition de la stratégie urbaine de la plaine du Var » trois groupements, aux références internationales, ont proposé leur vision de la plaine. Les trois mandataires de ces équipes étaient WEST 8, SEURA et MATEO. Après avoir posé un diagnostic commun sur le territoire, les équipes ont proposé une stratégie d'aménagement en identifiant les leviers de la mutation propre à ce périmètre, dans le prolongement de l'étude dite de positionnement international réalisée par Rem Koolhaas. Ces études ont abouti au choix du site de La Baronne pour l'implantation du nouveau MIN. Ce choix qui au regard des diverses études menées apparaît comme compatible avec la DTA, a été approuvé par l'ensemble des partenaires qui composent

l'EPA. Le projet, sur ce site de La Baronne, est à ce titre inscrit dans le projet de territoire de l'Eco -Vallée et dans le protocole financier mentionné précédemment par lequel les différents partenaires s'engagent à participer au financement du projet.

Concernant le choix du site de La Baronne : au-delà de l'amélioration de l'accessibilité au MIN, il faut souligner la double utilité du nouveau demi-échangeur qui sera également réalisé sur le site : il va, d'une part, avoir un impact au niveau des nouveaux MIN d'Azur en offrant un accès direct pour les poids lourds au site, et d'autre part, avoir un impact sur les routes actuelles en améliorant les conditions de circulation, notamment dans le secteur de La Baronne. Le site est stratégique pour sa proximité avec les secteurs de production et son accessibilité. La modernisation de l'infrastructure et sa mise en relation avec d'autres équipements structurants sont autant d'atout pour valoriser les exploitants locaux et développer ainsi l'agriculture dans la plaine du Var.

Le projet de MIN est un projet « compact », peu consommateur d'espace, qui s'étend sur environ 14,5 ha (contre 26 ha actuellement) ; il est par ailleurs créateur de richesses et d'emplois avec 300 M€ environ de chiffre d'affaire et 750 emplois créés. Enfin, il assure un débouché commercial à 260 exploitations agricoles et horticoles.

Il permettra également aux entreprises de disposer d'un nouvel outil de travail plus performant par rapport aux nouvelles normes d'hygiène et en conformité avec les nouvelles réglementations environnementales des Grenelles I et II et avec les nouvelles technologies.

Par ailleurs, le transfert des MIN offrira la possibilité de libérer les emprises foncières nécessaires à la réalisation d'équipements d'intérêt général sur le site actuel d'implantation, comme un pôle d'échanges multimodal de dimension régionale associant tous les modes de transport et un parc des expositions de niveau international qui fait défaut actuellement à la Métropole Azurienne.

2.5 Les projets environnants

2.5.1 L'opération Nice Méridia (EPA)

Initiée sur un premier périmètre opérationnel d'environ 24 ha, la ZAC Nice Méridia correspond à la réalisation d'une technopole urbaine au sein d'un nouveau quartier. Ce projet s'intègre dans un périmètre de cohérence de 200 Ha, en se fondant sur une synergie entre espaces de développement urbain, parc des sports, éco-parc et en garantissant la cohérence avec les opérations du Grand Arénas et des Moulins, au sud et du stade Allianz

Riviera, au nord. Le programme prévoit de réaliser environ 320 000 m² de programmes immobiliers mixtes (logements, commerces de proximité, services, bureaux, éco-campus, ...), avec à terme 2 100 logements et 4 000 emplois.

2.5.2 Les projets portés par d'autres maîtres d'ouvrage que l'EPA Plaine du Var

Plusieurs maîtres d'ouvrage développent leurs propres réalisations au sein ou à proximité du projet du Grand Arénas, en lien étroit avec l'EPA, dans le cadre d'une coordination des maitrises d'ouvrage et du respect des compétences de chacun.

- Le stade Allianz Riviera (société Nice Eco Stadium)

Il s'agit d'un équipement sportif structurant, contribuant à l'animation urbaine d'un secteur situé au coeur de l'Eco - Vallée avec notamment des commerces et des restaurants. Il devrait accueillir également le musée national du sport, de grands spectacles et de nombreuses rencontres sportives internationales.

Ce stade, performant et multifonctionnel de 35 000 places dédiées au football et au rugby de haut niveau, a vocation à accueillir des séminaires, concerts, spectacles et de grands événements et sera opérationnel en juin 2013.

- La rénovation urbaine du quartier des Moulins (Métropole Nice Côte d'Azur)

Actuellement excentré à l'ouest du centre-ville niçois, ce quartier de plus de 10 000 habitants fait l'objet d'un vaste projet de rénovation urbaine. Avec sa proximité avec l'aéroport, le futur pôle d'échanges multimodal et la nouvelle ligne de tramway, le quartier des Moulins va s'ouvrir sur une nouvelle centralité.

- L'aménagement de la section Saint-Laurent-du-Var / Nice Saint-Augustin de l'autoroute A8 (ESCOTA)

Ce projet prévoit :

- la rectification du tracé de l'autoroute A8 et son élargissement à 2x3 voies sur la section Nice Promenade des Anglais / Nice Saint-Augustin,
- l'aménagement du diffuseur de Nice Promenade des Anglais avec la réalisation d'une liaison entre l'autoroute A8 et la route de Grenoble
- l'aménagement du diffuseur de Nice Saint-Augustin.

Ces aménagements permettront d'atténuer les problèmes de saturation récurrents dans le secteur, de favoriser la sécurité, d'améliorer les échanges entre l'autoroute et la route de Grenoble et de faciliter les mouvements au droit du diffuseur de Nice Saint-Augustin.

- La réalisation d'une voie structurante de 40 mètres de largeur (Métropole NCA)

Ce projet vise à créer une voie de desserte inter-quartier dans la plaine du Var, sur la rive gauche, associant l'ensemble des modes de transport suivants : véhicules particuliers, transport en commun en site propre, deuxroues et piétons. Il est notamment prévu de réserver, au centre de cette voie structurante, une bande d'environ 12 m de large afin de permettre le passage à terme d'un TCSP, de type « tramway ».

- Extension du centre commercial Cap 3000 (Altarea-Cogedim)

Actuellement soumis à autorisation de la Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC), le projet d'extension de CAP 3000 prévoit :

- la création de moyennes surfaces pour 14 210 m² de surface de vente supplémentaire,
- la création de parkings,
- la création de boutiques et le remodelage de boutiques existantes pour 11 790 m² de surface de vente supplémentaire.

L'ouverture de la totalité du centre étendu et restructuré est envisagée pour fin 2018 avec une réalisation par phases dès 2013 pour conserver le centre en activité.

3 ETAT INITIAL

3.1 Localisation

L'analyse thématique de l'état initial est réalisée à l'échelle du périmètre de la ZAC Grand Arénas.

Certaines thématiques seront toutefois analysées selon une approche territoriale plus large (aspects socioéconomiques, paysage, ...).

3.2 Milieu physique

3.2.1 Climat

La commune de Nice est soumise à un climat de type méditerranéen.

3.2.2 Topographie

Le projet se localise en rive gauche du Var, à une altitude d'environ 11 m NGF.

Figure 2 : Localisation de l'opération

3.2.3 Géologie

Le sol et le sous-sol du périmètre de l'opération sont constitués de formations quaternaires fluviatiles (Fy-z), alluvions récentes.

3.2.4 Hydrologie

Le périmètre de l'opération s'inscrit dans le bassin versant du Var. Le Var est présent à l'Ouest de l'aire d'étude.

3.2.5 Hydrogéologie

L'aire d'étude repose sur la nappe alluviale du Var : la masse d'eau souterraine de type alluvial « Alluvions du Var et Paillons ». Cette masse d'eau souterraine est vulnérable à la pollution (perméabilité élevée de l'aquifère alluvial).

L'aire d'étude repose sur la nappe alluviale du Var, masse d'eau souterraine perméable et vulnérable à la pollution, qui affleure par endroits (1 à 5 m de profondeur).

Une étude géotechnique sera réalisée ultérieurement pour définir précisément le contexte hydrogéologique sur le périmètre de ZAC.

L'aire d'étude est concernée par les périmètres de protection du champ captant des Sagnes (périmètre de protection immédiat et rapproché. Le projet devra respecter les prescriptions particulières définies au sein de ces périmètres, afin de veiller à la protection de la ressource en eau.

3.2.6 Risques

Le projet se situe dans un secteur classé en zone de sismicité moyenne, comme toute la commune de Nice.

En matière de risque inondation, l'aire d'étude directe se situe en zone bleue exceptionnelle B6 (aléa fort à très fort) définie au Plan de Prévention des Risques inondation (PPRi) Basse Vallée du Var.

Le PPRi prescrit la réalisation d'un Schéma de Cohérence Hydraulique et d'Aménagement d'Ensemble (SCHAE), sur la zone du Grand Arénas et sur celle du pôle multimodal. Ce schéma a pour objectif de prendre en compte le risque d'inondation dès les phases d'études afin de disposer d'un projet d'aménagement établi en tenant compte pleinement de ce risque d'inondation. Les résultats du SCHAE sont en cours d'intégration dans le PPRi dans le cadre de la révision partielle (arrêté préfectoral du 11 décembre 2012).

Le risque de remontée de nappe est variable sur l'aire d'étude directe, la nappe étant sub-affleurante au nord-est du périmètre. Les aléas mouvements de terrains et incendies de forêts ne concernent pas l'aire d'étude.

Aucune Installation Classée pour la Protection de l'Environnement n'est localisée dans le périmètre de l'opération. Les ICPE recensées se situent en limite de l'aire d'étude rapprochée et correspondent principalement aux installations d'approvisionnement et de dépôt en carburants de l'aéroport.

L'aire d'étude est concernée par le risque de transport de matières dangereuses (transit sur autoroute A8 et sur la voie ferrée).

Plusieurs sites Basias sont répertoriés aux abords de l'aire d'étude.

En raison de l'occupation actuelle des sols (MIN de Nice), la nécessité de réaliser des opérations de dépollution devra être étudiée dans le cadre du projet. En tout état de cause, des forages géotechniques seront réalisés sur le périmètre de ZAC pour préciser l'état des sols.

3.3 Milieu naturel

3.3.1 Espaces naturels remarquables

Le périmètre de l'opération n'intègre ni ne touche directement les périmètres d'inventaires naturalistes présents sur la commune de Nice (ZNIEFF de type II et ZPS « Basse vallée du Var »).

L'aire d'étude ne se situe pas dans un noyau de biodiversité et ne constitue pas une zone favorable au déplacement de la faune et de la flore.

Compte tenu de la nature du projet, des caractéristiques et de la localisation des sites Natura 2000, une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 est réalisée et intégrée à l'étude d'impact.

3.3.2 Faune / flore

Le site d'étude stricto sensu est globalement constitué de parcelles de végétation rudérale en situation de forte anthropisation et d'un bâti industriel qui possèdent une valeur patrimoniale et des enjeux locaux de conservation faibles. Le caractère fortement anthropisé de la zone et son absence d'habitat naturel semblent limiter ses capacités d'accueil d'espèces animales et/ou végétales présentant un enjeu règlementaire et/ou patrimonial. Au cours des journées de prospection du 21 mars 2012 et du 3 janvier 2013, aucune espèce végétale protégée et/ou rare n'a été observée en raison de la faible présence de végétation et de la forte d'anthropisation des habitats naturels présents sur la zone d'étude

Aucune espèce d'oiseaux, de reptiles, d'amphibiens et d'insectes d'intérêt communautaire et/ou patrimonial n'a pu être mise en évidence. La zone d'étude étant un site industriel parsemé de quelques bandes de zone rudérale, elle ne semble pas favorable à la présence d'espèces remarquables. Une seule espèce de reptile faiblement patrimoniale, le Lézard des murailles, a été contacté sur la zone d'étude. Cette espèce présente cependant un enjeu de conservation faible compte tenu de son faible degré de patrimonialité et de la bonne santé des populations en région PACA.

3.3.3 Continuités écologiques

L'absence de continuité écologique entre ces ensembles écosystémiques remarquables et la zone d'étude limite l'atteinte du projet sur leur bon fonctionnement écologique.

3.4 Contexte socio-économique

3.4.1 Evolution et structure de la population

La commune de Nice appartient à la Métropole Nice Côte d'Azur depuis le 1er janvier 2012 - auparavant elle faisait partie de la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur depuis sa création en 2002. La métropole regroupe désormais 46 communes et 550 000 habitants dont 344 875 habitants (INSEE, 2008) pour la seule commune de Nice, avec une densité moyenne de population élevée (près de 4 800 habitants/km²).

A l'échelle communale, le taux de variation de la population est positif mais faible : entre 1999 et 2007, la variation due au solde naturel et celle due au solde migratoire sont toutes deux de + 0,1 %.

La commune de Nice abrite une population vieillissante, avec plus de 24 % de plus de 60 ans.

Le recensement de 2008 confirme cette tendance : Nice est la ville de France qui a la plus forte proportion de plus de 60 ans.

La taille moyenne des ménages à tendance à diminuer sur le territoire : elle est de 2 pour la commune de Nice en 2008.

3.4.2 Logement et habitat

Le Programme Local de l'Habitat (PLH) de la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur, établi pour la période 2010-2015, a été adopté le 10 septembre 2010. Il a pour objectif de produire 3 500 nouveaux logements par an.

La croissance démographique et la diminution de la taille des ménages engendrent des besoins importants en logements. Les besoins en logements sont également une conséquence de l'attractivité du territoire. La pression de la demande se confronte au manque d'offres de foncier.

Le parc de logements, à l'échelle de la Métropole Nice Côte d'Azur représente 338 189 logements (recensement de 2009). Ce parc s'est accru d'environ 6,3% sur la période 1999-2009.

Le nombre de résidences secondaires reste relativement faible (16,6%) en comparaison au niveau départemental (23,4%). La part de logements vacants (10,3%) est notable et plus élevée qu'à l'échelle départementale (8,1%).

A l'échelle communale, le parc de logements s'est accru de 3,7% entre 1999 et 2009. Le nombre de résidences secondaires augmente, passant de 9,2% (en 1999) à 13% (en 2009). La part de logements vacants diminue sur cette période mais reste toujours important (12,5%).

Le logement collectif domine : 91,1% sur la commune et 81,3% à l'échelle de la communauté urbaine.

3.4.3 Tissu économique

En 2009, Nice comptait une population active de 212 085 personnes (stable depuis 1999).

En 2009, plus de la moitié des salariés des Alpes-Maritimes travaillent en dehors de leur commune de résidence. Depuis 1999, cette part a augmenté de 4% au niveau départemental, de 3,9% à l'échelle de la Métropole et de 3,5% à l'échelle communale.

La commune de Nice regroupe plus de 70% des emplois recensés à l'échelle de la communauté urbaine, qui elle-même héberge plus de la moitié des emplois identifiés à l'échelle départementale.

Entre 1999 et 2009, la population active a diminué sur la commune de Nice (- 0,2%), et a augmenté à l'échelle de la Métropole Nice Côte d'Azur (+ 2,6%) et du département (+ 7%).

La commune de Nice présente un taux de chômage relativement élevé (12,8% en 2009) en comparaison aux taux observés à l'échelle départementale et intercommunale. Ce taux a connu une nette diminution au cours de la dernière décennie.

On constate une dominance des emplois du secteur tertiaire (commerce et services), qui représentent plus de la moitié des emplois.

L'aire d'étude se situe au niveau du pôle d'activités de l'Arénas, qui accueille à ce jour plus de 300 entreprises pour plus de 3 000 emplois, sur une superficie de 10 ha. On note également la présence du Marché d'Intérêt National (M.I.N.) de Nice, marché de produits alimentaires (viandes et fruits/légumes) et marché aux fleurs.

3.5 Urbanisme et planification urbaine

3.5.1 Contexte urbain

L'aire d'étude se situe au Nord-Ouest du quartier de l'Arénas et au Nord de l'aéroport Nice Côte d'Azur, sur les emprises du Marché d'Intérêt National de Nice

Le quartier est marqué par le rythme de fonctionnement du quartier d'affaires de l'Arénas, qui intègre le siège et les services de la métropole Nice Côte d'Azur, de nombreux emplois tertiaires, des hôtels, des établissements d'enseignement supérieur, et un parc de stationnement public.

3.5.2 Occupation des sols

L'aire d'étude est fortement minéralisée (à plus de 95%). Les bâtiments existants essentiellement industriels sont principalement localisés dans l'emprise du Marché d'Intérêt National. On note également la présence de résidences d'habitation, d'un établissement de formation et de plusieurs locaux commerciaux. Une partie des terrains est occupée au sud par les parkings de l'aéroport de Nice Côte d'Azur.

A l'état actuel, le périmètre de la ZAC Grand Arénas est constitué de 2 ha de surface en pleine terre et le périmètre de l'opération Grand Arénas de 2,4 ha de surface en pleine terre.

3.5.3 Le foncier

L'emprise du projet se situe majoritairement sur des parcelles publiques. La maîtrise foncière est assurée à 95%.

Les parcelles publiques dont la maîtrise foncière n'est pas assurée par l'EPA Plaine du Var pourront faire l'objet d'échanges de domanialités ou de conventions d'occupation temporaire du domaine public.

Les parcelles privées pourront être acquises soit à l'amiable, soit dans le cadre d'une procédure d'expropriation.

3.5.4 Equipements publics

A l'échelle de la basse vallée du Var, le secteur est doté de nombreux équipements : équipements administratifs (mairie annexe, centre administratif départemental incluant la préfecture des Alpes-Maritimes), équipements de transport (aéroport Nice Côte d'Azur, gare SNCF Saint-Augustin), équipements d'enseignement (crèches, écoles, collège, lycée régional hôtelier de tourisme, Ecole Supérieure d'Informatique de Commerce et de Gestion), équipements culturels (Musée des arts asiatiques, salle le Nikaïa, bibliothèque des Moulins), équipement sportif et de loisirs (piscine, stades, parc Phoenix, ...).

3.5.5 Documents de planification et d'urbanisme

La Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes, approuvée par décret le 2 décembre 2003, identifie la plaine du Var comme un secteur à enjeux d'aménagement et de développement. Le projet d'aménagement de l'Eco-Vallée a reçu le statut d'opération d'intérêt national par décret le 8 mars 2008.

La procédure d'élaboration du SCOT de la Métropole Nice Côte d'Azur est en cours. Suite à la création de la Métropole, le périmètre doit évoluer pour inclure les 46 communes.

Le conseil communautaire a approuvé le Plan Local d'Urbanisme de Nice le 23 décembre 2010. La modification n°1 du PLU a été approuvée le 29 juin 2012. La compatibilité du projet avec le PLU sera effective au moment du dossier de réalisation de la ZAC.

3.6 Paysage

D'après l'Atlas départemental des paysages des Alpes-Maritimes, l'aire d'étude directe se situe dans l'entité paysagère de la basse vallée du Var.

Couloir naturel de liaison (pour l'eau comme pour les communications) entre mer et montagne, seule vallée large à fond plat, la plaine du Var est le miroir de l'ensemble des tensions qui ont trop souvent caractérisé l'aire azurée : compétition pour l'utilisation de l'espace, aménagements éparés et sans vision d'ensemble, suprématie des déplacements automobiles, ... Au sein de ce territoire subissant de fortes pressions, le paysage produit, ni urbain, ni rural, s'est progressivement dégradé jusqu'à devenir banal.

L'aire d'étude présente un paysage très minéral avec d'une part le quartier tertiaire de l'Arénas et d'autre part le secteur du MIN, le tout étant traversé par des infrastructures ferroviaires et routières.

3.7 Patrimoine historique et culturel

L'aire d'étude directe se situe en dehors des zones de présomption archéologique édictées au PLU de Nice et hors périmètre de protection des monuments historiques et secteurs sauvegardés de la commune de Nice.

3.8 Modalités de déplacements et flux

3.8.1 Plan de déplacements urbains

Un premier PDU a été défini sur la période 2007-2015. Suite aux évolutions de périmètres et de statut de la collectivité, l'élaboration d'un nouveau PDU est en cours (phases de concertation).

L'aménagement du pôle d'échanges multimodal Nice-Aéroport entre dans la politique de déplacements mise en place dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains.

La création d'espaces publics de qualité au coeur du quartier du pôle d'échanges multimodal a pour objectif de faciliter les échanges et de développer l'utilisation des transports publics et des modes de déplacements doux.

3.8.2 Déplacements et réseau viaire

L'aire d'étude se positionne de façon stratégique à l'intersection entre l'autoroute A8, la route de Grenoble, le boulevard René Cassin, le boulevard Georges Pompidou, et la Promenade des Anglais.

Le réseau viaire est essentiellement orienté Est-Ouest en raison de la faiblesse des liaisons Nord-Sud (à l'exception du Bd Pompidou).

Le secteur Saint-Augustin constitue le point d'entrée majeur de la ville de Nice, drainant la majorité des flux automobiles, venant de l'ouest par le pont Napoléon III et par l'autoroute A8, seuls ouvrages de franchissement du Var en partie sud.

Le maillage du réseau viaire structurant est très dense, dans un périmètre physiquement contraint. Il comporte de nombreux points d'échanges majeurs, au fonctionnement complexe.

3.8.3 Réseau de transport en commun

L'aire d'étude est desservie par 10 lignes de bus urbains.

3.8.4 Déplacements et réseau ferroviaire

L'aire d'étude est traversée par la ligne de chemin de fer Marseille-Vintimille et est desservie par la gare Saint-Augustin située immédiatement à l'est.

3.8.5 Modes doux

Dans ce secteur pensé et aménagé pour la voiture, les circulations douces bien que défavorisées par les coupures existantes, se développent progressivement (piste cyclable littorale longeant la promenade des Anglais et voie cyclable récemment créée autour du quartier de l'Arénas en lien avec les stations de vélos bleus).

3.8.6 Accessibilité

Le schéma directeur d'accessibilité des transports collectifs urbains de Nice Côte d'Azur 2011 -2015 a été approuvé par le Conseil Communautaire du 19 décembre 2011.

Des mesures d'aménagement et d'exploitation pour l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) aux transports en commun ont été entreprises sur le réseau des Lignes Azur : mise aux normes des quais, bus équipés de palettes rétractables et de validation en porte centrale, un service à la demande (Créabus) sur réservation,...

Sur le réseau de bus, les lignes 3 / 7 / 9 / 10 / 22 / 23 sont équipées pour l'accessibilité des PMR et plus de 150 arrêts du réseau sont aménagés (CADAM, route de Grenoble, ...). Le réseau de tramway est totalement accessible.

3.8.7 Stationnement

L'offre de stationnement sur l'aire d'étude est très importante et est nécessairement associée à des générateurs de déplacements majeurs. Elle reste ainsi largement concentrée sur l'aéroport (plus de 9 000 places, dont 2 650 réservées au personnel).

Dans l'aire d'étude rapprochée, le quartier d'affaires de l'Arénas dispose quant à lui de 1 400 places et le MIN de 1 000 places.

Dans l'aire d'étude directe, le parc relais Parcazur Saint-Augustin dispose de 180 places et est aujourd'hui saturé.

3.8.8 Aéroport Nice Côte d'Azur

Deuxième aéroport de France, l'aéroport de Nice offre une desserte de 104 destinations au départ de Nice en 2012 et draine chaque année plus de 10 millions de passagers, constituant ainsi l'un des principaux pôles générateurs de déplacement de la métropole.

3.9 Réseaux

Le périmètre de l'opération est desservi par les réseaux d'eaux pluviales, d'eaux usées et d'eau potable gérés par la Métropole Nice Côte d'Azur.

Le périmètre de l'opération est également desservi par l'ensemble des réseaux secs disponibles sur la commune (électricité, gaz, téléphonie...).

3.10 Cadre de vie

3.10.1 Gestion des déchets

La Métropole Nice Côte d'Azur assure la compétence d'élimination et de valorisation des déchets des ménages pour les communes membres.

3.10.2 Ambiance sonore

Une campagne de mesures acoustiques a été réalisée du lundi 17 décembre au mardi 18 décembre 2012.

Au total, 3 mesures de bruit de longue durée (24h.) et 8 prélèvements de courte durée ont été réparties le long de l'itinéraire à étudier.

L'ambiance sonore est non modérée de jour et de nuit pour 3 de ces 11 points de mesures. Deux points sont caractérisés par une ambiance sonore non modérée de jour et 5 points de mesures présentent une ambiance sonore modérée de jour.

3.10.3 Qualité de l'air

Pour évaluer l'impact de l'aménagement de la ZAC Grand Arénas sur le bilan des émissions atmosphériques, une étude Air de niveau II a été réalisée.

Les valeurs mesurées en dioxyde d'azote, bon indicateur du trafic automobile, sont relativement faibles et inférieures aux différentes valeurs limites.

Pour les particules (PM10), la valeur journalière maximale mesurée est supérieure à la valeur limite de 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ et pour le benzène, les moyennes annuelles sont supérieures à l'objectif de qualité fixé à 2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

3.11 Synthèse des enjeux

L'analyse de l'état initial du site a permis de mettre en évidence les principaux enjeux à l'échelle de l'aire d'étude et de définir le niveau de sensibilité vis-à-vis de la réalisation du projet.

Dans ce cadre, il convient de noter l'absence de sensibilité ou une sensibilité faible pour les thématiques relatives au patrimoine, aux déplacements, au contexte socio-économique, à l'urbanisme et au paysage.

L'hydrogéologie et l'hydrologie présentent une sensibilité moyenne à forte vis-à-vis du projet en raison de la présence du Var à l'ouest du périmètre de l'opération, et de sa nappe alluviale, aquifère perméable, vulnérable à la pollution, qui affleure par endroits (1 à 3 m de profondeur) et qui est exploitée pour l'alimentation en eau potable (champ captant des Sagnes).

Le risque d'inondation lié à la présence du Var induit une sensibilité forte : la réalisation du schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble prend en compte ce risque dès les études de conception du projet.

La sensibilité vis-à-vis de l'ambiance acoustique et de la gestion des déchets reste moyenne et doit être prise en compte dans la réalisation du projet.

L'EPA Plaine du Var s'engage à prendre en compte les enjeux environnementaux et les niveaux de sensibilité identifiés. Dans ce cadre, l'opération répond aux problématiques du site.

Au sein de ce secteur actuellement fortement minéralisé (plus de 95% imperméabilisés), le projet permet de restituer 25% de surfaces de pleine terre.

Des espaces publics de qualité sont créés, favorisant le développement des modes doux, aujourd'hui quasiment inexistant dans ce secteur marqué par les coupures urbaines.

4 JUSTIFICATION DU CHOIX ET PRESENTATION DU PROJET RETENU

4.1 Objet et justification de l'opération

4.1.1 Objet de la ZAC

La ZAC du Grand Arénas est située dans la partie sud du projet de l'Eco-Vallée. Elle s'étend sur une superficie d'environ 40 ha.

Le périmètre de la ZAC du Grand Arénas est délimité par la route de Grenoble au Nord, le quartier de l'Arénas à l'Est, la promenade des Anglais et l'aéroport au Sud et les rives du Var à l'ouest. Le territoire du Grand Arénas est traversé d'est en ouest par le boulevard René Cassin et la voie ferrée.

4.1.2 Le Grand Arénas : projet structurant de l'Eco-Vallée

L'opération Grand Arénas, l'une des quatre opérations prioritaires de l'EPA, vise à permettre la réorganisation urbaine de l'ensemble de la partie sud de la plaine autour d'un quartier urbain mixte en créant des liens entre les quartiers environnants et les autres équipements de la basse vallée du Var ainsi qu'en proposant des respirations vertes dans un cadre circulatoire apaisé.

Le projet repose sur quatre axes structurants :

- le développement économique : il s'agit de doter la métropole azurée d'un centre d'affaires de portée internationale et de favoriser la diversification des activités notamment grâce au Projet du Parc des Expositions.
- le développement des mobilités : il s'agit de bénéficier de la proximité immédiate du pôle d'échanges multimodal Nice-Aéroport.
- le développement écologique : il s'agit de s'appuyer sur les trames verte et bleue pour la biodiversité et de protéger la ressource en eau.
- le développement urbain d'un lieu de vie : il s'agit de développer les mixités pour la ville durable de demain.

Ce quartier sera réalisé en suivant le principe de mixité fonctionnelle en développant des bureaux, des logements, des équipements, des commerces et des services.

Figure 3 : Perception du projet Grand Arénas (Source : Mateoarquitectura)

4.2 Présentation du projet urbain

4.2.1 Les espaces naturels

Le site est marqué par les infrastructures d'accès à la ville : l'autoroute A8, la route de Grenoble, la promenade des Anglais et les voies ferrées au coeur du site, qui le traversent d'Ouest en Est.

Le projet urbain propose la mise en place de larges axes verts dans la continuité des voies existantes et en parallèle du Var qui structureront le futur quartier.

Le maillage vert du quartier franchira les ruptures urbaines actuelles et reliera le Grand Arénas aux quartiers limitrophes en installant un système de macro-lots à l'échelle du site. Le point d'ancrage de la trame verte du secteur sera constitué par le Parc de l'Eau aménagé en bordure du Var.

Figure 4 : Maillage vert et création de macro-lots (Mateo Arquitectura)

Un écoparc urbain

L'espace entre le quartier de l'Arénas et l'axe du pôle d'échanges multimodal Nice–Aéroport sera aménagé en écoparc urbain. A ce niveau, les plantations créées seront aménagées à partir d'essences locales.

L'ambition est de faire de cet écoparc, un parc spécial assurant la charnière entre le quartier de l'Arénas et le futur quartier du Grand Arénas.

Figure 5 : représentation de l'écoparc urbain (Mateo Arquitectura)

4.2.2 Une double logique de mouvement : les axes Est/Ouest et Nord/Sud

Les infrastructures de la ville de Nice se structurent autour d'un tracé Est/Ouest (la voie ferrée, la promenade des Anglais) et qui divisent la ville en deux parties.

Le périmètre du site est également structuré le long de la vallée par les tracés Nord/Sud de l'autoroute, de la route de Grenoble et la ligne de tramway.

4.2.3 Une nouvelle conception de la circulation pour un quartier accessible

Le projet urbain répond aux problématiques de circulations et d'accessibilité identifiées sur le secteur du Grand Arénas, notamment par l'apaisement des voiries principales (route de Grenoble, promenade des Anglais et boulevard Cassin).

4.2.4 Les risques naturels pris en compte dès la conception du projet

L'urbanisation du quartier Grand Arénas est règlementée, en matière de risques inondation, par le Plan de Prévention du Risque Inondation du Var (PPRI), approuvé le 18 avril 2011.

Le PPRI délimite les zones dites du « Grand Arénas » et du « Pôle multimodal » dans lesquelles l'aménagement est autorisé sous réserve qu'un Schéma de Cohérence Hydraulique et d'Aménagement d'Ensemble (SCHAE) soit élaboré. Le SCHAE permet de qualifier l'inondabilité de la zone pendant et après aménagement ainsi que l'impact de cet aménagement sur les secteurs voisins pour des hypothèses hydrologiques précisées dans le règlement du PPRI.

Le SCHAE a été établi en relation étroite avec l'Etat, les collectivités et les acteurs concernés (Préfecture, DDTM06, Conseil général, métropole Nice Côte d'Azur, commune de Nice, SDIS, RFF, société des aéroports de la Côte d'Azur). Son élaboration répond aux exigences et aux règles que le PPRI a prescrites et notamment aux trois critères suivants :

ne pas augmenter le risque et démontrer l'absence d'impact sur la vulnérabilité des secteurs voisins ;

définir des lignes iso cotes de référence spécifiques pour le projet ;

prévoir un plan d'intervention des secours spécifique en cas de crise majeure.

Un plan de synthèse de la situation la plus pessimiste en matière d'inondation dans le secteur a été réalisé : il définit la côte de référence correspond à la crue maximale (avec rupture de digue) au-dessus de laquelle pourront être localisés les premiers niveaux aménageables des bâtiments.

Une procédure de révision partielle du PPRI, à l'initiative de l'Etat, est en cours pour traduire au plan réglementaire les conclusions issues du SCHAE. (cf. arrêté préfectoral du 11 décembre 2012)

4.3 Raisons du choix du projet

4.3.1 Raisons pour lesquelles le projet a été retenu au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur

Le projet d'aménagement du Grand Arénas entre dans le cadre du projet urbain de la ville et répond aux orientations du PADD : se loger et vivre ensemble, affirmer Nice comme métropole internationale et mieux circuler et se déplacer autrement.

Les vocations de zonage du PLU de Nice sont en cohérence avec le projet Grand Arénas. La compatibilité exacte sera vérifiée par la suite lors du dossier de réalisation, lorsque le projet présentera un degré de précision supérieur.

4.3.2 Insertion environnementale et urbaine

- Les séquences urbaines structurantes

Trois séquences urbaines majeures caractériseront le futur quartier :

- la route de Grenoble sera aménagée en boulevard urbain pour créer un véritable espace public de liaison entre quartiers,
- la voie ferrée, par la traversée du quartier du Grand Arénas,
- la promenade des Anglais sera prolongée dans son caractère paysager jusqu'au bord du Var.

- La forme bâtie

La forme bâtie est traitée comme une architecture à grande échelle.

Un travail fin a permis de jouer sur un rythme de vides et de pleins qui animeront les façades urbaines du Grand Arénas.

Un quartier résolument urbain

Le positionnement et la programmation feront du Grand Arénas une nouvelle centralité à l'échelle de la métropole. Sa forme reflétera le caractère urbain du nouveau quartier. Le découpage en macro-lots permettra d'introduire des ensembles bâtis à l'échelle de l'étendu du site. Ces grandes pièces urbaines s'affirmeront par un alignement quasi-continu sur l'espace public.

Un quartier de vie, ouvert et accessible

Le projet ne prévoit pas seulement la création d'un centre d'affaires mais un véritable quartier de ville, un quartier de logements, de commerces, de bureaux, de services et d'équipements avec des espaces publics accueillants et des espaces verts de loisirs et de détente.

4.4 Phasage du projet

Un phasage prévisionnel de l'opération a été réalisé lors des études de conception. Il est présenté ci -après.

2016 : libération des emprises par le transfert des activités du MIN sur le site de la Baronne envisagé fin 2016,

2018 - 2020 : aménagement du pôle d'échanges multimodal et construction des gares TER et TGV

2025 : terme de la construction du Grand Arénas.

4.5 Engagements de l'Eco-Vallée

L'EPA Plaine du Var a souhaité développer l'opération Grand Arénas sur la base d'une conception écoexemplaire qui tienne compte des enjeux environnementaux et des sensibilités du site telles qu'identifiées au travers de l'analyse de l'état initial du site et de son environnement dès les premières phases d'études.

Cette éco-exemplarité de l'opération s'inscrit en cohérence avec la stratégie de l'Eco-Vallée, définie dans le projet de territoire et s'appuie d'une part sur le respect des orientations et engagements pris au niveau national et local dans les domaines du climat, de l'énergie, de l'eau et des risques et d'autre part sur l'application des outils établis par l'EPA (cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction, guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques).

Par ailleurs, le périmètre Grand Arénas - pôle multimodal de Nice Aéroport a été identifié comme l'un des deux périmètres opérationnels d'intervention du fonds « ville de demain » et a ainsi vocation à jouer un rôle démonstrateur pour les nouveaux modes de faire la ville qui sont véhiculés par la démarche EcoCités.

Le projet, inscrit dans l'EcoCité Nice Côte d'Azur, doit ainsi répondre à un haut niveau de performance environnementale et d'innovation.

4.5.1 Le Cadre de Référence pour la Qualité Environnementale de l'aménagement et de la construction dans la plaine du Var

Le cadre de référence pour la qualité environnementale (CRQE) de l'aménagement et de la construction dans la plaine du Var définit la stratégie poursuivie en matière de qualité environnementale au sein de l'Eco-Vallée et précise les objectifs en termes de qualité environnementale à atteindre par les opérateurs dans le cadre des projets d'aménagement et de construction.

Pour répondre aux enjeux propres au territoire de l'Eco-Vallée, les objectifs à prendre en compte pour la réalisation des projets d'aménagement et de construction sont identifiés dans une grille de critères au travers de 8 thématiques : Systèmes de management de l'opération / Paysage et biodiversité / Confort, matériaux, risques et santé / Energie / Eau / Déchets / Déplacements / Gouvernance.

L'EPA Plaine du Var utilise le cadre de référence dans les opérations dont il assure la maîtrise d'ouvrage.

4.5.2 Le guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques dans l'Eco-Vallée

Le guide pour la prise en compte de la biodiversité et des continuités écologiques exprime l'engagement écologique de l'Eco-Vallée, en continuité des orientations majeures de l'Etat en matière de développement durable et de biodiversité (stratégie nationale pour la biodiversité 2011-2020 et les lois Grenelle 1 et 2).

Cette démarche a pour objet d'identifier et de caractériser les fonctionnalités écologiques, sur la plaine du Var, afin de pouvoir définir un système de gestion opérationnelle de la biodiversité, en cohérence avec les territoires adjacents.

Le guide s'adresse aux maîtres d'ouvrage publics et privés, à la maîtrise d'oeuvre associée aux projets d'aménagement et de construction et aux entreprises en charge des réalisations mais également aux collectivités en lien avec l'élaboration des documents d'urbanisme.

Sur l'ensemble de l'Eco-Vallée, 33 secteurs d'intérêt écologique ont été définis pour faciliter la localisation spatiale des enjeux (préserver l'existant, améliorer le fonctionnement des corridors, recréer des connections manquantes, inclure une démarche de « continuité écologique » dans les nouveaux aménagements). Une boîte à

outils regroupe des propositions de mesures.

4.5.3 La charte chantier vert

Les travaux regroupent toutes les opérations nécessaires à l'aménagement de la ZAC Grand Arénas (démolitions, dévoiement des réseaux et terrassements généraux, viabilisation des îlots, aménagement des espaces publics, aménagement de surface, stationnement, ...).

L'ensemble des travaux sera réalisé suivant la « charte chantier vert de la plaine du Var », intégrée au cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction.

Cette charte fera partie des pièces contractuelles du marché de travaux remis à chaque entreprise intervenant sur le chantier.

Les exigences liées aux différents points de la Charte sont notamment les suivantes :

- la limitation des nuisances aux riverains et aux travailleurs,
- la lutte contre les nuisances environnementales,
- la protection des ressources,
- la gestion durable des déchets de chantier,
- l'information et la sensibilisation des entreprises et des riverains.

5 SYNTHÈSE DES ENJEUX, IMPACTS TEMPORAIRES ET PERMANENTS ET MESURES D'ÉVITEMENT OU DE COMPENSATION ENVISAGÉES

5.1 Impacts du projet et mesures

5.1.1 Milieu physique

.

Climatologie

Le projet n'est pas de nature à avoir une incidence sur le climat local ou régional.

.

Relief et topographie

Le projet comprend la réalisation d'opérations d'affouillement et de terrassement qui auront un impact important sur le relief et la topographie du site.

Les terrassements éviteront toute déstabilisation des terrains remaniés et des ouvrages mitoyens. Le projet veillera à utiliser un maximum de terre de remblais d'origine locale sous réserve des besoins en termes de portance fonction de la destination de la voie.

Afin de mieux appréhender les problématiques de mouvements de terre liés à la réalisation des opérations d'aménagement (gestion des déblais / remblais et des sols pollués) l'EPA plaine du Var vient d'engager une démarche de valorisation environnementale des sols avec le concours d'un bureau d'étude spécialisé dont la mission consistera notamment à :

- une caractérisation agropédologique et d'analyses agronomiques en accompagnement des études géotechniques
- une mise en place de l'orientation stratégique de la démarche de valorisation des sols

Cette étude sera réalisée de manière transversale entre les opérations de la ZAC Grand Arénas et celle de la ZAC Nice Méridia. Elle s'effectuera en lien étroit avec les équipes de maîtrise d'oeuvre des infrastructures et notamment le coordonnateur de chantier afin d'optimiser la gestion des terres sur site, les volumes de terre à mettre en décharge contrôlée, le coût des travaux d'aménagement ainsi que le bilan carbone global.

.

Géotechnique

Les travaux nécessaires à l'aménagement comprennent des opérations d'affouillement pouvant avoir un impact sur la géologie locale. Une étude géotechnique sera réalisée.

.

Hydrogéologie

Le projet n'engendrera aucun rejet, ni prélèvement vers les eaux souterraines en phase exploitation. Il est possible qu'il y ait des pompages d'eaux d'exhaures en phase travaux.

Le chantier génère un risque de pollution accidentelle. En effet, la présence d'engins et de matériaux peut entraîner des déversements de produits polluants (produits chimiques, hydrocarbures, laitances de béton ...). Si une telle pollution n'est pas rapidement stoppée, elle peut contaminer le sol et le sous-sol notamment la nappe.

Certaines de ces mesures, mises en place pendant le chantier, visent à éviter toute pollution et à préserver les eaux souterraines : réalisation des travaux souterrains en période basses eaux, utilisation de matériaux inertes en contact avec les eaux, mise en place d'aires de stockage et d'entretien des engins et du matériel étanches ou de ruissellement, aucun rejet vers des eaux souterraines, ...

Le projet devra respecter les prescriptions particulières applicables au sein des périmètres de protection rapproché et immédiat du captage des Sagnes.

Eaux superficielles

Les travaux nécessitent des opérations de terrassements, dont la démolition des surfaces déjà aménagées sur le site. Par conséquent, ces surfaces seront « à nu » le temps de la reconstruction.

Le projet conduit à une réduction des surfaces imperméabilisées. A terme, le projet induira une diminution des débits d'eaux pluviales évacués par le réseau métropolitain de collecte des eaux pluviales déjà existant sur le site et dont les exutoires sont le Var et le milieu marin.

La période de chantier est toujours une phase délicate car elle est source de nuisances pour les milieux aquatiques. Les pollutions générées sont généralement ponctuelles et temporaires.

Les eaux de ruissellement des zones de chantier seront recueillies en phase travaux dans des bassins de dépollution/décantation avant rejet à débit acceptable par le réseau métropolitain d'évacuation des eaux pluviales.

Le projet prévoit la mise en place de réseaux d'assainissement pluviaux raccordé aux réseaux métropolitains. Les rejets pluviaux respecteront le règlement d'assainissement de Nice Côte d'Azur.

Aucun rejet direct vers le Var ou la mer Méditerranée n'aura lieu.

En cas de pollution accidentelle importante, un dispositif d'intervention sera mis en oeuvre sous l'autorité de Nice Côte d'Azur (et du préfet selon l'ampleur) prévoyant à minima : un accès pour intervenir rapidement, les personnes à prévenir en priorité et les modalités d'intervention.

Risque inondation

La période de travaux n'aura pas d'impact sur le risque d'inondation à l'aval. Les zones de chantier veilleront à respecter les axes d'écoulements des eaux. Situé à proximité de l'exutoire du bassin versant du Var, l'impact du projet sur les secteurs à l'aval est limité. Les installations de chantier ne constitueront pas de remblais en zone inondable, pouvant entraîner un obstacle à l'écoulement des eaux.

L'aménagement de la ZAC Grand Arénas ne réduira pas le champ d'expansion des crues du Var. Pour une crue d'ordre centennale, le projet n'aura aucun impact sur le risque d'inondation.

Toutes les mesures seront prises pour ne pas modifier l'écoulement des eaux et pour ne pas aggraver le risque

d'inondation. Le site rejettera moins d'eau qu'actuellement du fait de la réduction de l'imperméabilisation du site.

Conformément aux prescriptions du plan de prévention des risques inondation (PPRi), un schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble (SCHAE) a été réalisé par l'EPA. Les résultats du SCHAE sont en cours d'intégration dans le PPRi dans le cadre de sa révision partielle.

.

Risque sismique

Le projet respectera les règles parasismiques en vigueur. Ces règles sont adaptées au risque présent au niveau du site et doivent limiter les effets et dégâts d'un séisme.

.

Risque industriel

Des mesures de plusieurs ordres doivent être mises en oeuvre pour éviter tout risque lors du chantier : bonne gestion des déchets, mesures de préservation des eaux superficielles et souterraines, mesures de réductions des nuisances sonores et olfactives, sécurisation du chantier, ...

.

Transport de matières dangereuses

Le risque est accentué en phase chantier en raison des livraisons, du stockage, du ravitaillement ou de l'utilisation de matières dangereuses et par la réalisation de travaux à proximité de canalisations de transport ou des voies ferrées concernées par le TMD.

En phase d'exploitation, ce risque est plus faible, les activités futures dans le quartier ne nécessiteront pas d'apport particulier de matières à risques (absence d'industrie, de station-service...).

Des règles de sécurité sont mises en place pendant les chantiers. Des aires spécifiques sont aménagées pour les opérations de ravitaillement, d'entretien, de stockage des engins et du matériel. Ces aires sont étanches.

D'autre part, les exploitants des ouvrages ou transporteurs de TMD doivent respecter des règles spécifiques pour éviter tout accident. Des mesures à appliquer en cas d'accidents sont également définies.

Les sites et sols pollués

Au regard de la base de donnée BASIAS du BRGM, une ancienne activité (laboratoire ciné film) a été exploitée au droit du site. Aujourd'hui, le site a été réaménagé en parking.

Cette ancienne activité potentiellement polluante est susceptible d'avoir un impact sur les sols et les eaux du site.

Le plan de masse sera élaboré en tenant compte de l'historique du site et des risques engendrés par les activités passées. Si besoin, des reconnaissances de sols seront réalisés ultérieurement afin de caractériser la nature et la qualité des sols et d'en conclure leur compatibilité vis-à-vis du projet.

5.1.2 Milieu naturel

Zones remarquables / continuité écologique

Le projet n'est pas de nature à impacter les zones écologiques, ainsi que les continuités écologiques situées en dehors de l'aire d'étude, du fait des caractéristiques des aménagements programmés.

La réalisation des aménagements paysagers notamment, va concourir à instaurer des liens fonctionnels entre les différents espaces et ainsi faciliter la circulation et les refuges pour les espèces à l'échelle du site.

Faune et flore

Les travaux induiront un dérangement pour les espèces de faune présentes (bruit, poussières). Cependant, ce dérangement sera minime du fait du contexte urbain qui constitue en soi un environnement très perturbé, accueillant une faune peu développée.

Le calendrier des travaux tiendra compte des périodes sensibles pour la faune et la flore.

Des prescriptions relatives à la propreté et à la gestion des chantiers seront incluses dans les procédures de consultation des entreprises afin de préserver l'environnement naturel.

Le projet inclut de nombreux aménagements paysagers qui vont modifier durablement le milieu environnant

Les aménagements paysagers et plantations inclus dans le projet concourent à restaurer les continuités écologiques à l'échelle du site, par la création d'axes végétalisés qui facilitent la circulation des espèces à l'échelle du site.

Un type de palette végétale est défini afin d'assurer une continuité écologique à l'échelle de la plaine du Var dans le cadre du guide pour la prise en compte de la biodiversité édité par l'EPA Plaine du Var.

5.1.3 Socio-économie

.

Démographie

Le projet va conduire à une revalorisation du quartier Grand Arénas. L'attractivité du territoire sera renforcée. Le projet aura par conséquent un impact positif sur la dynamique démographique : attraction de nouveaux ménages, croissance démographique, ...

.

Le logement et l'habitat

Les riverains seront tenus informés de l'avancement des travaux et des nuisances générées par le chantier.

La desserte locale des habitations devra être étudiée afin de limiter l'impact sur les riverains du site.

Le planning prévisionnel du chantier sera mis à disposition des riverains et, les dispositions prises pour préserver et maintenir les usages sur l'espace public : circulation générale, transport en commun, accès riverain, livraisons, marchés, stationnement, etc. seront également indiqués.

.

Emploi

Les travaux du nouveau quartier auront un impact positif sur les entreprises locales liées aux travaux de construction : la réalisation des travaux engendrera une demande de main d'oeuvre et par conséquent la

possibilité de création d'emplois dans le secteur des travaux publics.

.

Tissu économique

Les travaux d'aménagement conduiront à des modifications de la voirie, de la circulation générale et perturberont momentanément les activités riveraines. Toutes les mesures destinées à limiter cette gêne et à en réduire la durée font partie intégrante de la réflexion initiale et seront prises en compte dans l'organisation du futur chantier.

Un dispositif d'information des usagers et des riverains sur les travaux et la durée sera notamment mis en place.

5.1.4 Urbanisme

.

Développement urbain

Le périmètre de l'opération est concerné par plusieurs projets urbains avec des échéances de réalisation variables : aménagement du pôle d'échanges multimodal, extension du réseau de tramway, projet de création de la ligne à grande vitesse, aménagement du Nice Stadium, projet de renouvellement urbain du quartier des Moulins, ...

Les travaux des projets réalisés en interface devront respecter un phasage adéquat pour ne pas perturber le bon déroulement de l'ensemble des travaux. Les différents maîtres d'ouvrage seront concertés.

.

Occupation des sols

La phase de travaux va modifier temporairement l'occupation des sols. Une base vie, des aires de stockage, des containers à déchets et des barrières de protection seront installés. Des engins de chantier et des poids lourds circuleront sur le site.

Lors des démolitions, une méthode d'intervention spécifique devra être mise en oeuvre afin de réduire au maximum l'émission de poussières, de vibrations et de bruit, et de traiter avec efficacité le tri des déchets sur place en vue du recyclage des matériaux de construction.

Dans le cadre du projet de territoire de l'Eco-Vallée, les activités des MIN d'Azur (60 000 m²) sont transférées sur

le site de la Baronne.

Outre le choix de la localisation d'un site fortement minéralisé et dont l'état initial a mis en exergue le caractère fortement dégradé, il s'agit de reconstruire en améliorant le cadre de vie et le cadre de nature en ville. Le projet n'augmente pas l'emprise des terres actuellement artificialisées à hauteur de 95%. Au contraire, l'aménagement participe de la réduction des espaces imperméabilisés par la création de 25% d'espaces en pleine terre sur l'emprise de la ZAC,

Le tableau ci-dessous établit le bilan de la consommation d'espaces dans le cadre de l'opération :

Superficies d'espaces en
pleine terre (en ha)

ZAC Grand Arénas

Etat initial

2

Après réalisation du projet

10

Gain d'espaces en pleine terre

8

Le bilan de l'occupation de l'espace générée par l'opération Grand Arénas et la ZAC Grand Arénas est positif.

Le foncier

La maîtrise foncière est assurée à 95%. 5% du foncier nécessaire (parcelles privées) fera l'objet d'acquisition soit à l'amiable, soit dans le cadre d'une procédure d'expropriation.

Equipements et espaces publics

L'emprise du projet n'accueille actuellement aucun équipement public. Les équipements publics situés à proximité ne seront pas impactés par les travaux ; leur accès sera maintenu.

L'organisation générale des travaux garantira l'accessibilité aux équipements situés aux abords immédiats du projet dans les meilleures conditions de sécurité (signalétique, barrières,...).

Documents d'urbanisme et d'aménagement

Le projet est compatible avec les documents de planification en vigueur (DTA, SCOT, PLU...).

La compatibilité du projet avec le PLU sera effective au moment du dossier de réalisation de la ZAC.

5.1.5 Paysage

Les chantiers sont générateurs de résidus de toutes natures liés à l'utilisation des consommables. L'impact visuel lié au stockage des déchets dans un secteur de chantier ou au contraire à la dispersion d'emballages dans les secteurs situés à proximité du chantier (déchets emportés par le vent) sera pris en compte, notamment pour les riverains les plus proches.

L'impact paysager du projet d'aménagement sera positif. Le projet conduit à une réorganisation et requalification du tissu urbain. L'opération conduit à la création d'un nouveau quartier de vie favorisant la mixité fonctionnelle et permettant une meilleure lisibilité des espaces et des fonctions associées.

Le traitement paysager intégré au projet vise à permettre une intégration paysagère, en valorisant les aspects paysagers et en prenant en compte les grands paysages et les perceptions visuelles à l'échelle de la plaine du Var.

Des prescriptions relatives à la propreté et à la gestion des chantiers seront incluses dans les procédures de consultation des entreprises afin de préserver l'environnement naturel ou urbain (cf. Charte Chantier vert). En effet, les entreprises devront assurer un entretien quotidien du site par le ramassage des débris de matériaux ou d'éventuels détritrus.

5.1.6 Patrimoine historique et culturel

Le projet n'aura pas d'impact sur le patrimoine archéologique, ni sur le patrimoine historique de la ville de Nice.

En application de la loi du 27 septembre 1941, toute découverte fortuite qui pourrait être effectuée dans le cadre des travaux devra être immédiatement déclarée à la commune et aux services de l'Etat compétents.

5.1.7 Modalités de déplacement et les flux

.

Trafic routier

Le trafic des véhicules associés au chantier pourra entraîner une augmentation des flux de circulation sur les voies locales. Toutefois, l'impact sur le trafic sera minimisé par le choix des périodes de travaux (hors période de fort trafic).

Les travaux pourront générer des nuisances pour les riverains, et présenter des risques pour l'environnement immédiat des infrastructures

Les travaux se déroulant sous circulation, une circulation fonctionnelle minimum avec signalisation adaptée sera maintenue pour les usagers et, a minima, pour les riverains pendant la durée du chantier

Des dispositifs adaptés aux différentes contraintes permettront de limiter les effets des travaux réalisés sur voirie : passerelles de franchissement des tranchées, préservation des accès aux riverains et aux activités professionnelles riveraines.

Des modifications des sens de circulations pourront intervenir sur l'emprise du projet. Une bonne accessibilité sera maintenue pendant toute la phase travaux et en phase exploitation pour les équipements publics et notamment pour l'aéroport.

.

Modes doux de déplacements

Le projet s'accompagne d'une redéfinition de l'offre en transport en commun, d'un développement des pistes cyclables.

.

Stationnement

L'offre de stationnement sur la ZAC Grand Arénas se fera en lien avec le développement des programmes immobiliers. Des études pour en préciser les besoins seront engagées dans le cadre des études de maîtrise d'oeuvre de la ZAC, tant sur le stationnement privé que public.

5.1.8 Réseaux

L'ensemble des réseaux souterrains et aériens pourra être affecté par les travaux.

Les réseaux seront redimensionnés ou créés de manière à pouvoir assurer les besoins du site.

Le projet va induire la mise en place de nouveaux réseaux (éclairage public sur les nouvelles voiries, réseaux d'alimentation des nouveaux bâtiments, ...).

5.1.9 Cadre de vie

.

La gestion des déchets

Le chantier est susceptible d'induire la production de déchets très hétérogènes. Ils seront évacués et traités dans des filières d'élimination agréées.

Le bilan des terrassements induits par le projet n'est pas connu à ce jour. Il fera l'objet d'une estimation lors de l'établissement du dossier de réalisation de la ZAC.

Les bureaux et logements devront notamment être conçus et aménagés pour faciliter le tri des déchets et leur stockage intermédiaire.

.
L'ambiance acoustique

Un chantier est, par nature, une activité bruyante. On distinguera le bruit lié au chantier lui-même (sur le site et une zone périphérique) et le bruit lié aux transports de chantier.

Les nuisances sonores et vibratoires seront dues aux engins et matériels intervenant sur le chantier. Les plus fortes d'entre-elles seront associées aux opérations :

Toutes les mesures pour limiter le bruit du chantier seront mises en oeuvre par les entreprises de travaux : respect de la réglementation relative aux bruits de chantier, respect des horaires de chantier, implantation des installations de chantier et des matériels bruyants le plus à l'écart possible des zones d'habitat existantes, choix d'itinéraires d'accès le moins gênant pour les riverains, ...

Les résultats des calculs acoustiques en situation future montrent qu'à terme le projet n'induit pas une augmentation des nuisances de plus de 2 dB(A) en considérant le bruit généré par les infrastructures routières et le tramway.

L'impact du projet sur l'ambiance sonore en phase aménagée sur les constructions existantes est non significatif d'un point de vue acoustique et ne nécessite pas la mise en place de mesures compensatoires.

Sur les 40 hectares de constructions prévus par le projet (logement, bureau, commerces...) on constate qu'en fonction de leur exposition au réseau de voirie, les niveaux de bruit devraient varier de 50 à 70 dB(A) en journée suivant les endroits. Les bâtiments les plus impactés par la voirie sont ceux se situant face aux infrastructures bordant le site de la future ZAC: l'autoroute A8, la promenade des anglais, le Bd René Cassin ou la route de Grenoble.

Il incombe au maître d'ouvrage de chaque bâtiment projeté de prendre en compte les nuisances sonores pour assurer un isolement acoustique à chaque construction en fonction de sa nature (les logements doivent par exemple être isolés conformément à l'arrêté du 30 mai 1996 relatif au classement des voies bruyantes).

Outre les contraintes liées au réseau de voirie, il faudra tenir compte de la zone de construction liée au plan d'exposition au bruit de l'aéroport, ainsi qu'au bruit de la future ligne nouvelle ferroviaire. Les bâtiments projetés seront donc isolés d'un point de vue acoustique en fonction des contraintes acoustiques liées au classement des voies bruyantes et aux contraintes d'isolation du plan d'exposition au bruit de l'aéroport.

Il est à noter que le plan d'aménagement prévoit d'intercaler de l'immobilier d'entreprise entre les logements et les principales infrastructures, notamment la voie ferrée. Ces bâtiments joueront donc un rôle d'écran acoustique vis-à-vis du bruit généré par la voie ferrée et les voiries périphériques.

Qualité de l'air

Les effets sur la qualité de l'air se traduiront par une émission de poussières due aux travaux, des émissions de monoxyde de carbone, dioxyde de carbone, oxydes d'azote, composés organiques volatiles et métaux lourds (plomb, cadmium, vanadium) liées à la circulation des engins de chantier et des poids lourds.

Les retombées de poussières impacteront les habitations riveraines des zones de démolition. Considérant que des logements sont localisés à proximité, les nuisances seront relativement importantes.

Afin de limiter l'impact sur la qualité de l'air, les mesures suivantes seront respectées : interdiction des opérations de brûlage des déchets, aspersion d'eau en cas de terrassement par temps sec afin de limiter les envols de poussière, un arrosage des ouvrages sera réalisé lors des démolitions, mise en place de bâches sur les camions, mise en place des bâches de protection autour des bâtiments lors des opérations de démolition, rinçage des roues des camions en sortie de chantier avant circulation sur la voirie publique pour réduire les dépôts de terre et de boue.

L'aménagement de la ZAC Grand Arénas entraînera une légère hausse des concentrations sur certains axes (tels que la route de Grenoble ou le Bd René Cassin) mais qui restera non significative. L'arrivée de nouveaux logements entraînera la présence de nouveaux habitants exposés à des concentrations pouvant dépasser les seuils réglementaires (ce qui est déjà le cas à la situation actuelle).

Sans cet effet structurel, le projet en lui-même ne semble donc pas entraîner d'impact significatif sur la qualité de l'air par le biais des méthodes et des hypothèses mises en oeuvre dans cette étude. Les concentrations des principaux polluants traceurs de l'activité routière restent équivalentes avec/sans projet et proches de certains seuils réglementaires.

5.2 Modalités de suivi des mesures

L'application du cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction dans la plaine du Var, établi par l'EPA Plaine du Var, permettra de réaliser un suivi de la mise en oeuvre des mesures et de leurs effets (réalisation de fiches d'évaluation).

Un dispositif de suivi des mesures en faveur de l'environnement sera mis en place dans le cadre du projet. Il comprend notamment les éléments suivants : mise en place d'auto-évaluations périodiques du projet, réalisation du bilan de l'opération à la livraison et deux ans après, mise en oeuvre d'un suivi des plantations et d'un bilan vert après la livraison, mise en oeuvre d'un suivi du report modal attendu, etc.

6 ANALYSE DES EFFETS CUMULES

Conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement, une analyse des effets cumulés du projet a été réalisée. Elle prend en compte les projets ayant fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R.214-6 ou d'une étude d'impact pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu.

Cette analyse porte sur les projets suivants :

- Les projets ayant donné lieu à étude d'impact :

.
La ligne de tramway Est-Ouest et le pont rail de la ligne est-ouest du tramway : dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique pour la réalisation de la ligne Est-Ouest du tramway de Nice, réalisée par Ingérop, version juin 2011,

.
Stade Allianz Riviera (anciennement dit « Nice EcoStadium ») : étude d'impact « Nice Eco Stadium », réalisée par le bureau Veritas, version février 2011,

.
Programme immobilier d'accompagnement du stade : étude d'impact réalisée par le bureau Veritas, version octobre 2011,

.
Le Projet de Rénovation Urbaine du quartier des Moulins - opération ANRU : dossier d'enquête publique réalisée par Indiggo, version octobre 2011,

.
Autoroute A8 – aménagement de la section Saint-Laurent-du-Var Nice Saint-Augustin : dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, réalisée par Ingérop, version novembre 2009,

.
La voie des 40 m (phase 1) : dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique comportant étude d'impact et évaluation économique et sociale « réalisation d'une voie structurante de 40 mètres de largeur, phase 1 : Digue des Français – Avenue Auguste Vérola », réalisée par SEGC Foncier, version février 2011,

.
Travaux de protection hydraulique sur la digue Saint-Laurent-du-Var : dossier d'enquête publique, version août 2012.

- L'opération Grand Arénas : cette opération située au coeur de l'Opération d'Intérêt National Eco-vallée, abrite deux projets d'aménagement faisant l'objet d'instructions distinctes auprès des services de l'Etat :

.
La ZAC Grand Arénas : ce projet est l'objet de la présente étude d'impact. Ce chapitre vise à évaluer les effets cumulés de cette opération avec les projets listés ci-avant et avec les espaces publics du Pôle d'Echanges Multimodal,

.
Les espaces publics du pôle d'échanges multimodal : dossier d'enquête publique réalisé par EGIS France, version janvier 2013.

Cette analyse tient compte du contexte et des enjeux du territoire et porte sur les thématiques pour lesquelles l'opération Grand Arénas présente des effets potentiels.

Les effets cumulés attendus sont les suivants :

.
des nuisances en phase chantier :

- effet cumulé positif pour l'emploi local : effet direct par la création d'emplois liée aux travaux de construction des ouvrages,
- effet cumulé négatif lié au volume de matériaux nécessaires et aux quantités de déchets produits par l'ensemble des projets : production de déchets de chantier en quantité importante, approvisionnement en matériaux de construction,
- effet cumulé négatif sur les conditions de circulation et de desserte du secteur : la circulation des engins et des équipes de travaux publics peut entraîner une augmentation du trafic temporaire sur certains axes,

- effet cumulé négatif au niveau des activités économiques lié à la gêne occasionnée par des chantiers échelonnés dans le temps.

.
des effets sur les eaux superficielles et souterraines : impact cumulé négatif induit par l'augmentation des surfaces imperméabilisées, malgré la réduction de l'imperméabilité induite par l'opération Grand Arénas, impacts de la réalisation de structures souterraines (variations du niveau de l'aquifère superficiel, risque de rabattement du niveau de la nappe en cas de pompage, ...),

.
des effets cumulés positifs sur le contexte socio-économique : création d'équipements, de logements, de nouvelles activités, développement du tourisme, ...

.
des effets cumulés positifs sur les infrastructures de transports et les déplacements : modification des conditions de circulation, augmentation du trafic sur certaines voies, amélioration des conditions de déplacements via les transports en commun, création de parcs relais pour favoriser le report modal, aménagement de cheminements pour les modes doux, ...

.
des effets sur le réseau Natura 2000 négatifs de façon temporaire en phase travaux et des effets positifs en phase d'exploitation par l'application du guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques dans l'Eco-Vallée dans le cadre du projet de territoire : restauration des continuités écologiques, valorisation des espaces naturels, ...

.
effets cumulés négatifs du volume de déchets générés en phase exploitation,

.
effet cumulé négatif direct sur la consommation en énergies : augmentation des besoins en énergie sur le secteur de la plaine du Var,

.
effet positif sur le paysage : transformation profonde du territoire et de sa perception.

7 APPRECIATION DES IMPACTS GLOBAUX DU PROGRAMME

« Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle. »

7.1 Les projets en interface

L'opération d'aménagement de la ZAC Grand Arénas s'inscrit dans la stratégie d'aménagement de l'Eco -Vallée, en interface avec de nombreux projets programmés à l'échelle de l'Eco-Vallée.

L'opération du Grand Arénas se compose de deux projets d'aménagement distincts :

- sur un périmètre de 8 ha, le programme du quartier du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport,
- sur 40,5 ha environ, le quartier urbain du Grand Arénas, comprenant bureaux, logements, hôtels, services, commerces, parc des expositions et espaces publics, qui sera réalisé dans le cadre d'une procédure d'aménagement spécifique sous la forme d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC).

Le programme de la ZAC du Grand Arénas sera réalisé en vertu du principe de mixité fonctionnelle en développant des bureaux (320 000 m²), des logements (100 000 m² dont locatif social, accession aidée, accession et locatif libre), des équipements (85 000 m² dont 75 000 m² pour un parc des expositions), des commerces, des hôtels et des services (65 000 m²).

Une partie importante du foncier nécessaire à l'aménagement de la ZAC Grand Arénas est actuellement occupé par le MIN de Nice. Dans le cadre de l'opération de La Baronne, les activités du MIN sont relocalisées sur la commune de La Gaude.

Deux principaux projets sont ainsi identifiés en raison du lien fonctionnel apparent avec l'opération Grand Arénas : le pôle d'échanges multimodal et le transfert du Marché d'Intérêt National de Nice sur le site de la Baronne.

7.2 Relation entre les projets d'aménagement

Au sein de l'opération du Grand Arénas, l'aménagement du pôle d'échanges multimodal Nice -Aéroport apporte une offre diversifiée en équipements et infrastructures de transport (lignes et stations de tramway, gare routière, gare ferroviaire, réseau de bus, aéroport et modes doux) nécessaire au programme de la ZAC Grand Arénas en raison de la création de 100 000 m² de logements.

La réalisation de la ZAC Grand Arénas est dépendante du transfert du MIN de Nice permettant la libération du foncier nécessaire à l'opération.

La dépendance opérationnelle et foncière justifie qu'on associe les effets de ces deux opérations via la notion de programme.

En application de l'article L.122-1 du Code de l'Environnement, le lien fonctionnel, qui conditionne la prise en compte d'autres projets dans l'appréciation des impacts globaux du programme, dépend de l'interdépendance des projets entre eux. Nous considérons dans le cas présent que ces trois projets constituent une unité fonctionnelle correspondant à un programme de travaux, dont les impacts globaux sont analysés dans le cadre de la présente étude d'impact.

7.3 Les impacts globaux du programme

Ce programme de travaux répond à des enjeux à l'échelle régionale et locale. A terme, l'ensemble du programme va participer à la réorganisation urbaine de l'ensemble de la partie sud de la plaine autour d'un quartier urbain développé selon le principe de mixité fonctionnelle (bureaux, logements, équipements, commerces, hôtels et services), autour d'un équipement structurant, le parc des expositions et à proximité du pôle d'échanges multimodal Nice-Aéroport. Ce programme participe au rayonnement de l'agglomération niçoise.

Développement du maillage viaire et amélioration de la desserte

Ce nouveau quartier s'ouvrira sur l'extérieur par une trame viaire en continuité des quartiers environnants et par une connexion exceptionnelle au réseau de transport public.

Les futurs utilisateurs et habitants du quartier Grand Aréas pourront profiter de la proximité du nouveau pôle d'échanges multimodal et du deuxième aéroport de France.

Les activités mais également les habitants de La Gaude verront l'accessibilité de La Baronne améliorée grâce à des aménagements de voiries connexes à l'opération.

Amélioration des conditions de déplacements

Le programme participe à l'amélioration des conditions de déplacements sur le territoire par la mise en oeuvre des mesures suivantes :

- . incitation à l'utilisation des transports en commun (bus, train, tramway),
- . création de parcs relais pour favoriser le report modal,
- . aménagement de cheminements pour les modes doux (piétons, vélos).

Développement des modes doux

Le programme participe au développement des modes doux. La création de zones dédiées à leur pratique favorisent leurs usages et contribue à réduire les situations à risques (itinéraires dédiés, espaces publics aménagés, ...).

Dynamisme socio-économique et développement de l'offre de logement

Le programme contribue à répondre aux besoins en logements identifiés sur la commune de Nice et aux objectifs du Programme Local de l'Habitat (objectif de production de logements fixé à 3 500 logements par an).

Le programme immobilier propose à la fois une nouvelle centralité dynamique via la création d'un parc des expositions et de nouveaux bureaux mais encore des lieux de vie desservis par des commerces et des services. L'offre de logements sera accessible à tous car le programme de 100 000 m² de logements, offrira du locatif social et de l'accession aidée ainsi que de l'accession et du locatif libre.

Le programme permet la création d'un véritable quartier de vie fondé sur le principe de mixité urbaine et sociale.

Le transfert des MIN d'Azur permettra une redynamisation du secteur économique et le développement d'un nouveau pôle économique sur le site de la Baronne.

Développement de l'activité économique

Le programme vise à améliorer le cadre de vie des habitants et des usagers du secteur (création d'équipements, d'un parc des expositions, de logements, de nouvelles activités, ...) et à redynamiser le secteur de la plaine du Var et son attractivité pour relancer le développement économique.

En améliorant l'accessibilité des territoires traversés, le programme permettra le développement des zones d'activités existantes, particulièrement à proximité des points d'échanges (quartier de l'Arénas). Cela contribue au développement de la dynamique économique.

L'amélioration globale de l'offre économique associée à une amélioration de l'offre de transport augmentera l'attractivité du secteur et son dynamisme.

Par le transfert des Marchés d'Intérêt National d'Azur (MIN) sur le site de la Baronne, le programme permet leur modernisation et le développement d'un pôle d'excellence agroalimentaire et horticole structuré autour du nouveau MIN, de ses activités annexes de logistique. Ce projet s'inscrit dans une stratégie globale des acteurs territoriaux pour répondre aux enjeux agricoles.

Développement de l'activité touristique régionale et des zones à potentiel touristique de proximité

Le programme participe au développement touristique de la région, notamment par l'aménagement d'un équipement de niveau international, le parc des expositions.

Un élargissement de l'aire d'attraction des principaux sites à visiter peut apparaître nécessitant le développement de la capacité d'accueil (résidence secondaires, hôtellerie, gîtes ruraux, campings, ...).

L'amélioration des accès et une nouvelle perception des paysages des secteurs traversés peuvent susciter un accroissement de la fréquentation touristique, véritable activité économique.

Valorisation du paysage urbain

La nature ne sera pas absente de ce nouveau coeur urbain qui articulera plusieurs séquences paysagères. Côté Promenade des Anglais, un Eco-parc urbain offrira une perspective de promenade pour les visiteurs venus du bord de mer et pour les actifs et habitants du quartier. Côté fleuve, un Parc de l'Eau transformera le rapport de la ville au Var. Entre ces deux espaces de nature, une trame de voies apaisées favorisera des conditions agréables de circulation, avec, sur un axe Nord-Sud, le Boulevard Pompidou et, sur un axe Est-Ouest, le parvis du Parc des Expositions.

Préservation de la biodiversité

Le périmètre de la ZAC Grand Arénas ne se situe pas dans un noyau de biodiversité et ne constitue pas une zone favorable au déplacement de la faune et de la flore. En revanche, la reconstitution d'espaces de nature en ville pourra permettre de créer des corridors dans un espace aujourd'hui fortement artificialisé à 95%.

Des effets cumulés peuvent exister lors de la réalisation simultanée de projets dans une même entité géographique.

Les dossiers d'évaluation des incidences des projets sur la ZPS de la basse vallée du Var ont conclu à l'absence d'incidences significatives sur la conservation des espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation du site Natura 2000.

Dans le cadre de l'opération La Baronne, des mesures sont prises pour limiter les impacts sur les espèces

protégées et éviter les incidences sur le site Natura 2000.

Les effets cumulés potentiels sur la conservation du site Natura 2000 sont donc faibles, hormis pour les habitats hygrophiles (ripisylves et roselières) sur lesquels l'opération Grand Arénas ne présente pas d'impact.

Les effets cumulés sur la biodiversité sont modérés à forts, en raison de l'urbanisation de zone en « friche », abritant plusieurs espèces patrimoniales, dans le cadre de l'opération de La Baronne.

Occupation des sols

L'urbanisation maîtrisée tant sur la ZAC Grand Arénas que sur celle de La Baronne est soutenue par une coordination entre les différents acteurs et un accord sur le respect de ce principe.

Sur La Baronne, l'artificialisation raisonnée de ce site est également contrebalancée par la création d'espaces végétalisés. Sur le périmètre du Grand Arénas, aujourd'hui fortement minéralisé : environ 9,6 ha de surfaces seront ainsi désimperméabilisés, notamment par la création de l'EcoParc urbain.

Le tableau ci-dessous établit le bilan de la consommation d'espaces dans le cadre du programme :

Superficies d'espaces en pleine terre (en ha)

Opération Grand Arénas

La Baronne

Etat initial

2,4

12,5

Projet réalisé

12

2,75

Gain d'espaces en pleine terre

9,6

-9,75

Conformément aux ambitions du projet de territoire, les effets globaux à l'échelle du programme démontrent que le bilan de l'occupation de l'espace générée par l'opération Grand Arénas et le déplacement du MIN est presque neutre.

Gestion de la ressource en eau

La ZAC Grand Arénas et l'opération La Baronne sont conçues en tenant compte des orientations de préservation et de mise en valeur des milieux aquatiques définies par le SAGE. Ainsi, l'opération Grand Arénas ne se développe pas dans le lit mineur du Var et ne dégrade pas les milieux aquatiques. Elle est conçue en gérant le risque inondation et en respectant la ressource en eau pour éviter tout prélèvement ou tout rejet. L'opération La Baronne prévoit, quant à elle, le recueil des eaux de ruissellement dans des bassins de rétention et la prévention des risques de pollution éventuelle.

8 COUT DES MESURES

Le coût total de l'opération est estimé à 40 M€ (valeur 2010). Il intègre le coût des mesures environnementales. Cependant, à ce jour, le coût des mesures environnementales n'a pas été estimé de façon détaillée.

Lors des phases ultérieures d'étude (dossier de réalisation), ce coût sera évalué de manière plus précise.

9 ETUDE SUR LE POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT EN ENERGIES RENOUVELABLES

Une étude d'opportunité, du type phase préliminaire a été réalisée et permet de donner une première indication sur les EnR (énergies renouvelables) qui peuvent, au regard du contexte local, être développées dans l'aménagement et celles qui sont à écarter à ce stade des études.

Il convient de préciser que cette étude identifie les ressources énergétiques mobilisables pour répondre aux besoins du quartier Grand Arénas dans son ensemble.

Le secteur du bâtiment est le principal gisement d'économie d'énergie exploitable immédiatement. La zone de projet regroupe une majorité de bâtiments dont la construction a été réalisée avant la mise en application de la RT74, ce qui représente un potentiel non négligeable quant à une amélioration de l'efficacité énergétique du bâti.

En effet, la consommation moyenne estimée des bâtiments construits avant 1975 est de 450 kWh/m², tandis que selon la norme RT 2012, tout bâtiment neuf devra respecter une consommation inférieure à 50 kWh/m² à partir du 1er janvier 2013. Or, le programme immobilier du projet d'aménagement de la ZAC prévoit à terme que l'ensemble du bâti existant soit démoli et remplacé par des constructions neuves, selon un découpage temporel en 5 phases de 2016 à après 2025.

Le tableau ci-après présente la synthèse des potentiels résultants pour chaque énergie renouvelable étudiée, et permet ainsi de hiérarchiser les installations qui peuvent être envisagés sur le site de projet.

POTENTIEL RESULTANT

Peut être envisagée sur le site de projet au regard du gisement existant et de la compatibilité pressentie entre cette énergie renouvelable et le projet d'aménagement (en cours et futur)

Bon gisement, néanmoins cette énergie renouvelable présente des contraintes techniques OU économiques significatives pour le site de projet

Bon gisement, néanmoins cette énergie présente des contraintes techniques ET économiques significatives pour le site de projet

/

La filière ne présente pas un gisement intéressant sur le site de projet ou à proximité immédiate de celui-ci

Les couleurs donnent une indication sur la compatibilité du projet avec les différentes énergies renouvelables étudiées :

Bon

Moyen

Mauvais

ENERGIE
RENOUVEL
ABLE
ETUDIEE

UTILISATION

GISEMENT /
RESSOURCE

COMPATIBILITE AVEC LE PROJET

POTENTIEL
RESULTANT

REGLEMENTAIRE

TECHNIQUE

ECONOMIQUE

HYDROELE
CTRICITE

Electricité

Procédure d'autorisation

Inadapté au projet et au
profil du Var au droit du
projet

Investissement élevé

/

PETIT
EOLIEN

Electricité

Gisement
vent non

négligeable

.

Périmètre du projet
hors ZDE

.

Contraintes de
hauteur : servitudes
aéroport

.

Aucun permis de
construire pour
installations < 12m de
hauteur

Petit éolien

Rentabilité faible
présentie

SOLAIRE
PHOTOVOL
TAÏQUE

Electricité

Gisement
solaire
significatif

.

Permis de construire

.

Consultation DGAC
pour étude

éblouissement /
aéroport

.

Diminution des
mesures financières
incitatives

.

Réseau électrique
capable d'accueillir la
production

.

Technologie mature

.

Investissement
important

.

Rentabilité
diminuée par la
baisse récente
des tarifs de
rachat

SOLAIRE
THERMIQU
E

Chaleur

/froid

.
Permis de construire

.
Consultation DGAC
pour étude
éblouissement /
aéroport

.
Accès au Fonds
Chaleur Renouvelable

.
Technologie très
mature,

.
Offre technologique
vaste

.
Mixité des usages

.
Investissement
faible

.
Accès au Fonds
Chaleur
Renouvelable

GEOTHER
MIE

PAC SUR
AQUIFERE
SUPERFICI

EL

Chaleur

/froid

Gisement
important
mais
localisé

.
Périmètre de
protection du champ
captant de Sagnes et
nappe à préserver

.
Accès au Fonds
Chaleur Renouvelable

.
Procédure
d'autorisation

Mixité des usages

.
Investissement
élevé

.
Accès au Fonds
Chaleur
Renouvelable

GEOTHER
MIE

PAC SUR
EAU DE
MER

Chaleur

/froid

Gisement
inépuisable

.

Accès au Fonds
Chaleur Renouvelable

.

Procédure
d'autorisation

.

Autorisation conduites
et station sous
l'aéroport

.

Projet de faisabilité
déjà en cours

.

Mixité des usages

.

Investissement
élevé

.

Accès au Fonds
Chaleur
Renouvelable

GEOTHER
MIE

PAC SUR
EAUX
USEES

Chaleur/froi
d

Gisement
disponible
toute
l'année

.
Accès au Fonds
Chaleur Renouvelable

.
Montage juridique

.
STEP adaptée à la
récupération d'énergie
sur les eaux usées

.
Mixité des usages

.
Investissement
élevé

.
Accès au Fonds
Chaleur
Renouvelable

BIOMASSE BOISENERGIE

Chaleur

Ressource
peu
disponible

.
Logistique
d'approvisionnement
et gestion de
l'installation lourde

.
Technologie peu
adaptée à la zone du
projet (zone urbaine)

.
Manque d'espace

.
Investissent
important

.
Accès au Fonds
Chaleur
Renouvelable

/

BIOGAZ

Chaleur

Ressource
peu
disponible

Gestion des débouchés
(digestats)

/

10 ANALYSE DES COÛTS COLLECTIFS ET CONSOMMATION ENERGETIQUE

10.1 Analyse des coûts collectifs

Les coûts collectifs induits pour la collectivité en lien avec le projet d'aménagement de la ZAC Grand Arénas sont les suivants :

Analyse des coûts collectifs relatifs à la pollution atmosphérique

Entre la situation fil de l'eau (SFDE) et la situation future avec projet (SF), les coûts collectifs liés aux dépenses de santé présentent une hausse de 5,5 %. Cette variation souligne que le projet aura un impact peu significatif, en matière de coûts entraînés par les effets de la pollution sur la santé. Cette hausse reste attendue puisqu'elle à mettre directement en relation avec l'existence de nouveaux aménagements (tronçons et parkings).

Analyse des coûts collectifs relatifs à l'effet de serre

Entre la situation fil de l'eau (SFDE) et la situation future avec projet (SF), les coûts engendrés par les émissions de GES présentent une hausse de l'ordre de 5 %. Cette évolution en lien avec le projet reste similaire à celle des coûts collectifs.

10.2 Bilan de la consommation énergétique

Entre la situation actuelle (2010) et les horizons futurs (2025), la consommation d'essence connaît une déplétion à mettre en relation avec la diésélisation du parc automobile. De ce fait, la consommation en gasoil progresse d'environ 9 % sur la même période (entre 2010 et 2025).

Concernant le bilan de consommation entre les horizons futurs, l'horizon SF connaît une variation de + 5,8 % par rapport à la situation SFDE pour l'essence et une variation de + 5,2 % pour le diesel.

Ainsi, l'aménagement de la ZAC Grand Arenas entraînera une hausse de la consommation sur les tronçons

étudiés. Cette évolution attendue est à mettre en relation avec les nouveaux aménagements liés au projet. Néanmoins ce différentiel reste très faible et ne peut être considéré comme significatif. En effet des variations inférieures à 10 % peuvent être en relation avec l'incertitude liée aux hypothèses de trafics.

10.3 Avantages induits pour la collectivité

Les avantages induits pour la collectivité sont les suivants :

- Dynamisation de l'activité économique, création d'emplois et de logements
- multiplicité des modes de déplacements disponibles (bus, tramway, trains, ...),
- création d'espaces publics de qualité permettant le développement des modes doux et leur sécurisation,
- gain de temps des usagers, dû notamment à l'amélioration des échanges et à la mise à disposition d'infrastructures de transport performantes,
- modification de la trame viaire permettant une décongestion du trafic automobile sur certains axes.

11 ANALYSE DES METHODES

La méthodologie générale utilisée pour identifier les effets du projet a consisté en premier lieu à dresser l'état initial afin de recenser les secteurs sensibles et les enjeux. Pour chaque thématique, les effets du projet sur l'environnement ont été évalués par comparaison avec l'état initial avec, le cas échéant, la prescription de mesures d'insertion environnementale.

La définition des enjeux et contraintes a été réalisée à partir de visites de site et de recherches auprès des organismes compétents (administrations et services de l'Etat, métropole Nice Côte d'Azur, commune de Nice, ...).

Le dossier d'étude d'impact se base sur des études d'experts :

- l'étude acoustique réalisée par Conseil Ingénierie Acoustique (CIA),
- l'expertise faunistique et floristique réalisée par Altereco Paca,
- l'étude air et santé réalisée par Biomonitor,
- l'étude de faisabilité des potentialités en énergies renouvelables menée par Egis Eau.

L'étude d'impact a été réalisée avant l'aboutissement des études de détail du projet, au stade du dossier de création de ZAC. De ce fait, certains aspects techniques demandent encore à être précisés, jusqu'au dossier de réalisation.

De même, les mesures de réduction des impacts en phase de travaux ne peuvent être définies de manière exhaustive à ce stade.

Le projet intégrant dès sa conception les enjeux environnementaux, urbains, sociaux et économiques, le coût des mesures de suppression et de réduction des impacts est difficile à identifier.

Identification

identifiant

version

nb. pages

identification

MNI 12 0012 – étude d’impact

A

214

établi par

vérifié par

approuvé par

prénom, nom

Violaine RAULIN

Yves DELMARES

Laurent MORANCY

fonction

Chargée d'études environnement

Chef de projet environnement

Chef de projet

date

14/01/2013

14/01/2013

14/01/2013

Suivi des modifications

Version

Date

Modification(s)

Auteur(s)

A

14/01/2013

Egis France

B

C

D

Sommaire

1. INSCRIPTION DU PROJET DANS LA STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT DE L'E C O -VALLÉE 8

1.1 L'opération d'intérêt national Eco-Vallée 8

1.1.1 Le contexte de l'OIN Eco-Vallée 8

1.1.2 Stratégie d'aménagement et de développement à l'échelle de l'Eco-Vallée 9

1.2 Une logique d'aménagement d'ensemble 11

1.3 L'opération du Grand Arénas et la ZAC Grand Arénas 12

1.4 Les projets connexes 13

1.4.1 Le quartier du pôle d'échanges multimodal 13

1.4.2 L'opération de la Baronne (La Gaude) 13

1.5 Les projets environnants 14

1.5.1 L'opération Nice Méridia (EPA) 14

1.5.2 Les projets portés par d'autres maîtres d'ouvrage que l'EPA Plaine du Var 15

1.6 Le cadre juridique et le contenu de l'étude d'impact 15

1.6.1 Présentation générale de l'opération soumise à l'étude d'impact 15

1.6.2 Cadre réglementaire de l'opération 15

1.6.3 Contenu de l'étude 16

A N A L Y S E D E L ' É T A T I N I T I A L D U S I T E E T D E S O N E N V I R O N N E M E N T 17

2.1 Présentation de l'aire d'étude	17
2.2 Milieu physique	18
2.2.1 La climatologie	18
2.2.2 Le relief et la topographie	19
2.2.3 Le contexte géologique	20
2.2.4 La ressource en eau	21
2.2.5 Les risques naturels et technologiques	29
2.3 Milieu naturel	37
2.3.1 Les espaces remarquables ou protégés	37
2.3.2 Les continuités écologiques, trame verte et trame bleue	39
2.3.3 Les habitats naturels, la faune et la flore	41
2.4 Contexte socioéconomique	44
2.4.1 Le découpage administratif	44
2.4.2 L'évolution et la structure de la population	44
2.4.3 Le logement et l'habitat	47
2.4.4 Tissu économique	48
2.5 L'urbanisme et la planification urbaine	54
2.5.1 Le contexte urbain	54
2.5.2 Occupation des sols	56

2.5.3 Le foncier	57
2.5.4 Les équipements publics	58
2.5.5 Planification supra communale	60
2.5.6 Document d'urbanisme communal : le Plan Local d'Urbanisme de Nice	64
2.6 Paysage	67
2.6.1 L'Atlas des Paysages	67
2.6.2 La politique du paysage pour les Alpes-Maritimes	68
2.6.3 Analyse paysagère du site	70
2.7 Le patrimoine naturel, historique et culturel	74
2.7.1 Le patrimoine archéologique	74
2.7.2 Les monuments historiques	75
2.7.3 Les secteurs sauvegardés	75
2.7.4 Les autres éléments remarquables	75
2.7.5 Les sites classés et inscrits	75
2.8 Les modalités de déplacements et les flux	76
2.8.1 Planification	76
2.8.2 Les déplacements	79
2.8.3 Les circulations	81
2.8.4 Accessibilité	86
2.8.5 L'offre en stationnement	87

2.8.6 L'aéroport Nice Côte d'Azur 88

2.9 Principaux réseaux de transport et de distribution d'énergie, d'eau potable et d'assainissement 89

2.9.1 Réseaux humides 89

2.9.2 Réseaux secs 89

2.10 Le cadre de vie 106

2.10.1 L'ambiance acoustique 106

2.10.2 La gestion des déchets 110

2.10.3 La qualité de l'air 111

2.11 La synthèse de l'état initial du site et de son environnement 118

3
JUSTIFICATION DU CHOIX ET PRÉSENTATION DU PROJET RETENU 122

3.1 Les propositions d'aménagement antérieures 122

3.2 Objet et justification de l'opération 129

3.2.1 Objet de la ZAC 129

3.2.2 Insertion du projet dans la stratégie d'aménagement de l'Eco-Vallée 129

3.2.3 Le Grand Arénas : projet structurant de l'Eco-Vallée 129

3.2.4 La ZAC du Grand Arénas : une opportunité foncière	130
3.3 Présentation du projet urbain	131
3.3.1 Les espaces naturels	131
3.3.2 Une double logique de mouvement : les axes Est/Ouest et Nord/Sud	132
3.3.3 Une nouvelle conception de la circulation pour un quartier accessible	132
3.3.4 Les risques naturels pris en compte dès la conception du projet	134
3.4 Raisons du choix du projet	135
3.4.1 Raisons pour lesquelles le projet a été retenu au regard des dispositions d’urbanisme en vigueur	135
3.4.2 Insertion environnementale et urbaine	137
3.5 Phasage du projet	140
4 ANALYSE DES EFFETS DU P R O J E T S U R L ’ E N V I R O N N E M E N T ET MESURES ENVISAGÉES	141
4.1 Préambule	141
4.1.1 Effets et impacts	141
4.1.2 Mesures	141
4.2 Engagements Eco-Vallée	142
4.2.1 Le Cadre de Référence pour la Qualité Environnementale de l’aménagement et de la construction dans la plaine du Var	142
4.2.2 La charte chantier vert	144

4.2.3 Le guide pour la prise en compte de la biodiversité	145
4.3 Analyse des effets sur le milieu physique et mesures envisagées	145
4.3.1 La climatologie	145
4.3.2 Le relief et la topographie	145
4.3.3 Le contexte géologique	146
4.3.4 L'hydrogéologie	146
4.3.5 Les eaux superficielles	147
4.3.6 Compatibilité avec les documents de planification relatifs à la protection de la ressource en eau	150
4.3.7 Les risques naturels et technologiques	151
4.4 Analyse des effets sur le milieu naturel et mesures envisagées	153
4.4.1 Les espaces remarquables ou protégés	153
4.4.2 Les continuités écologiques, trame verte et trame bleue	153
4.4.3 Les habitats naturels, la faune et la flore	154
4.5 Analyse des effets sur le contexte socio-économique et mesures envisagées	155
4.5.1 Démographie	155
4.5.2 Le logement et l'habitat	155
4.5.3 Emploi	155
4.5.4 Tissu économique	156
4.6 Analyse des effets sur l'urbanisme et mesures envisagées	156
4.6.1 Développement urbain	156

4.6.2 Occupation des sols	156
4.6.3 Le foncier	157
4.6.4 Equipements et espaces publics	157
4.6.5 Document d'urbanisme communal : le Plan Local d'Urbanisme de Nice	158
4.7 Analyse des effets sur le paysage et mesures envisagées	158
4.8 Analyse des effets sur le patrimoine historique et culturel et mesures envisagées .	160
4.9 Analyse des effets sur les modalités de déplacement et les flux et mesures envisagées	162
4.9.1 Orientations du nouveau schéma de circulation	162
4.9.2 Circulations et trafics sur le secteur du projet	162
4.9.3 Transports en commun	163
4.9.4 Modes doux	163
4.9.5 L'offre en stationnement	163
4.9.6 L'aéroport Nice Côte d'Azur	163
4.10 Analyse des effets sur les réseaux et mesures envisagées	164
4.10.1 Réseaux humides	164
4.10.2 Réseaux secs	164
4.11 Analyse des effets sur le cadre de vie et mesures envisagées	168
4.11.1 La gestion des déchets	168
4.11.2 L'ambiance acoustique	169

4.11.3 La qualité de l'air 171

4.11.4 Emissions lumineuses 180

4.12 Modalités de suivi des mesures et de leurs effets 181

5
ANALYSE DES EFFETS CUMULÉS 182

5.1 Préambule 182

5.2 Sources et limites d'analyse 182

5.3 Contexte de l'OIN Eco-Vallée 182

5.4 Présentation des projets pris en compte 183

5.4.1 Le projet d'aménagement du Grand Arénas (EPA Plaine du Var) 184

5.4.2 Le projet d'aménagement du quartier du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport
(EPA Plaine du Var) 184

5.4.3 L'extension du réseau de tramway (NCA) 185

5.4.4 Le stade Allianz Riviera (NCA) 186

5.4.5 Le projet de renouvellement urbain du quartier des Moulins (NCA) 186

5.4.6 L'aménagement de l'échangeur A8 (Escota) 187

5.4.7 L'aménagement de la voie de 40 m (NCA) 188

5.4.8 Travaux de protection hydraulique sur la digue de Saint Laurent du Var (CG06) 188

5.5 Analyse des effets cumulés	189
5.5.1 Le cadre d'analyse	189
5.5.2 L'analyse thématique	189
5.5.3 Les apports de l'aménagement de la ZAC Grand Arénas au projet de territoire Eco-Vallée	191
5.6 Projets connus n'ayant pas fait l'objet d'un avis de l'AE	191
6 COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	193
6.1 Documents d'urbanisme	193
6.1.1 Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes (DTA06)	193
6.1.2 Schéma de Cohérence Territoriale	193
6.1.3 Plan Local d'Urbanisme	193
6.1.4 Plan Local de l'Habitat	193
6.1.5 Plan de Déplacements Urbains	193
6.2 Gestion de la ressource en eau	194
6.2.1 Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux	194
6.2.2 Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux	194
6.2.3 Contrat de milieu « nappe et basse vallée du Var »	195
6.2.4 Plan de Prévention du Risque d'inondations	195
6.2.5 Schéma régional de cohérence écologique (SRCE)	195

7	
APPRÉCIATION DES IMPACTS GLOBAUX DU PROGRAMME	196
7.1 Notion de programme	196
7.2 Les projets en interface	196
7.3 Relation entre les projets d'aménagement.....	196
7.4 Les impacts globaux du programme	197
8	
COÛTS DES MESURES EN F A V E U R D E L ' E N V I R O N N E M E N T	199
9	
ETUDE DE FAISABILITÉ SUR LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT EN ÉNERGIES RENOUVELABLES	200
9.1 Situation énergétique de l'existant	200
9.1.1 Au niveau national	200
9.1.2 Au niveau régional	200
9.1.3 A l'échelle du projet	200
9.2 Le projet et la problématique énergétique	201
9.2.1 Réaménagement urbain et évolution de la situation énergétique des constructions	201
9.2.2 Approche de la ressource renouvelable et compatibilité avec le projet	202
10	
ANALYSE DES COÛTS COLLECTIFS ET AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITÉ ET ÉVALUATION DE LA CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE R É S U L T A N T D E L ' E X P L O I T A T I O N D U P R O J E T	205

10.1 Analyse des coûts collectifs	205	
10.1.1 Résultats concernant la pollution atmosphérique	205	
10.1.2 Résultats concernant l'effet de serre	205	
10.2 Bilan de la consommation énergétique	206	
10.3 Avantages induits pour la collectivité	206	
11		
EVALUATION SIMPLIFIÉE DES INCIDENCES DU PROJET SUR LES SITES		
NATURA 2000	207	
12		
ANALYSE DES MÉTHODES UTILISÉES		208
12.1 Auteurs de l'étude	208	
12.2 Méthodes utilisées	208	
12.2.1 Recherche documentaire	208	
12.2.2 Reconnaissances de terrain	208	
12.2.3 Réunions de cadrage	208	
12.2.4 Cartographie	208	
12.2.5 Rédaction	209	
12.3 Difficultés rencontrées	212	
13		
GLOSSAIRE	213	

Table des illustrations

Figure 1 : Situation géographique et périmètre de l'Eco-Vallée	9
Figure 2 : Projet de territoire de l'OIN Eco-Vallée	11
Figure 3 : localisation des projets au Sud de l'Eco-Vallée	12
Figure 4 : schéma d'aménagement d'ensemble du Grand Arénas	13
Figure 5 : Localisation et périmètre de l'opération Nice Méridia	14
Figure 6 : Localisation de l'opération	17
Figure 7 : Températures de la station météo de Nice, 2005 (Météo France)	18
Figure 8 : Pluviométrie sur la station météo de Nice, 2005 (Météo France).....	18
Figure 9 : Rose de vents – station météo de Nice - 2005 (Météo France)	19
Figure 10 : Topographie du site	19
Figure 11 : Géologie du site (BRGM)	20
Figure 12 : Carte de localisation des périmètres de protection des captages des Sagnes et des Prairies	22
Figure 13 : Plan parcellaire au niveau du champ captant des Sagnes	23
Figure 14 : Localisation des points d'eau (BRGM)	23

Figure 15 : localisation de la station de suivi de la qualité des eaux du Var (Agence de l'eau)	25
Figure 16 : délimitation du bassin Rhône Méditerranée Corse	27
Figure 17 : localisation des contrats de milieux	28
Figure 18 : Carte - extrait de l'atlas des zones inondables (DREAL PACA)	29
Figure 19 : Carte - extrait du PPRI « Basse vallée du Var ».....	31
Figure 20 : Carte du risque de remontée de nappes	32
Figure 21 : Carte de localisation des ICPE (DREAL PACA)	34
Figure 22 : canalisation gazoduc (source GRT Gaz)	34
Figure 23 : Carte de localisation du risque TMD (ville de Nice)	35
Figure 24 : Carte de localisation des sites Basias (BRGM)	36
Figure 25 : Carte des inventaires naturalistes (DREAL PACA)	37
Figure 26 : Carte du réseau Natura 2000 (DREAL PACA)	38
Figure 27 : carte de la trame verte et bleue à l'échelle de Nice (PLU de Nice)	39
Figure 28 : Carte des secteurs d'intérêt écologique - Guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques dans l'Eco-vallée – SAFEGE/LPO	40
figure 29 : les abords du chemin de fer, boulevard René Cassin (Altereco Paca, 2012).....	41
Figure 30 : la zone industrielle (Altereco Paca)	41
Figure 31 : cartographie des habitats naturels (Altereco Paca)	41
Figure 32 : évolution démographique (Insee)	45
Figure 33 : répartition des différentes catégories de logement (Insee)	47
Figure 34 : âge du parc de logements (Insee)	48
Figure 35 : déplacements dans le département des Alpes-Maritimes (Insee, DADS, 2004)	49
Figure 36 : répartition de la population active selon la catégorie socioprofessionnelle (Insee, 2009)	50
Figure 37 : localisation des pôles commerciaux de la plaine du Var (Nice Côte d'Azur)	51
Figure 38 : localisation des zones d'activités de la plaine du Var (Nice Côte d'Azur)	51
Figure 39 : plan du quartier de l'Arénas (Association Syndicale Libre de l'Arénas)	52
Figure 40 : Localisation du site d'accueil des activités du MIN au lieu-dit La Baronne (CG06, NCA, EPA)	52
Figure 41 : Recensement agricole – département des alpes Maritimes – 2010 (AGRESTE)	53
Figure 42 : localisation des différents secteurs urbains identifiés (Ville de Nice)	54
Figure 43 : Parking longue durée de l'aéroport P8 (photographie Egis France)	54
Figure 44 : Boulevard René Cassin avec le quartier d'affaires de l'Arénas à gauche (photographie Egis France).....	55
Figure 45 : partie Est du MIN (fruits/légumes) (photographie Egis France)	55
Figure 46 : Vue du CADAM depuis les berges du Var (photographie Egis France)	55
Figure 47 : Plan d'accès au CADAM (Conseil Général des Alpes-Maritimes)	55
Figure 48 : Marché aux fleurs et MIN Viandes (photo Egis France)	56
Figure 49 : Institut de Formation Automobile et jardin J. Fella (photo Egis France)	56
Figure 50 : Résidence Les Sagnes (Photo Egis France)	56
Figure 51 : Magasins La Bovida et Carglass (photo Egis France)	56
Figure 52 : Bureau de Poste et concession Peugeot (photo Egis france)	57

Figure 53 : carte de l'occupation des sols.....	57
Figure 54 : Carte du relevé de propriété (EPA Plaine du Var)	58
Figure 55 : Bureau de Poste (photo Egis France)	58
Figure 56 : Institut de formation automobile de Nice (photographie Egis France)	58
Figure 57 : Jardin Jacques Fella (photographie Egis France)	59
Figure 58 : localisation des équipements	59
Figure 59 : orientations pour l'aménagements de la basse vallée du var (DTA, 2003)	60
Figure 60 : Périmètres des SCOT des Alpes-Maritimes (Agence de Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Maritimes)	62
Figure 61 : extrait du plan de zonage du Plan Local d'Urbanisme à jour de la modification n°1 du 29/06/2012 (Ville de Nice)	65
Figure 62 : Extrait du plan des servitudes d'utilité publique (Ville de Nice)	66
Figure 63 : Périmètres des familles de paysages (Atlas des Paysages des Alpes-Maritimes)	67
Figure 64 : Les enjeux paysagers départementaux (Atlas départemental des Alpes-Maritimes)	69
Figure 65 : Perception du Var depuis les berges (photo Egis France)	70
Figure 66 : Perception des voies SNCF depuis le site (photo Egis France)	70
Figure 67 - Résidence Les Sagnes (Source : EGIS France)	71
Figure 68 - Lycée hôtelier et Institut de Formation en Automobile (Source : EGIS France)	71
Figure 69 - Novotel sur la Promenade des Anglais et Park Inn sur les rues Costes et Bellonte (Source : EGIS France)	71
Figure 70 - Route de Grenoble (Source : EGIS France)	72
Figure 71 - Boulevard Georges Pompidou (Source : EGIS France)	72
Figure 72 - Boulevard René Cassin (Source : EGIS France)	72
Figure 73 - Promenade des Anglais au niveau de l'échangeur avec le Bd Pompidou, vue vers l'ouest puis vers l'est (Source : Google)	72
Figure 74 - Talus de la voie ferrée surplombant le Boulevard Cassin (Source : EGIS France)	72
Figure 75 : sensibilité paysagère (Egis France)	73
Figure 76 : délimitation de la zone de présomption de prescription archéologique « Caucade et Saint-Augustin » (DRAC PACA)	74
Figure 77 : Localisation des sites (DREAL PACA)	76
Figure 78 : Schéma directeur du réseau de transport urbain (Nice Côte d'Azur)	78
Figure 79 : évolution de la fréquentation des transports en commun urbains	79
Figure 80 : Nombre de déplacements par mode (EMD des Alpes-Maritimes, synthèse des résultats, septembre 2011)	80
Figure 81 : répartition des déplacements par mode (EMD06 2011)	80
Figure 82 : motifs de déplacements (EMD06 2011)	80
Figure 83 : déplacements internes au département (EMD 06, synthèse des résultats, septembre 2011)	81
Figure 84 : carte du réseau viaire et sa hiérarchie (Egis France)	82
Figure 85 : carte du maillage du réseau viaire (Egis France)	83
Figure 86 : carte du trafic journalier (Egis France)	83

Figure 87 : plan de circulation (Mateo Arquitectura)	84
Figure 88 : Extrait du plan de transport urbain (Lignes d'Azur)	84
Figure 89 : Plan des circulations douces (Egis France)	85
Figure 90 : Plan du réseau cyclable projeté (Ville de Nice)	86
Figure 91 : Plan du réseau Vélobleu (Ville de Nice)	86
Figure 92 : parking du personnel de l'aéroport et parking longue durée de l'aéroport (photo Egis France)	87
Figure 93 : places de stationnement dans l'enceinte du MIN (photo Egis France)	87
Figure 94 : Localisation des parcs de stationnement (Egis France)	88
Figure 95 : Plan de l'aéroport Nice Côte d'Azur (Aéroport Nice Côte d'Azur)	88
Figure 96 : fréquentation des aéroports de la Côte d'Azur (Société Aéroports Côte d'Azur)	88
Figure 97 : Localisation des points d'apport volontaire (Ville de Nice)	110
Figure 98 : Valeurs réglementaires pour la qualité de l'air (ASPA)	112
Figure 99 : Etablissements sensibles autour du projet (Source: Geoportail).....	113
Figure 100 : Répartition des émissions par source dans l'air en France (Métropole) en 2010 (Source : CITEPA, programme CORALIE, format SECTEN, avril 2012)	113
Figure 101 : Inventaires des émissions sur Nice.	114
Figure 102 : Emissions polluantes recensées à proximité du projet (source : Registre Français des Emissions Polluantes)	115
Figure 103 : Localisation des stations de mesure AIR PACA (Source : AIR PACA)	115
Figure 104 : Concentrations moyennes en SO2 dans l'air ambiant mesurées en 2011 sur la station d'observation de Nice Aéroport (Source : AIR PACA)	116
Figure 105 : Concentrations moyennes en NO2 dans l'air ambiant mesurées en 2011 sur les stations de Nice Aéroport et Cagnes Ladoumègue (Source : AIR PACA)	116
Figure 106 : Concentrations moyennes en PM10 dans l'air ambiant mesurées en 2011 sur la station de Cagnes Ladoumègue (Source: AIR PACA).....	116

Figure 107 : Concentrations moyennes en benzène dans l'air ambiant mesurées en 2011 sur les stations de mesures de Nice (Source : AIR PACA)	117
Figure 108 : Emplacement des dispositifs de mesures (BioMonitor)	117
Figure 109 : Concentrations en benzène mesurées sur le domaine d'étude lors de la campagne de mesures en $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (BioMonitor)	117
Figure 110 : Concentrations en dioxyde d'azote mesurées sur le domaine d'étude lors de la campagne de mesure en $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (BioMonitor)	118
Figure 111 : Localisation de la ZAC du Grand Arénas (Source : EPA Plaine du Var)	129
Figure 112 : Localisation de l'opération Grand Arénas (EPA Plaine du Var)	130
Figure 113 : Axes verts Nord-Sud (Mateo Arquitectura)	131
Figure 114 : Maillage vert et création de macro-lots (Mateo Arquitectura)	131
Figure 115 : représentation de l'écoparc urbain (Mateo Arquitectura)	132
Figure 116 : Axes de circulation Est – Ouest (Mateo Arquitectura)	132
Figure 117 : Schéma de fonctionnement circulaire général du Grand Arénas (Mateo Arquitectura)	133
Figure 118 : Extrait du plan de zonage du PLU (Ville de Nice).....	135
Figure 119 : Extrait du Plan des servitudes d'utilité publique (Source : PLU / ville de Nice)	136
Figure 120 : Localisation des supra îlots (Mateo Arquitectura).....	137
Figure 121 : Séquence Route de Grenoble (Source : Mateoarquitectura)	138
Figure 122 : Séquence Voies ferrées (Source : Mateoarquitectura)	138
Figure 123 : Séquence La Promenade des Anglais (Source : Mateoarquitectura)	138
Figure 124 : La forme bâtie / extrait de la maquette Mateoarquitectura	139
Figure 125 : schéma illustrant l'analyse (Egis France)	142
Figure 126 : Intégration du cadre de référence dans les opérations d'aménagement (EPA Plaine du Var)	143
Figure 127 : mise en oeuvre du cadre de référence (Egis France)	143
Figure 128 : charte chantier vert de la plaine du Var (EPA Plaine du Var)	144
Figure 129 : Vue du futur éco-parc urbain (Mateo Arquitectura)	154
Figure 130 : représentation de l'écoparc urbain (Mateo Arquitectura)	157
Figure 131 : Entrée de l'agglomération - Perspective (Source : Mateoarquitectura)	158
Figure 132 : Séquence Route de Grenoble (Source : Mateoarquitectura)	159
Figure 133 : Séquence Voies ferrées (Source : Matéoarquitectura)	159
Figure 134 : Séquence La Promenade des Anglais (Source : Matéoarquitectura)	159
Figure 135 : plan des aménagements paysagers (Atelier Villes&Paysages)	161
Figure 136 : cheminements des vélos à terme (Egis France)	163
Figure 137 : situation acoustique future (CIA)	170
Figure 138 : Tronçons étudiés aux horizons futurs SFDE / SF et bandes d'étude associées (BioMonitor)	171
Figure 139 : Calcul des émissions polluantes et variations par rapport à la SFDE (BioMonitor)	172
Figure 140 : Evolution des émissions de NOx relatives au trafic des tronçons étudiés (BioMonitor)	172
Figure 141 : Evolution des émissions de benzène relatives au trafic des tronçons étudiés (BioMonitor)	172
Figure 142 : Calcul des émissions polluantes relatives aux GES (BioMonitor)	172

Figure 143 : Bilans d'émissions d'équivalent CO2 relatifs aux trafics des tronçons étudiés (BioMonitor)	172
Figure 144 : Répartition géographique des émissions linéiques de NOx pour la situation actuelle (SA – 2010) relatives aux trafics des tronçons étudiés (BioMonitor)	173
Figure 145 : Répartition géographique des émissions linéiques de NOx pour la situation future (SFDE – 2025) relatives aux trafics des tronçons étudiés (BioMonitor)	173
Figure 146 : Répartition géographique des émissions linéiques de NOx pour la situation future (SF – 2025) relatives aux trafics des tronçons étudiés (BioMonitor)	173
Figure 147 : Répartition géographique des émissions linéiques de benzène pour la situation actuelle (SA – 2010) relatives aux trafics des tronçons étudiés (bioMonitor).....	173
Figure 148 : Répartition géographique des émissions linéiques de benzène pour la situation future (SFDE – 2025) relatives aux trafics des tronçons étudiés (BioMonitor)	174
Figure 149 : Répartition géographique des émissions linéiques de benzène pour la situation future (SF – 2025) relatives aux trafics des tronçons étudiés (BioMonitor)	174
Figure 150 : points spécifiques intégrés à l'interprétation des résultats (BioMonitor)	174
Figure 151 : Comparaison pour le dioxyde d'azote - concentrations liées au trafic routier et au fond local (BioMonitor)	176
Figure 152 : Comparaison pour le benzène - concentrations liées au trafic routier et au bruit de fond local (BioMonitor)	176
Figure 153 : Comparaison pour le dioxyde de soufre - concentrations liées au trafic et au bruit de fond local .	177
Figure 154 : Comparaison pour les particules - concentrations liées au trafic routier et au bruit de fond local .	177
Figure 155 : Comparaison pour le monoxyde de carbone - concentrations liées au trafic et au bruit de fond. .	177
Figure 156 : Comparaison pour le cadmium - concentrations imputables au trafic et au bruit de fond local.....	177
Figure 157 : Comparaison pour le nickel - concentrations liées au trafic routier et bruit de fond local.	178
Figure 158 : IPP pour la situation actuelle SA	178
Figure 159 : Comparaison des IPP globaux	178
Figure 160 : Répartition de la population entre SFDE et SF en fonction des concentrations	179
Figure 161: carte de localisation des projets pris en compte dans l'analyse des effets cumulés (Egis)	183
Figure 162: vue de l'axe du pôle d'échanges multimodal depuis la Promenade des Anglais	184
Figure 163 : Estimation des coûts collectifs en Euro pour 100 véhicules sur 1 km (année 2000)	205
Figure 164 : Monétarisation de la pollution sur les variantes et variation par rapport à SFDE	205
Figure 165 : Prix de la tonne de carbone	205
Figure 166 : Coûts relatifs aux GES	206
Figure 167 : Calcul des consommations de carburants et variations par rapport à SFDE	206
Figure 168 : Evolution des consommations énergétiques relatives aux trafics des tronçons étudiés	206
Figure 169 : cartographie des parcours d'inventaires (Altereco Paca)	210

Le présent dossier concerne l'aménagement de la ZAC Grand Arénas, sur la commune de Nice, dans le département des Alpes-Maritimes.

Le périmètre de la ZAC du Grand Arénas est délimité par la route de Grenoble au Nord, le quartier de l'Arénas à l'Est, la promenade des Anglais et l'aéroport au Sud et les rives du Var à l'ouest.

En application de l'article R.122-2 du Code de l'environnement, le projet d'aménagement de la ZAC Grand Arénas est soumis à la réalisation d'une étude d'impact :

« Travaux, constructions et aménagements réalisés en une ou plusieurs phases, lorsque l'opération crée une SHON supérieure ou égale à 40 000 mètres carrés ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure à 10 hectares ».

1. INSCRIPTION DU PROJET DANS LA STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT DE L'ECO-VALLÉE

1.1 L'opération d'intérêt national Eco-Vallée

1.1.1 Le contexte de l'OIN Eco-Vallée

La plaine du Var s'étend sur 23 kilomètres du nord au sud, de la mer Méditerranée aux premières gorges alpines et sur 3 à 5,5 kilomètres environ, de crête à crête, d'est en ouest. La plaine du Var est peuplée de 116 000 habitants et accueille 60 000 emplois. Il s'agit d'un territoire vivant, caractérisé par la présence du fleuve et des vallons, par des espaces naturels et agricoles, par un riche patrimoine ancien (villages perchés), par une urbanisation variable, se densifiant dans la partie sud de la plaine et des infrastructures de transport de rang métropolitain (autoroute, voie ferrée Marseille-Vintimille, aéroport international,...)

Qualifiée de « secteur stratégique » par la Directive Territoriale d'Aménagement, la plaine du Var a été identifiée, par l'ensemble des collectivités, comme un territoire clé pour leur développement écologique, économique et social.

Désormais, la plaine du Var constitue, au coeur de la métropole Nice Côte d'Azur, un territoire sur lequel l'Etat et les collectivités locales se sont mobilisés pour concevoir ensemble un projet de territoire ambitieux, avec comme ligne directrice, le concept d'Eco-Vallée.

En prenant appui sur la démarche du Grenelle de l'environnement, le projet d'aménagement et de développement de la plaine du Var, localisé au coeur de la métropole azurienne, a reçu le statut d'Opération d'Intérêt National (OIN), conféré par l'Etat par décret n°2008-229 du 7 mars 2008.

Cette opération d'intérêt national est portée par l'alliance de l'Etat et des collectivités (conseil régional Provence -Alpes-Côte d'Azur, conseil général des Alpes-Maritimes, métropole Nice Côte d'Azur, communauté de communes des Coteaux d'Azur, communauté de communes de la vallée de l'Estéron). Elle se développe en étroite coordination avec les maires des quinze communes du territoire qui sont régulièrement consultés.

L'ambition de cette Eco-Vallée est de proposer un autre modèle de développement et d'urbanisme, d'une part en créant aux portes de Nice, un territoire démonstrateur des politiques du Grenelle, à l'échelle européenne, d'autre part en impulsant une dynamique économique et sociale qui favorise la diversification des activités et impulse l'innovation, notamment en lien avec le secteur des technologies vertes et l'esprit d'entreprise.

Cette double mutation va changer en profondeur les modes d'aménagement, de développement, de travail, d'habitat et de loisirs de la Côte d'Azur, lui conférant à nouveau des fonctions d'expérimentation et d'avant-garde qui ont longtemps fait son originalité et sa réputation, et lui rendant ses « fondamentaux » de qualité de vie et de qualité de nature.

Elle s'appuiera en outre sur un développement socialement équilibré, sur le respect des espaces naturels et sur la recherche d'un nouveau modèle de développement pour l'agriculture dans la Plaine du Var.

L'OIN Eco-Vallée est ainsi appelée à devenir un territoire de référence en matière de développement durable, et à impulser à la métropole azurienne un nouveau souffle susceptible d'accroître son rayonnement international.

Créé par le décret n°2008-773 en date du 30 juillet 2008, l'EPA Plaine du Var a pour objectif de mettre en application les principes de l'aménagement durable sur ce territoire vaste (10 000 ha) et sensible, situé de part et d'autre du fleuve le Var, sur la zone d'influence immédiate de la ville de Nice.

Sur une fraction du territoire de l'Eco-Vallée déjà largement urbanisée de manière diffuse et repérée comme mutable, il s'agit de réaliser un programme mixte de logements, de commerces, d'immobilier d'entreprise, d'équipements de formation - recherche ainsi que d'équipements sportifs et de loisirs. L'opération durera environ 30 ans et permettra la création de 35 000 à 50 000 emplois.

Carte_Europe_OIN4_Fr

Figure 1 : Situation géographique et périmètre de l'Eco-Vallée

1.1.2 Stratégie d'aménagement et de développement à l'échelle de l'Eco-Vallée

1.1.2.1 Le projet de territoire

Comme toutes les grandes opérations d'aménagement et de développement complexes et longues, l'Eco -Vallée dispose de fondements stratégiques solides sans pour autant figer l'avenir. A cette fin, l'EPA a rassemblé et formalisé, dans un projet de territoire, les grands principes d'aménagement et de développement durables qui sont le guide de son action et le support de l'inscription dans le temps de cette ambition, à horizon d'une trentaine d'années. Ce projet de territoire a été adopté par le conseil d'administration de l'EPA le 19 décembre 2011.

En complément de son rôle d'aménageur, l'EPA exerce également une fonction d'ensemblier et de coordonnateur afin que ce projet partagé de territoire constitue la référence commune des acteurs publics et privés pour la définition et la conduite de leur projet au sein de l'Éco-Vallée. Les principes et stratégies présentés dans le projet de territoire forment ainsi le socle commun des opérations d'aménagement et de développement sur les bases de l'éco-exemplarité.

Ce projet de territoire est avant tout axé sur les premières opérations qui vont, dans les quinze prochaines années, redonner à la vallée du Var sa cohérence et sa lisibilité, lui restituer ses qualités fondamentales de nature et de vie quotidienne, tout en permettant à la métropole de bénéficier d'un surcroît de dynamisme économique et d'un plus grand rayonnement national et international. Pour autant, le projet de territoire s'est bien entendu attaché à tracer les grandes perspectives de l'Éco-Vallée dans son ensemble et sur le long terme.

La vision globale qui est proposée reprend, en les déclinant, les trois thèmes majeurs qui ont été au coeur des « Ateliers d'acteurs » et se sont déroulés en septembre 2011, permettant au projet de territoire de bénéficier des réflexions des représentants des sphères politiques, administratives, socioprofessionnelles et associatives pour bâtir un projet partagé,

selon le processus de concertation qui avait été mise en oeuvre lors du Grenelle de l'environnement.

Ces trois thèmes sont les suivants :

- restaurer, préserver et valoriser ce territoire qui est exceptionnel, mais qui est aujourd'hui altéré ,
- aménager durablement ce territoire stratégique pour l'ensemble métropolitain et plus généralement pour l'ensemble départemental et régional, 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, par un effet de levier déclenché grâce à l'Éco-Vallée.

Dans ce cadre, dix objectifs traduisent la vision partagée par l'ensemble des partenaires pour l'avenir de l'Éco -Vallée :

1. Forger une vision d'ensemble pour cet espace remarquable, et fonder sa mutation économique et sociale sur des bases éco-exemplaires.
2. Restaurer les valeurs fondamentales que la nature a données à cet espace en ignorant les découpages administratifs : le grand paysage, l'écosystème de la vallée et ses ressources notamment l'eau et la biodiversité .
3. Mettre en place une stratégie de transports et de déplacements en préalable aux aménagements et non plus en rattrapage incertain de ceux-ci, et offrir des alternatives au « tout-voiture ».
4. Mettre systématiquement en oeuvre le principe de la mixité des fonctions et des usages (activités, logements, équipements publics, espaces de sports et de loisirs...) et réunir, pour chaque opération, toutes les conditions déclinant l'ensemble des ambitions fondatrices de l'Éco-Vallée : économie, éco-exemplarité, formation, emploi local...
5. Substituer à l'empilement hétéroclite des fonctions « d'arrière ville » qui ont été accumulées sur le territoire, une approche cohérente en termes d'aménagement et d'urbanisme.

6. Concevoir une stratégie de développement économique d'ensemble qui soit à la hauteur des ambitions et des besoins d'une grande métropole européenne, en ancrant le territoire dans l'innovation, dans les technologies d'avenir, notamment celles liées au développement durable, afin de diversifier les fonctions et de créer 35 000 à 50 000 emplois à terme.
7. Créer un nouveau modèle d'urbanisme dans lequel l'agriculture a toute sa place au sein d'un maillage avec le bâti et les espaces naturels sur les deux rives du fleuve.
8. Expérimenter une conception inédite du rapport ville-nature et réfléchir aux nouveaux modes de vie et aux nouvelles pratiques au sein de ce territoire.
9. Proposer un aménagement qui intègre la prise en compte des risques naturels.
10. Se doter des moyens de régulation du foncier au sein des grands secteurs à enjeux selon le principe « ni spoliation, ni spéculation ».

Ces objectifs se traduisent par les grands principes suivants, portant sur la stratégie d'aménagement à l'échelle du grand territoire :

Un aménagement plus équilibré du territoire et plus propice au développement des activités humaines

Il s'agit de mixer les activités et les espaces naturels et agricoles sur les deux rives et du sud au nord, dans le respect des fonctionnalités écologiques identifiées en 2011 par l'EPA dans le « Guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques dans l'Eco-Vallée ».

L'éco-exemplarité érigée en principe fondamental de l'aménagement

Pour la gestion de l'espace et le développement urbain, Eco-Vallée fait le choix d'une « urbanisation responsable » mêlant les principes fondamentaux de l'urbanisme durable aux spécificités de la métropole azurée. A l'échelle de la plaine, un espace important est ainsi dédié aux espaces naturels et agricoles qui organiseront des respirations entre des pôles urbanisés. Toutes les opérations portées par l'EPA Plaine du Var mettent en oeuvre les principes de la mixité fonctionnelle et sociale et favorisent les fonctionnalités écologiques dans l'esprit de la trame verte et bleue.

Des principes d'organisation des déplacements, base d'une mobilité durable

Réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre à horizon 2020, développer les capacités de transports publics, anticiper le développement urbain avec des transports publics performants tel sont les objectifs prioritaires fixés pour le développement des transports dans l'Eco-Vallée.

Une stratégie économique ambitieuse et globale

L'Eco-Vallée s'impose au plan européen comme un projet majeur Son positionnement repose sur le développement d'une politique économique qui vise d'une part à accroître l'internationalité du territoire azuréen et d'autre part à faire de l'Éco - Vallée le territoire de démonstration de la mutation éco-exemplaire que la métropole entend mettre en oeuvre dans tous les domaines : aménagement, construction, matériaux, urbanisme, architecture, gestion des ressources naturelles et de l'énergie, déplacements décarbonés, gestion des risques, ...

L'effet de levier de cette stratégie sur le développement économique métropolitain s'appuie sur un principe de développement d'ensemble pour le périmètre de l'O.I.N. visant à bâtir, sur la plaine du Var, un modèle global de développement et d'emploi concernant la production éco-compatible, les fonctions centrales de l'entreprise, le tourisme d'affaires, un nouveau modèle pour l'agriculture, en passant par la R&D en complémentarité avec Sophia Antipolis.

Cette ambition se traduit par des opérations prioritaires thématiques du point de vue économique sans pour autant remettre en cause le principe de la mixité des fonctions qui est un des éléments fondateurs de l'Eco-Vallée :

- . un pôle tertiaire et un centre des expositions d'envergure européenne sur Grand Arénas, qui profite de la proximité directe avec le premier grand pôle multimodal de la métropole,
- . un pôle de recherche et d'innovation notamment axé sur le développement durable et la santé sur Nice Méridia, technopole urbaine,
- . un site pour les locaux d'activités et pour la logistique à La Baronne dans son dialogue avec l'autre rive, incluant les futurs MIN d'Azur (relocalisation des activités du MIN de Nice) et permettant d'engager concrètement la nouvelle politique agricole dont la plaine du Var a besoin.

Cette stratégie pourra s'appuyer aussi sur la réhabilitation ou l'extension de sites d'activités (Saint -Laurent-du-Var et Carros essentiellement), actions qui ne sont pas dans les opérations que porte l'EPA actuellement et pourront être affinées progressivement avec les communes et les partenaires concernés.

L'Éco-Vallée axera ainsi l'ensemble de sa politique autour du thème de l'innovation mise au service d'un cadre naturel, d'un cadre de travail et d'un cadre de vie renouvelés.

1.1.2.2 Le protocole de partenariat

Ce projet de territoire constitue le support stratégique du protocole de partenariat qui réunit l'ensemble des partenaires de l'EPA autour du financement des premières opérations d'aménagement considérées comme prioritaires de l'Eco -Vallée et qui a été signé le 12 mars 2012 par l'Etat, la Région, le Département, la Métropole Nice Côte d'Azur, la ville de Nice et l'EPA.

Les opérations d'aménagement qui seront développées par l'EPA Plaine du Var dans le cadre du protocole sont au nombre de quatre :

- le Grand Arénas sur la commune de Nice,
- Nice Méridia sur la commune de Nice,
- La Baronne sur les communes de La Gaude et de Saint-Laurent-du-Var et dans le cadre du pôle inter-rive de La Baronne-Lingostière, quartier de Nice,
- l'éco-quartier de Saint-Martin-du-Var.

Ces périmètres opérationnels s'intègrent pleinement au cadre de réflexion, de principes et d'action que constitue le projet de territoire. Leur localisation et leur programmation urbaine ont été identifiées afin de produire un effet de levier maximal sur l'aménagement de la plaine, sur le développement économique de l'ensemble de l'Eco-Vallée et de l'aire urbaine niçoise et d'enclencher la nécessaire restauration des grands équilibres écologiques.

En termes d'aménagement, l'objectif est de restructurer la plaine sur la base d'une organisation qui s'appuie sur la constitution de quatre centralités (l'estuaire, Var central, le méandre, la confluence), tressant ainsi les secteurs urbanisés et

les espaces de respiration naturels ou agricoles, de la rive droite à la rive gauche et du nord au sud. Ces quatre secteurs témoignent de la prise en compte par l'EPA Plaine du Var, dès les premières opérations, d'un aménagement de la plaine du sud au nord et sur les deux rives.

La sélection des opérations a, en outre, paru évidente à l'ensemble des partenaires au regard de la localisation stratégique ou emblématique des sites concernés dans la plaine, compte tenu des infrastructures existantes ou en projet dans leur périmètre, au regard des opportunités foncières et des équipements les concernant et au regard d'éléments tirés du « guide pour la prise en compte de la biodiversité dans l'Eco-Vallée ».

La réalisation de ces opérations représente un potentiel de 27 000 emplois et conduira à la réalisation de 4 300 logements environ, en dehors des programmes conduits par d'autres opérateurs publics et des partenaires privés sur le reste du périmètre de l'Eco-Vallée.

A4_ProTerr_4SECTEURS_190712

Figure 2 : Projet de territoire de l'OIN Eco-Vallée

1.2 Une logique d'aménagement d'ensemble

Les opérations qui se développent dans la partie aval de la plaine du Var visent à en renforcer le dynamisme. Fondés sur une forme urbaine dense et mixte, les programmes tendent à offrir de nombreux choix en termes de services et de transports. Enfin, il s'agit de retrouver un équilibre entre le bâti et les espaces verts, les coteaux et le fleuve, la biodiversité et l'urbanité.

Intervenant soit dans des zones urbaines stratégiques mais désordonnées, soit dans des friches à fort potentiel de développement urbain, la logique qui soutient l'aménagement de ce secteur s'appuie sur les conclusions issues d'études de diagnostic et de définition des enjeux confirmées lors de l'élaboration du projet de territoire de l'Eco -Valée. Ce processus de décision a amené au choix et à la localisation du projet objet de cette étude.

Plusieurs phases d'études sont à la base puis se sont succédées afin de définir les programmes d'aménagements puis de les analyser :

- Une étude de pré-programme, en octobre 2009 puis l'étude du programme final du pôle d'échanges multimodal, réalisée en janvier 2011 par le groupement IOSIS/2EI, ont permis de développer et détailler le scénario et le programme retenu. Les orientations arrêtées par la maîtrise d'ouvrage y sont notamment présentées.
- L'EPA a fait réaliser de 2009 à 2010 par le groupement IOSIS/2EI/Second Axe/Cornet Vincent Ségurel une étude de faisabilité d'une grande infrastructure polyvalente dédiée au tourisme d'affaires et à l'événementiel qui a permis de calibrer et de positionner convenablement, au sein du Grand Arénas, le projet du Parc des Expositions en lien avec le développement du pôle d'échanges multimodal et d'un grand quartier d'affaires de niveau international. Cette étude fait suite à deux autres études (Mars 2007 : Etude Sophia Alpes Maritimes-CRT / bureau d'étude KPMG et Novembre 2008 : Etude Sophia Alpes Maritimes / bureau d'étude Second Axe qui identifiaient le besoin et le secteur de localisation).
- Sur la base des marchés de définition simultanés pour « la définition de la stratégie urbaine de la plaine du Var » trois groupements, aux références internationales, ont proposé leur vision de la plaine. Les mandataires de ces équipes sont WEST 8, SEURA et MATEO ARQUITECTURA. Ces marchés ont été lancés alors que l'étude de programme du pôle d'échanges multimodal était déjà au stade du choix du scénario avec les partenaires.
- Les études de conception relatives à l'aménagement urbain du Grand Arénas ont été réalisées en 2011 par le groupement Mateo Arquitectura / Atelier Villes & Paysages / Egis France, suite à l'attribution d'un accord-cadre de maîtrise d'oeuvre urbaine..

- Les études de maîtrise d'oeuvre (EP/AVP) sont en cours de réalisation par le groupement Mateo Arquitectura / Atelier Villes & Paysages / Egis France.

La réflexion par ailleurs décrite dans le chapitre consacré au choix du projet s'est ainsi fondé sur trois axes cohérents et complémentaires :

- le renforcement du lien nord-sud au travers notamment d'une hiérarchisation plus marquée des voiries : d'une part des voies de transit au fonctionnement amélioré avec l'A8 et la RM 6202bis et d'autre part des boulevards urbains avec la requalification de la RM 6202 en avenue, avec la voie de 40m, voie de desserte inter-quartier, permettant le passage d'un TCSP de type tramway qui rejoindra le pôle multimodal et l'aéroport via le pont rail.
- le développement de liens est-ouest par le biais de corridors écologiques inscrits dans les opérations.
- un espace de ville cohérent du Grand Arénas à Nice Méridia en passant par les Moulins puis un espace alliant nature et agriculture jusqu'au stade Allianz Riviera pour en faire un secteur urbain organisé.

L'ensemble des opérations de ce secteur s'inscrit ainsi dans une logique d'aménagement d'ensemble, formalisée dans le projet de territoire de l'Eco-vallée.

Figure 3 : localisation des projets au Sud de l'Eco-Vallée

1.3 L'opération du Grand Arénas et la ZAC Grand Arénas

L'opération Grand Arénas, l'une des 4 opérations prioritaires de l'EPA, vise à réorganiser la partie sud de la plaine autour d'un quartier urbain mixte en créant des liens entre les quartiers environnants et les autres équipements de la basse vallée du Var ainsi qu'en proposant des respirations vertes dans un cadre circulatoire apaisé.

S'étendant sur une superficie d'environ 50 ha, cette opération d'aménagement a pour objectif de créer du lien entre les espaces au sein de ce quartier aujourd'hui fragmenté par les voiries et les infrastructures, d'offrir des cheminements sécurisés et des modes de déplacements diversifiés et de redonner à ce quartier un paysage qui s'appuie sur un réseau nord-sud et est-ouest de trames vertes et sur la réalisation d'un éco-parc urbain. Ce parti pris d'aménagement permettra à terme de retrouver 25% de surfaces de pleine terre alors qu'actuellement plus de 95% du secteur est minéralisé.

Elle a aussi pour vocation de doter la métropole azurienne d'un centre d'affaires à la hauteur de sa taille et de sa notoriété via la recomposition urbaine progressive d'un secteur aujourd'hui heurté, mais hautement stratégique, autour de deux équipements structurants majeurs : le pôle d'échanges multimodal de Nice - Aéroport et un parc des expositions d'envergure européenne. Globalement, l'opération présente une capacité constructive de 680 000 m² et devrait permettre la création de 1 350 logements et de 21 000 emplois potentiels.

Située à proximité immédiate du centre-ville de Nice, sur un noeud de communication exceptionnel, au contact de l'aéroport Nice Côte d'Azur, l'opération Grand Arénas permet de tirer profit de cet avantage comparatif indéniable par rapport aux autres métropoles européennes. Elle bénéficiera donc d'un niveau d'accessibilité exceptionnel et des liaisons rapides avec l'ensemble de l'Eco-Vallée et de la métropole grâce au pôle d'échanges multimodal de Nice Aéroport qui doit intégrer les différentes fonctionnalités de transport (lignes ferroviaires dont le TER, tramway, bus, cars, taxis, autopartage, modes doux et plus tard la Ligne ferroviaire nouvelle) au coeur d'un véritable espace urbain, mêlant ainsi inter-modalité et urbanité pour créer un quartier urbain intermodal.

L'opération du Grand Arénas se compose de deux projets d'aménagement distincts :

- Sur un périmètre de 8 ha, le programme du quartier du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport,
- Sur 40,5 ha environ, le quartier urbain du Grand Arénas, comprenant bureaux, logements, hôtels, services, commerces, parc des expositions et espaces publics, qui sera réalisé dans le cadre d'une procédure spécifique de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC).

La ZAC du Grand Arénas sera réalisée dans le respect du principe de mixité fonctionnelle en développant des bureaux (320 000 m²), des logements (100 000 m² dont locatifs sociaux, accession aidée et accession et locatif libre), des équipements (85 000 m² dont 75 000 m² pour un parc des expositions), des commerces, des hôtels et des services (65 000 m²). La nature ne sera pas absente de ce nouveau coeur urbain qui articulera plusieurs séquences paysagères. Dans le prolongement de la Promenade des Anglais, un Eco-parc urbain offrira une perspective de promenade en continuité de cette voie emblématique et fera lien avec le pôle d'échanges multimodal. Côté fleuve, un « Parc de l'Eau », qui bordera la ZAC à l'ouest, transformera le rapport de la ville au Var. Entre ces deux espaces de nature, une trame de voies apaisées favorisera des conditions agréables de circulation.

Les quatre enjeux qui sous-tendent l'aménagement de ce quartier sont :

- le développement économique,
- l'accessibilité des modes de mobilité durables,
- l'intégration de la nature dans la ville,
- la mixité fonctionnelle et sociale.

Figure 4 : schéma d'aménagement d'ensemble du Grand Arénas

1.4 Les projets connexes

La logique d'ensemble développée précédemment implique que chaque programme soit complémentaire. Ainsi, le découpage opérationnel entre le pôle d'échanges multimodal et la ZAC Grand Arénas n'enlève rien à l'interdépendance des deux projets. En effet, la ZAC offre des fonctions d'habitat tandis que le pôle a une dominante d'équipements permettant ainsi de répondre à l'ambition de mixité sans que la proximité avec l'aéroport soit une source de nuisance.

Par ailleurs, le programme d'aménagement de la ZAC ne saurait être réalisable sans le déplacement des Marchés d'Intérêt National d'Azur (MIN) sur le secteur de La Baronne, à proximité des aires de production.

1.4.1 Le quartier du pôle d'échanges multimodal

Au sein de l'opération du Grand Arénas, le pôle d'échanges multimodal Nice Saint Augustin Aéroport représente un enjeu majeur pour l'OIN et la Métropole comme intégrateur de l'ensemble des modes de déplacement, au croisement des grandes voies d'accès à la Côte d'Azur, connecté au réseau ferré et aux portes du deuxième aéroport français. Au-delà de la problématique locale, une meilleure organisation des axes de circulation au niveau de l'estuaire du Var rendra plus accessible et intelligible l'axe de circulation sud-nord et la desserte des différents secteurs urbanisés jusqu'au Stade Allianz Riviera.

Ce quartier intermodal comporte :

- des équipements et des infrastructures de transport (gare routière, gare ferroviaire, tramway, parcs relais,...),
- un programme immobilier réparti sur cinq îlots (108 000 m²) comportant des bureaux, hôtel, commerces, services,
- des espaces publics et voiries qui viennent connecter les équipements de transport et les programmes immobiliers aménagés au sein de ce pôle d'échanges. Ces espaces publics comprennent notamment deux parvis au nord et

au sud de la voie ferrée, des rues, un axe nord-sud support des transports collectifs en site propre pour la ligne est-ouest du tramway, une voie bus dédiée, une piste vélo reliée aux infrastructures existantes et des cheminements piétons de qualité. Ces aménagements d'espaces publics du quartier du pôle ont d'ores et déjà fait l'objet d'une étude d'impact

L'aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal s'organise autour d'un axe Nord-Sud dédié aux modes doux et aux transports en commun. Outre les lignes de bus urbains, inter-urbains et régionaux, la future ligne Est-Ouest du tramway permettra de relier les terminaux de l'aéroport au pôle d'échanges multimodal puis au centre de Nice et de les interconnecter avec le réseau de transport urbain et interurbain de la Métropole Nice Côte d'Azur.

Ce quartier apportera ainsi à l'ensemble de l'opération Grand Arénas une accessibilité et une attractivité exceptionnelles.

1.4.2 L'opération de la Baronne (La Gaude)

L'opération de La Baronne sur les communes de La Gaude et Saint-Laurent-du-Var s'articule autour de la modernisation des Marchés d'Intérêt National d'Azur (MIN). Plus globalement, le projet offre un espace de développement complémentaire pour des programmes de locaux d'activités et de logistique.

Cette opération, desservie par la RM 6202 bis qui la connecte à l'A8, bénéficie d'une approche environnementale et urbaine originale en s'appuyant sur le centre urbain préexistant.

Elle préfigure une nouvelle centralité en lien avec le quartier de Lingostière situé de l'autre côté du fleuve.

L'opération de La Baronne-Lingostière est en effet conçue pour constituer une nouvelle centralité économique et urbaine à cheval sur les deux rives du fleuve Var, entre les polarités de l'estuaire au sud qui incluent les opérations du stade, du Grand Arénas et de Nice Méridia, et de Carros-La Manda, au nord.

Caractérisé par le principe de mixité fonctionnelle, par une volonté d'exemplarité, dans un dialogue urbain et programmatique à construire entre les deux rives, le pôle urbain de La Baronne-Lingostière s'attachera à s'inscrire dans la meilleure logique spatiale visant la cohérence urbaine, l'insertion dans le site, ainsi que le respect et la valorisation du cadre naturel, en relation avec les autres pôles et les projets de développement en amont et en aval : polarité agricole de Gattières et site d'activités de Saint-Laurent-du-Var, en rive droite ; centre commercial de Lingostière et polarité urbaine de Saint-Isidore, en rive gauche. La programmation du pôle inter-rives prendra en compte les besoins en logements, commerces, services et équipements de proximité en lien avec les quartiers résidentiels existants, la réalisation d'un éco-parc d'activités et la relocalisation des MIN. Cette nouvelle polarité inter-rives bénéficiera de l'opportunité exceptionnelle que représente la liaison directe avec le centre-ville de Nice avec les chemins de fer de Provence.

S'agissant du secteur de La Baronne, il s'agit de relocaliser les activités du MIN de Nice (60 000 m²), d'y développer de l'immobilier d'entreprises ainsi que des activités connexes au MIN. Le projet prévoit également l'implantation du siège de la Chambre d'Agriculture et des activités qui lui sont liées : bureaux, salle de réunion et logements liés au Centre de Recherches Economiques et d'Actions Techniques (CREAT) et à l'exploitation de la station expérimentale ; regroupement des Organisations Professionnelles Agricoles (OPA) en vue de créer une « Maison de l'agriculture ».

Cette opération qui porte dans un premier temps sur 25 hectares, dont une première phase de 16 ha, vise ainsi à :

- créer un pôle d'excellence agroalimentaire et horticole structuré autour du nouveau MIN, de ses activités annexes de logistique et offrant à l'agriculture locale de nouveaux débouchés,
- générer une offre attractive en matière de locaux d'activités,
- s'appuyer sur la qualité paysagère du site, en lien avec le parc naturel départemental des rives du Var.

Le transfert du MIN de Nice à la Baronne

La localisation des MIN d'Azur sur les terrains de La Baronne participe à une logique d'aménagement du territoire de l'Eco-Vallée portée par l'EPA en accord avec l'ensemble des partenaires.

Concernant la situation actuelle : le MIN actuel est fortement consommateur d'espace, il est en voie d'obsolescence sauf mises en oeuvre d'interventions lourdes et il n'apparaît plus comme conforme aux besoins liés aux activités actuelles de la filière. Parallèlement à cela, le site de La Baronne, choisi pour le transfert du MIN, - par ailleurs essentiel pour le développement économique de la Métropole, accueille aujourd'hui la station expérimentale du CREAT; il est essentiellement constitué de friches et de bâtiments abandonnés et /ou dans un état de dégradation avancé.

Concernant l'implantation proposée : elle résulte d'un long processus étayé par diverses études. Sur la base des marchés de définition simultanés pour « la définition de la stratégie urbaine de la plaine du Var » trois groupements, aux références internationales, ont proposé leur vision de la plaine. Les trois mandataires de ces équipes étaient WEST 8, SEURA et MATEO. Après avoir posé un diagnostic commun sur le territoire, les équipes ont proposé une stratégie d'aménagement en identifiant les leviers de la mutation propre à ce périmètre, dans le prolongement de l'étude dite de positionnement international réalisée par Rem Koolhaas. Ces études ont abouti au choix du site de La Baronne pour l'implantation du nouveau MIN. Ce choix qui au regard des diverses études menées apparaît comme compatible avec la DTA, a été approuvé par l'ensemble des partenaires qui composent l'EPA. Le projet, sur ce site de La Baronne, est à ce titre inscrit dans le projet de territoire de l'Eco-Vallée et dans le protocole financier mentionné précédemment par lequel les différents partenaires s'engagent à participer au financement du projet.

Concernant le choix du site de La Baronne : au-delà de l'amélioration de l'accessibilité au MIN, il faut souligner la double utilité du nouveau demi-échangeur qui sera également réalisé sur le site : il va, d'une part, avoir un impact au niveau des nouveaux MIN d'Azur en offrant un accès direct pour les poids lourds au site, et d'autre part, avoir un impact sur les routes actuelles en améliorant les conditions de circulation, notamment dans le secteur de La Baronne. Le site est stratégique pour sa proximité avec les secteurs de production et son accessibilité. La modernisation de l'infra structure et sa mise en

relation avec d'autres équipements structurants sont autant d'atout pour valoriser les exploitants locaux et développer ainsi l'agriculture dans la plaine du Var.

Le projet de MIN est un projet « compact », peu consommateur d'espace, qui s'étend sur environ 14,5 ha (contre 26 ha actuellement) ; il est par ailleurs créateur de richesses et d'emplois avec 300 M€ environ de chiffre d'affaire et 750 emplois créés. Enfin, il assure un débouché commercial à 260 exploitations agricoles et horticoles.

Il permettra également aux entreprises de disposer d'un nouvel outil de travail plus performant par rapport aux nouvelles normes d'hygiène et en conformité avec les nouvelles réglementations environnementales des Grenelles I et II et avec les nouvelles technologies.

Par ailleurs, le transfert des MIN offrira la possibilité de libérer les emprises foncières nécessaires à la réalisation d'équipements d'intérêt général sur le site actuel d'implantation, comme un pôle d'échanges multimodal de dimension régionale associant tous les modes de transport et un parc des expositions de niveau international qui fait défaut actuellement à la Métropole Azurienne.

1.5 Les projets environnants

1.5.1 L'opération Nice Méridia (EPA)

Opération majeure pour l'EPA, Nice Méridia a l'ambition de jouer, au travers de la création d'un quartier urbain mixte, un rôle essentiel dans la dynamique d'ensemble pour une forte diversification de l'économie azurienne dans les domaines de l'innovation (notamment technologique) et du développement endogène en vue de créer des emplois et de nouvelles entreprises à partir du tissu économique existant (réalisation de pépinières pour entreprises, d'hôtels pour entreprises, etc.). Ainsi, l'EPA Plaine du Var et ses partenaires souhaitent développer, sur cette opération, le concept de « technopole urbaine » qui, par son contenu, son organisation spatiale, son mode de fonctionnement, vise à associer les avantages spécifiques aux technopoles généralement péri-urbaines (R&D, formation supérieure, « fertilisation croisée », création de nouvelles entreprises...) aux bénéfices tirés d'une localisation dans un véritable tissu urbain dense : mixité des fonctions (logements, commerces, services, activités), accès en transports en commun, réduction des distances de déplacement domicile-travail, vitalité urbaine en dehors des horaires de bureau, proximité et qualité d'une offre commerciale, de sports et d'animation. Aussi, l'organisation spatiale et le mode de fonctionnement du site seront-ils déterminants afin que l'attractivité et le processus de développement des entreprises technologiques restent optimaux en milieu urbain dense, mixte et diversifié.

Symbole d'une ville créative et accueillante, Nice Méridia proposera un espace urbain de haute qualité qui favorise les interactions et les lieux d'échanges, du logement notamment pour actifs, étudiants, chercheurs, des activités récréatives et

culturelles, des services de proximité... Du fait de ses ambitions, cette opération a, en outre, vocation à faire oeuvre d'exemplarité en termes de prise en compte de la biodiversité en milieu urbain et de tout ce qui concourt à la création de la ville de demain.

Initiée sur un premier périmètre opérationnel d'environ 24 ha, Nice Méridia s'intègre dans un périmètre de cohérence 200 ha, en se fondant sur une synergie entre espaces de développement urbain, parc des sports, éco-parc et en garantissant la cohérence avec les opérations du Grand Arénas et des Moulins, au sud et du Nice Stadium, au nord. Le programme prévoit de réaliser environ 320 000 m² de programmes immobiliers mixtes dans une première tranche opérationnelle de 24 hectares, soit environ 2 100 logements et 4000 emplois.

M:\Direction Aménagement\opérations d'aménagement\Méridia\01-Maîtrise d'Ouvrage\Carte schématique OIN compressée.jpg

Figure 5 : Localisation et périmètre de l'opération Nice Méridia

1.5.2 Les projets portés par d'autres maîtres d'ouvrage que l'EPA Plaine du Var

Plusieurs maîtres d'ouvrage développent leurs propres réalisations au sein ou à proximité du projet du Grand Arénas, en lien étroit avec l'EPA, dans le cadre d'une coordination des maitrises d'ouvrage et du respect des compétences de chacun.

1.5.2.1 Le Stade Allianz Riviera (société Allianz)

Il s'agit d'un équipement sportif structurant, contribuant à l'animation urbaine d'un secteur situé au coeur de l'Eco -Vallée avec notamment des commerces et des restaurants. Il devrait accueillir également le musée national du sport, de grands spectacles et de nombreuses rencontres sportives internationales.

Ce stade, dénommé Allianz Riviera, performant et multifonctionnel de 35 000 places dédiées au football et au rugby de haut niveau, a vocation à accueillir des séminaires, concerts, spectacles et de grands événements et sera opérationnel en juin 2013.

1.5.2.2 La rénovation urbaine du quartier des Moulins (Métropole Nice Côte d'Azur)

Actuellement excentré à l'ouest du centre-ville niçois, ce quartier de plus de 10 000 habitants fait l'objet d'un vaste projet de rénovation urbaine. Avec sa nouvelle position stratégique au coeur de l'Eco-cité, sa proximité avec l'aéroport, le futur pôle d'échanges multimodal et la nouvelle ligne de tramway, le quartier des Moulins va s'ouvrir sur une nouvelle centralité. L'objectif est de réhabiliter les logements existants, d'en démolir d'autres, en partie ou en totalité, et d'en construire de nouveaux.

Les espaces publics, en particulier la voirie, seront requalifiés.

1.5.2.3 L'aménagement de la section Saint-Laurent-du-Var / Nice Saint-Augustin de l'autoroute A8 (ESCOTA)

Les principaux aménagements projetés par la société des Autoroutes ESTEREL, CÔTE D'AZUR, PROVENCE, ALPES (ESCOTA), maître d'ouvrage de cette opération sont :

- la rectification du tracé de l'autoroute A8 et son élargissement à 2x3 voies sur la section Nice Promenade-des-Anglais/Nice Saint-Augustin,
- l'aménagement du diffuseur de Nice Promenade-des-Anglais avec la réalisation d'une liaison entre l'autoroute A8 et la route de Grenoble,
- l'aménagement du diffuseur de Nice Saint-Augustin.

Ces aménagements permettront d'atténuer les problèmes de saturation récurrents dans le secteur, de favoriser la sécurité, d'améliorer les échanges entre l'autoroute et la route de Grenoble et de faciliter les mouvements au droit du diffuseur de Nice Saint-Augustin.

1.5.2.4 La réalisation d'une voie structurante de 40 mètres de largeur (Métropole NCA)

Ce projet vise à créer une voie de desserte inter-quartier dans la plaine du Var, sur la rive gauche, associant l'ensemble des modes de transport suivants : véhicules particuliers, transport en commun en site propre, deux-roues et piétons. Il est notamment prévu de réserver, au centre de cette voie structurante, une bande d'environ 12 m de large afin de permettre le passage à terme d'un TCSP, de type « tramway ».

Une première phase de travaux est en cours au droit du stade Allianz Riviera et sera livrée en juin 2013. La deuxième phase (Digue des Français / stade) sera livrée en juin 2016.

1.5.2.5 Extension du centre commercial Cap 3000 (Altarea-Cogedim)

CAP 3000 dispose actuellement d'une surface de vente de 37 946 m². Le projet d'extension de cette superficie s'élèverait à 26 000 m² (hors restaurants et services) et est actuellement soumise à autorisation de la Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC). Les travaux consistent en :

- la création de moyennes surfaces pour 14 210 m² de surface de vente supplémentaire,
- la création de parkings,
- la création de boutiques et le remodelage de boutiques existantes pour 11 790 m² de surface de vente supplémentaire.

Altarea prévoit également l'extension du parc de stationnement avec 2091 places de parkings supplémentaires.

L'ouverture de la totalité du centre étendu et restructuré est envisagée pour fin 2018 avec une réalisation par phases dès 2013 pour conserver le centre en activité.

1.6 Le cadre juridique et le contenu de l'étude d'impact

Selon l'article L.122-1 du Code de l'Environnement, « les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact ».

Le champ d'application est défini par l'article R.122-2 du Code de l'environnement, modifié par le décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements.

1.6.1 Présentation générale de l'opération soumise à l'étude d'impact

Le présent dossier concerne l'opération d'aménagement de la ZAC Grand Arénas par l'établissement public d'aménagement EPA Plaine du Var.

Sur une superficie d'environ 40,5 ha, le quartier urbain du Grand Arénas comprendra des bureaux, logements, hôtels, services, commerces, un parc des expositions et des espaces publics. Cette opération est réalisée dans le cadre d'une procédure d'aménagement spécifique sous la forme d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC).

1.6.2 Cadre réglementaire de l'opération

Conformément aux articles R.122-1 et suivants du Code de l'environnement, l'opération d'aménagement de la ZAC Grand Arénas est soumise à la réalisation d'une étude d'impact.

Elle est concernée par la rubrique n°33 « travaux, ouvrages, aménagements ruraux et urbains » de l'annexe à l'article

R.122-2 du Code de l'environnement : « Zones d'aménagement concerté, permis d'aménager et lotissements situés sur le territoire d'une commune dotée, à la date du dépôt de la demande, d'un PLU ou d'un document d'urbanisme en tenant lieu ou d'une carte communale n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale permettant l'opération »

. L'opération est soumise à étude d'impact : « Travaux, constructions et aménagements réalisés en une ou plusieurs phases, lorsque l'opération crée une SHON supérieure ou égale à 40 000 mètres carrés ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure à 10 hectares ».

L'étude d'impact a pour finalité, à partir des différentes études menées en amont notamment :

- de permettre la compréhension du fonctionnement et de la spécificité du milieu sur lequel le projet intervient,
- d'identifier les incidences des aménagements projetés sur le milieu naturel et humain ainsi que sur le paysage, et d'en évaluer les conséquences acceptables ou dommageables.

Elle doit permettre, en outre, de guider le maître d'ouvrage dans la conduite de son projet et d'informer le public.

1.6.3 Contenu de l'étude

Conformément à l'article R.122-5 du Code de l'Environnement, l'étude d'impact comprend :

1°. Une description du projet comportant des informations relatives à sa conception et à ses dimensions, y compris, en particulier, une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet et des exigences techniques en matière d'utilisation du sol lors des phases de construction et de fonctionnement et, le cas échéant, une description des principales caractéristiques des procédés de stockage, de production et de fabrication, notamment mis en oeuvre pendant l'exploitation, telles que la nature et la quantité des matériaux utilisés, ainsi qu'une estimation des types et des quantités des résidus et des émissions attendus résultant du fonctionnement du projet proposé.

2°. Une analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet, portant notamment sur la population, la faune et la flore, les habitats naturels, les sites et paysages, les biens matériels, les continuités écologiques telles que définies par l'article L.371-1, les équilibres biologiques, les facteurs climatiques, le patrimoine culturel et archéologique, le sol, l'eau, l'air, le bruit, les espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, ainsi que les interrelations entre ces éléments.

3°. Une analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires (y compris pendant la phase des travaux) et permanents, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement, en particulier sur les éléments énumérés au 2° et sur la consommation énergétique, la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses), l'hygiène, la santé, la sécurité, la salubrité publique, ainsi que l'addition et l'interaction de ces effets entre eux.

4°. Une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

- ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique,

- ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public.

Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté au titre des articles R. 214-6 à R. 214-31 mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage.

5°. Une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu.

6°. Les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable, ainsi que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R.122-17, et la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique dans les cas mentionnés à l'article L.371-3.

7°. Les mesures prévues par le pétitionnaire ou le maître de l'ouvrage pour :

- éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités,
- compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité.

La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments visés au 3° ainsi que d'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur les éléments visés au 3°.

8°. Une présentation des méthodes utilisées pour établir l'état initial visé au 2° et évaluer les effets du projet sur l'environnement et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré.

9°. Une description des difficultés éventuelles, de nature technique ou scientifique, rencontrées par le maître d'ouvrage pour réaliser cette étude.

10°. Les noms et qualités précises et complètes du ou des auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation.

11°. Lorsque certains des éléments requis en application du II figurent dans l'étude de maîtrise des risques pour les installations nucléaires de base ou dans l'étude des dangers pour les installations classées pour la protection de

l'environnement, il en est fait état dans l'étude d'impact.

12°. Lorsque le projet concourt à la réalisation d'un programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact comprend une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en oeuvre en application des dispositions des articles R.571-44 à R.571-52.

Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, un résumé non technique est réalisé et joint à l'étude d'impact.

En l'application du décret 2010-365 du 9 avril 2010 relatif à l'évaluation des incidences Natura 2000, le projet est soumis à la réalisation d'une évaluation des incidences Natura 2000.

Selon les termes de l'article R.414-23 du Code de l'environnement modifié par le décret précité, cette évaluation est proportionnée à l'importance de l'opération et aux enjeux de conservation des habitats et des espèces en présence.

Cette évaluation est intégrée à la présente étude d'impact, en reprenant l'ensemble des éléments exigés à l'article R.414 - 23 du Code de l'Environnement.

Une étude est produite sur le potentiel de développement en énergies renouvelables est également intégrée en application de l'article L.128-4 du code de l'urbanisme qui concerne toutes les nouvelles actions ou opérations d'aménagement soumises à étude d'impact.

2 ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

Cette partie a pour objectif de recenser l'ensemble des contraintes et opportunités environnementales existantes à l'état actuel.

Outre la définition de l'aire d'étude, les points suivants seront abordés :

- le milieu physique,
- le milieu naturel,
- le contexte socio-économique,
- l'urbanisme et la planification,
- le paysage,
- le patrimoine culturel et historique,
- les modalités de déplacements et flux,
- les principaux réseaux de transport et de distribution,
- le cadre de vie.

Une synthèse des sensibilités et enjeux environnementaux est présentée pour chaque thématique et en synthèse générale à la fin du chapitre.

Il est par ailleurs fait référence aux principales sources de données consultées pour l'analyse.

2.1 Présentation de l'aire d'étude

Par définition, l'aire d'étude est la zone géographique (proche ou éloignée) susceptible d'être influencée par le projet.

Dans le cadre du projet d'aménagement de la ZAC Grand Arénas, plusieurs échelles d'étude seront prises en compte pour caractériser l'état initial du site, en fonction des thèmes abordés et de l'importance de ceux-ci vis-à-vis du projet envisagé.

L'état initial de l'environnement est ainsi traité à différentes échelles, de façon adaptée, en fonction des thématiques.

L'analyse thématique de l'état initial est réalisée à l'échelle du périmètre de la ZAC Grand Arénas.

Certaines thématiques seront toutefois analysées selon une approche territoriale plus large (aspects socio-économiques, paysage, ...).

La carte de localisation de l'opération est présentée ci-après.

Figure 6 : Localisation de l'opération

2.2 Milieu physique

2.2.1 La climatologie

Source : Météo France

Le climat régional, de type méditerranéen, se caractérise par :

- une longue période estivale chaude et sèche,
- un ensoleillement très important,
- des précipitations peu fréquentes mais à caractère orageux,
- des vents violents mais peu fréquents,
- des intersaisons marquées par l'excès et l'irrégularité, tant pour les températures que pour les précipitations.

Les paragraphes suivants s'appuient sur les observations (direction et vitesse du vent, température, pluviométrie) de l'année 2005 relevées à la station Météo France située sur l'aéroport de Nice.

Températures

Le relevé mensuel des températures pour l'année 2005 est donné sur le graphe ci-dessous (températures minimale, maximale et moyenne).

Ce relevé mensuel reflète également l'influence de la Méditerranée. Les températures moyennes observées au cours de l'année 2005 sont comprises entre 7 et 25 °C, en accord avec les normales saisonnières.

La côte bénéficie de la douceur de la mer qui atténue les grosses chaleurs de l'été (les températures dépassent rarement les 30°C) et les fortes gelées de l'hiver (il gèle rarement à Nice, ceci est plus fréquent à Saint -Martin-du-Var, localisé à environ 17 kilomètres au Nord du périmètre de l'opération).

température nice 2005

Figure 7 : Températures de la station météo de Nice, 2005 (Météo France)

Ensoleillement

Il convient de noter que la région, et le domaine d'étude, bénéficient d'un ensoleillement exceptionnel (avec 2684 heures d'ensoleillement par an, Nice détient l'un des plus forts ensoleillements de France) qui les rend très sensibles à la pollution photochimique (Ozone) en l'absence de vent.

Précipitations

Le relevé mensuel des précipitations au cours de l'année 2005 sur la station de Nice est présenté sur l'histogramme cidessous.

pluviométrie%20nice%202005

Figure 8 : Pluviométrie sur la station météo de Nice, 2005 (Météo France)

Ce relevé pluviométrique met en évidence les principales caractéristiques du climat méditerranéen (sécheresse estivale, pluies irrégulières et parfois torrentielles en automne).

Les précipitations mensuelles au cours de l'année 2005 sont globalement peu importantes, à l'exception des mois de Septembre, Octobre et Novembre, qui se caractérisent par un fort taux de pluviométrie (plus de 150 mm).

L'année 2005 a été marquée par un déficit hydrique aux moins de Janvier, Février et Mars et par un excédent en automne. La pluviométrie annuelle de l'année 2005 (650 mm) correspond aux données climatiques régionales.

Anémométrie

La vitesse et la direction des vents au cours de l'année 2005 sont présentées sur la rose des vents ci -dessous. La direction 360 correspond à un vent du Nord et la direction 180 à un vent du Sud. Pour chaque direction, plusieurs classes de vitesses sont représentées :

- < 1 m/s (vents calmes),

- 2-4 m/s (vents faibles),
- 5-7 m/s (vents modérés),
- > 7 m/s (vents forts).

La surface des polygones est proportionnelle à la fréquence d'apparition de chaque classe de vitesses.

Figure 9 : Rose de vents – station météo de Nice - 2005 (Météo France)

La rose des vents laisse transparaître des vents dominants de secteur Nord-Ouest caractérisés par des vitesses faibles à modérées.

Le rôle du vent est accru dans les longues vallées comme celle du Var où il a alors une forte influence.

Pendant la période estivale, sur le littoral, ces vents dominants s'atténuent et laissent place à l'apparition de brises de mer résultant du fort contraste thermique entre la mer et le continent. Ses brises sont généralement dirigées perpendiculairement à la côte (direction Sud-Est / Nord-Ouest).

Le climat du site d'étude rend bien compte des caractéristiques générales du climat méditerranéen à savoir une longue période estivale, chaude et sèche, un hiver relativement doux et pluvieux et un ensoleillement important.

Le site d'étude est localisé sur la rive gauche du Var, dans la vallée du Var. Ainsi, le rôle du vent peut avoir une certaine influence à travers des brises thermiques¹.

1 Phénomène s'établissant sur les côtes par beau temps du fait de la différence de température entre l'air présent au-dessus de la terre et de la mer : les réchauffements et refroidissements affectant ces masses d'air de manière différente causent des déplacements d'air et donc du vent.

La climatologie ne représente pas un enjeu à l'échelle du projet.

2.2.2 Le relief et la topographie

Source : www.cartes-topographiques.fr

L'aire d'étude se situe dans la plaine alluviale du Var, en rive gauche du fleuve. L'altitude sur le site est faible et varie peu (de 7 à 11 mètres). Les points culminants oscillent aux alentours de 11 m NGF, comme le montre la carte topographique suivante.

Figure 10 : Topographie du site

Le projet se localise en rive gauche du Var, à une altitude d'environ 11 m NGF.

La topographie ne constitue pas un enjeu à l'échelle du projet.

2.2.3 Le contexte géologique

Sources : Carte géologique Menton – Nice (n°973) – BRGM, étude géotechnique – ERG – RFF – 2011, étude géotechnique – Ginger - 2012.

L'intégralité du secteur d'étude repose sur les alluvions du Var. Ces terrains, d'âge quaternaire, sont des formations issues du dépôt de matières transportées par le Var.

Sur le périmètre de l'opération, il s'agit de formations quaternaires fluviales : Fy-z, alluvions récentes et actuelles indifférenciées, qui constituent le lit majeur du fleuve.

Ces remblaiements sont datés du Würm récent et de l'Holocène. Ils sont formés d'alluvions grossières (accumulation de galets) surmontées par des niveaux plus fins et plus ou moins importants de limons.

La carte suivante détaille ces éléments.

Figure 11 : Géologie du site (BRGM)

D'après les reconnaissances géotechniques, le site est localisé sous d'éventuels remblais d'aménagement d'épaisseur variable, dans la formation des alluvions récentes et actuelles indifférenciées, constituées essentiellement par des limons et sables sur une épaisseur importante, et des passages de sables et graviers.

Les sondages de reconnaissance géologique confirment les données fournies par la carte géologique (formations alluvionnaires récentes Fy-z) et mettent en évidence la présence successive des formations suivantes, du haut vers le bas :

- des remblais hétérogènes, constituant notamment le corps du remblai ferroviaire, d'une épaisseur comprise entre 0.7 et 2.1 m au droit des sondages,
- puis, jusqu'à la base des reconnaissances descendues jusqu'à 45.2 à 48.3 m de profondeur, une succession de formations alluvionnaires, à dominante limono sableuse à limono argileuse à passages organiques (vases, tourbes), mais comportant des intercalations de couches plus sablo-graveleuses.

Aucun horizon induré (substratum) n'a été atteint jusqu'à la base des reconnaissances les plus profondes, descendues à plus de 45 mètres de profondeur.

D'un point de vue hydrogéologique, la nappe du Var se développe dans les alluvions limono-sablograveleuses à faible profondeur.

Le sol et le sous-sol de l'aire d'étude sont constitués de formations quaternaires fluviatiles (Fy-z), alluvions récentes.

Une étude géotechnique va être réalisée afin de préciser la nature des sols sur le périmètre de ZAC et déterminer les éventuelles prescriptions en phase travaux vis-à-vis des sols.

2.2.4 La ressource en eau

Sources : BRGM, Infoterre, Agence de l'eau Rhône Méditerranée, Gest'Eau

2.2.4.1 Les eaux souterraines et l'hydrogéologie

Le système aquifère : la nappe alluviale du Var

D'après la carte hydrogéologique des masses d'eau souterraines, l'aire d'étude repose principalement sur la masse d'eau souterraine de type alluvial « Alluvions du Var et Paillons » n°6328 (masse d'eau définie dans le SDAGE 2010-2015).

L'aire d'étude est concernée par la nappe alluviale du Var.

La nappe du Var constitue un réservoir de 30 km de longueur, de 1 à 1.5 km de largeur, et de 90 à 100 m d'épaisseur en moyenne (croissante de l'amont vers l'aval).

La nappe alluviale du Var est constituée d'alluvions grossières surmontées de limons d'âge quaternaire. On distingue :

- les alluvions anciennes, en général d'épaisseur faible (5 à 10 m) avec une granulométrie grossière. Elles sont localement recouvertes par des sables et de loess éoliens.
- les alluvions récentes, globalement homogènes : il s'agit de dépôts torrentiels d'origine détritique, essentiellement graveleux et sableux (en alternance) sur une épaisseur de 90 à 100 m en moyenne. Localement, des couches argilo-vaseuses peu perméables s'intercalent.

Vers l'aval, les alluvions deviennent plus hétérogènes avec la présence de niveaux plus fins rendant ainsi l'aquifère multicouche dans ce secteur.

Ces alluvions reposent d'amont en aval sur les calcaires, des marnes puis des poudingues. Ces poudingues forment les collines niçoises.

Globalement, on retrouve les poudingues en rive gauche, tandis qu'en rive droite s'étendent des formations détritiques continentales.

L'épaisseur des poudingues en aval peut être très importante (500 m à la Manda et 400 m à Nice).

Le Jurassique constitue le substratum de cet ensemble.

Les alluvions reposent sur les poudingues pliocènes du delta du Var, reposant eux-mêmes sur les calcaires jurassiques. Il existe une relation permanente entre la nappe alluviale et les poudingues. Des relations avec le Jurassique peuvent exister localement au profit d'accidents tectoniques.

L'alimentation de la nappe s'effectue par :

- infiltration directe des précipitations tombant sur le bassin versant,
- infiltration des eaux du Var (circulation rapide) : 50 % des apports,
- apports des Poudingues (circulation lente) : 27 %,
- apports des calcaires Jurassiques (circulation lente).

La nappe alluviale est unique dans sa partie amont (écoulements libres poreux), puis se divise à l'approche de la mer en plongeant sous une épaisse couche d'argile, pour former localement des nappes superposées plus ou moins captives selon les cas.

La direction principale d'écoulement suit le sens de la vallée. Il existe un fort contraste entre l'amplitude maximale des variations piézométriques de la partie amont où les variations atteignent 8 à 15 m et celles de la partie aval où elles atteignent seulement 3 à 4 m. Le niveau de la nappe est étroitement lié au cours d'eau, avec des temps de réponse courts (de 1 à 2 jours).

La perméabilité amont est évaluée à 10-2 m/s et la perméabilité aval est de 2 à 6.10-3 m/s

La pente de la nappe est de 5/1000 mais peut varier en fonction de la largeur de la plaine.

La vitesse moyenne d'écoulement varie de 4 à 40 m/j, le débit de la nappe étant de 4 m³/s en moyenne.

On peut considérer que la nappe est relativement vulnérable de par la perméabilité élevée du matériel alluvial et l'absence de couverture imperméable en de nombreux endroits. La nappe alluviale du Var alimente et est drainée successivement par le cours d'eau. Les relations entre ces deux masses sont très étroites (circulations rapides). Les infiltrations de la nappe sont toutefois localement entravées (colmatage du lit vif du Var).

La qualité de l'eau est bonne malgré la densité et la proximité de sources de pollution. Ce phénomène est

vraisemblablement lié aux échanges rapides qui ont lieu avec le cours d'eau (dilution),

Cette ressource, bien que largement sollicitée et malgré son caractère vulnérable conserve un bon équilibre tant sur le plan quantitatif que qualitatif. Elle constitue l'une des principales ressources en eau du département, même si d'autres ressources telles que les calcaires profonds du Jurassique sont envisagées pour l'avenir.

· Piézométrie locale

La Banque des données du Sous-Sol (BSS) du BRGM est la base de données nationale des ouvrages souterrains déclarés sur le territoire français. Elle regroupe les informations techniques et géologiques, acquises lors des forages et collectées auprès des foreurs et des maîtres d'ouvrages.

De nombreux sondages réalisés sur ou à proximité de l'aire d'étude sont recensés dans cette banque de données.

Ces sondages indiquent que la nappe alluviale affleure sur le site : elle se situe entre 1 et 5 mètres de profondeur.

Un relevé piézométrique a été effectué le 17/10/2011 (période sèche) dans le cadre de l'étude géotechnique d'avant-projet réalisée par ERG, au titre du projet de construction d'un pont-rail dans le secteur de Saint Augustin.

Les niveaux relevés semblent indiquer la présence d'une nappe alluviale qui baigne les limons argileux du site, s'établissant à une cote moyenne comprise entre 4.3 et 4.7 m NGF, le 17/10/2011.

Localement, le niveau de la nappe a été relevé à un niveau supérieur, à un niveau d'eau situé quasiment en surface du terrain (boulevard Cassin).

D'une manière générale, les niveaux mesurés ne représentent pas forcément des niveaux maximaux. Il est possible que ces niveaux puissent remonter à des cotes supérieures pendant et après des épisodes pluvieux intenses et suivant les saisons.

Il convient également de noter que lors des sondages réalisés préalablement à la construction des HLM des Sagnes situés à proximité (source : BRGM), la présence d'une nappe artésienne a été décelée à partir de 15/18 m de profondeur (correspondant au toit de la couche sablo-graveleuse située sous les limons moins perméables), dont la charge était de 1.1 à 1.8 m par rapport à la surface du sol.

Une étude géotechnique d'avant-projet a également été réalisée par le bureau d'études Ginger, en mai 2012, pour le compte de l'EPA Plaine du Var, dans le cadre du projet d'aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal, afin de définir le contexte hydrogéologique. Les niveaux d'eau relevés varient entre 2,8 et 3,5 m NGF.

Les niveaux d'eau relevés correspondent au niveau de la nappe phréatique au moment des investigations. Le régime hydrogéologique peut varier en fonction de la saison et de la pluviométrie. Ces niveaux d'eau doivent donc être considérés à un instant donné.

Les usages

Les captages d'alimentation en eau potable

L'aquifère du Var constitue la principale ressource en eau potable du département des Alpes-Maritimes. Il couvre d'importants besoins, qui s'étendent à une grande partie du littoral entre Antibes et Menton.

Une zone de protection de la nappe alluviale du Var est délimitée sur le zonage du Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) de Nice.

Deux captages d'alimentation en eau potable, les captages des Sagnes et des Prairies, sont situés à proximité du périmètre de l'opération.

En ce qui concerne la nappe du Var, 9,8 millions de m³ ont été prélevés en 2008 par les champs de captage pour Nice : Les Prairies et Les Sagnes.

A l'issue d'une enquête d'utilité publique, les périmètres de protection, précédemment définis pour les champs captant des Sagnes et des Prairies ont été respectivement actualisés par les arrêtés préfectoraux n°2011-501 et n°2011-502, en date du 1er juillet 2011.

Trois nouveaux périmètres de protection sont mis en place et instaurés pour les captages des Prairies et des Sagnes, dans la plaine du Var :

- le "périmètre de protection immédiate", dont l'accès est sécurisé (enceinte grillagée et fermée par un portail). A l'intérieur de ce périmètre la seule activité possible est le captage d'eau. Il correspond aux 13 puits constituant le champ captant des Sagnes et des trois puits du champ captant des Prairies.
- le "périmètre de protection rapprochée" à l'intérieur duquel certaines activités jugées à risque sont interdites ou réglementées (activités susceptibles d'entraîner une pollution des eaux). Ce périmètre de protection se compose d'un périmètre de protection rapprochée proximale et d'un périmètre de protection rapprochée distale.

Ces périmètres sont présentés sur le plan ci-après.

Le captage des Sagnes

Il se situe sur la commune de Nice, en rive gauche du Var et à l'extrémité de la plaine du Var. Il touche la Digue des Français.

Il comprend 13 puits, dont deux puits situés dans la nappe profonde et 11 puits dans la nappe superficielle.

Par arrêté préfectoral du 17/05/1974, le projet d'alimentation en eau potable de la Ville de Nice a été déclaré d'utilité publique, autorisant ainsi la commune à prélever 750 l/s dans la nappe du Var. Les périmètres de protection ont été définis par l'arrêté préfectoral complémentaire du 08/09/1975.

Par arrêté préfectoral n°2011-501, la communauté urbaine Nice Côte d'Azur est autorisée à prélever un débit de 1 000 l/s maximum, dans la nappe du Var, au niveau du champ captant des Sagnes.

A l'intérieur du périmètre de protection immédiate, toutes les activités et tous les faits autres que ceux qui sont nécessités par le service et l'entretien des captages sont interdits.

Les activités liées au service et à l'entretien ne doivent pas provoquer de pollution de l'eau captée.

Le périmètre de protection immédiate et les installations associées sont soigneusement entretenus et contrôlés périodiquement.

A l'intérieur du périmètre de protection rapprochée, les activités, installations et dépôts susceptibles d'entraîner une pollution de nature à rendre l'eau impropre à la consommation humaine sont interdits, à l'exception des travaux liés à l'exploitation et à l'entretien des installations d'eau potable.

Des prescriptions particulières sont définies pour le périmètre de protection rapprochée proximale (PPR1) correspondant à la zone de vulnérabilité forte, et pour le périmètre de protection rapprochée distale (PPR2) correspondant à la zone de vulnérabilité moyenne. Il s'agit notamment de prescriptions relatives à l'assainissement, les rejets, les déchets, les canalisations, les constructions et les activités.

Le périmètre de ZAC englobe une partie des périmètres de protection immédiat et rapproché du champ captant des Sagnes. Le projet devra respecter les prescriptions particulières applicables au sein de ces périmètres.

Figure 12 : Carte de localisation des périmètres de protection des captages des Sagnes et des Prairies

Figure 13 : Plan parcellaire au niveau du champ captant des Sagnes

Les captages privés

Plusieurs captages, forages ou puits sont recensés sur le périmètre de l'opération (voir la figure suivante).

Figure 14 : Localisation des points d'eau (BRGM)

L'aéroport de Nice assure également, par des installations privées, la desserte en eau potable de son domaine.

Trois puits sont exploités, tous déclarés d'utilité publique et protégés par des périmètres de protection définis par l'arrêté préfectoral du 18/01/2000. Seuls les puits 12 et 35 sont actifs, le troisième puits ayant été condamné.

Le périmètre de protection immédiat de ces puits a été défini comme l'enceinte grillagée, munie d'un portail fermé à clef, protégeant ces ouvrages. La surveillance de la qualité des eaux distribuées est assurée par une station d'analyse automatique des eaux de forage, jouant le rôle de station d'alerte à la pollution par rapport aux paramètres hydrocarbures et matière organique, installée au niveau de la bêche des eaux brutes.

L'aire d'étude repose sur la nappe alluviale du Var : la masse d'eau souterraine de type alluvial « Alluvions du Var et Paillons ». Cette masse d'eau souterraine est vulnérable à la pollution (perméabilité élevée de l'aquifère alluvial).

On distingue une nappe superficielle affleurante sur l'aire d'étude (1 à 5 m de profondeur) et une nappe captive en profondeur (à partir de 40 mètres de profondeur à l'aval du Var).

Une étude géotechnique sera réalisée ultérieurement pour définir précisément le contexte hydrogéologique sur le périmètre de ZAC.

L'aire d'étude est concernée par les périmètres de protection du champ captant des Sagnes (périmètre de protection immédiat et rapproché. Le projet devra respecter les prescriptions particulières définies au sein de ces périmètres, afin de veiller à la protection de la ressource en eau.

Au vu du contexte hydrogéologique, la préservation de la ressource en eau constitue un enjeu fort à l'échelle du périmètre de l'opération. Le projet devra donc veiller à la protection des eaux souterraines, notamment en phase travaux.

2.2.4.2 Les eaux superficielles

Le périmètre de l'opération appartient au bassin versant du Var. Le Var est présent à l'Ouest du périmètre de l'opération.

· Réseau hydrographique local

L'aire d'étude se situe en rive gauche de la partie aval du Var (basse vallée), à proximité de l'embouchure sur la Méditerranée.

DSCN0654

Egis France

DSCN0653

Egis France

Berges du Var à l'Ouest de l'aire d'étude

Le Var, plus grand fleuve côtier de la région PACA, prend naissance à 1 790 m d'altitude, au pied du col de la Cayolle, dans le hameau d'Estenc sur la commune d'Entraunes.

Son cheminement le mène sur plus de 110 km jusqu'à son embouchure dans la mer Méditerranée, entre Nice et Saint Laurent du Var.

Son bassin versant représente 2 822 km². Il draine une partie des Alpes méridionales au relief peu élevé, mais marqué et caractérisé par un fort taux d'érosion.

D'amont en aval, le Var reçoit cinq affluents principaux :

- en rive gauche :

- le Cians (bassin versant de 158 km²) au lieu-dit du Pont-du-Cians (en aval de Puget-Théniers),
- la Tinée (bassin versant de 390 km²) dans les gorges de la Mescla,
- la Vésubie au niveau de Plan-du-Var.

- en rive droite :

- le Coulomp (bassin versant de 225 km²),
- l'Estéron au niveau de Saint-Martin-du-Var.

Il reçoit par ailleurs de nombreux affluents secondaires (le Tuébi, la Chalvagne, la Roudoule).

La basse vallée du Var est large et relativement plane. Elle résulte de spécificités climatiques et géologiques qui, au fil du temps, ont permis la formation de la plaine alluviale et de son aquifère.

Dans ce secteur, le fleuve a subi de nombreux aménagements réalisés en plusieurs étapes successives depuis le XIX^{ème} siècle (endiguement pour fertiliser les terres agricoles et se protéger des inondations, construction de seuils, ...).

La basse vallée du Var a été également soumise à des sollicitations importantes dans le passé: extractions importantes de gisements alluvionnaires, installation de microcentrales, implantation progressive de zones industrielles et commerciales, urbanisation grandissante, rejets domestiques et industriels, ...

La superficie du bassin versant du Var inférieur est estimée à 350 km². Le lit du Var inférieur occupe un espace endigué de 200 à 250 m de large en amont de l'Estéron, de 300 à 350 m en aval. Sa pente moyenne est de 0.5% environ.

Caractéristiques hydrologiques

Le bassin versant du Var peut être schématiquement divisé en 3 parties :

- le haut Var, en amont des gorges du Daluis,
- la moyenne vallée, entre les gorges du Daluis et celle de la Mescla,
- la basse vallée, entre les gorges de la Mescla et son embouchure.

Le débit moyen interannuel du fleuve Var à Nice est de 49,4 m³/s.

Le régime hydrologique du Var est de type pluvio-nival méditerranéen avec des étiages estivaux parfois importants et des périodes de crues extrêmement violentes au printemps et à l'automne.

Le niveau du cours d'eau est habituellement bas, 50 à 100 m³/s en règle générale, mais il est réputé pour ses crues soudaines et importantes, son débit monte alors en quelques heures à 1 000 m³/s, atteint 3 500 m³/s en crue centennale.

Le Var présente des fluctuations saisonnières typiques. On y distingue deux périodes de crue. Les hautes eaux d'automne portent le débit mensuel moyen à un niveau situé entre 61 et 66 m³ par seconde (maximum en octobre) et sont suivies d'une baisse de débit jusqu'aux environs de 40 m³/s en février. Suit alors une deuxième montée du régime aboutissant à un second sommet en mai (74,5 m³), dû à la fonte des neiges. Dès le mois de juin, s'amorce la décrue suivie des basses eaux d'été qui mènent le débit moyen à son étiage du mois d'août avec une moyenne mensuelle de 25,9 m³ par seconde. Au total, les oscillations saisonnières paraissent ainsi peu importantes, mais les fluctuations sont bien plus prononcées sur de courtes périodes.

Le Var est un fleuve méditerranéen typique, à débit moyen faible, mais qui peut connaître des crues soudaines et violentes au printemps ou à l'automne. Pendant ces crues, les débits sont souvent multipliés par un facteur égal ou supérieur à 10 et la charge solide en suspension atteint fréquemment des valeurs de plusieurs dizaines de kg/m³.

Exutoire final des eaux du secteur, la principale contrainte liée au Var sur l'aire d'étude est le risque d'inondation. A ce titre, un Plan de Prévention des Risques d'inondation de la basse vallée du Var a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 18 avril 2011 et fait partie des contraintes réglementaires à prendre en compte.

·
Usages

Les principaux usages du Var sont l'alimentation en eau potable, la production d'électricité et les loisirs (pêche, activités nautiques, observation ornithologique et promenade).

Dans la basse vallée, afin de profiter de l'énergie des chutes (de l'ordre de 4 à 6 mètres) créées par la construction des seuils et du débit assuré en permanence par le Var, des microcentrales de production hydroélectrique ont été installées entre 1984 et 1989.

Outre la production d'énergie par hydroélectricité grâce aux microcentrales, les principaux usages des eaux superficielles du fleuve sont liés aux loisirs : la pêche, les activités nautiques, et de manière indirecte, l'observation ornithologique et la promenade.

La baignade et les loisirs nautiques sont interdits sur la basse vallée du Var. Toutefois, la baignade est remarquée à proximité des plages de Saint-Laurent-du-Var, dans les zones non endiguées.

Qualité des eaux du Var

La qualité des eaux du Var est suivie à la station 06213000 à Saint Laurent-du-Var, à l'ouest du périmètre de l'opération.

plan de localisation de la station

Figure 15 : localisation de la station de suivi de la qualité des eaux du Var (Agence de l'eau)

Les données sur la qualité des eaux du Var à Saint-Laurent-du-Var entre 2005 et 2010 sont présentées dans le tableau suivant :

Source : Système d'Information sur l'Eau du Bassin Rhône Méditerranée

Le Var apparait ainsi de bonne qualité au regard des paramètres étudiés. Son potentiel écologique est cependant jugé médiocre.

Dans le SDAGE 2010-2015 (Cf. paragraphe suivant), la masse d'eau « Var de Colomars à la mer » présente un risque de Non Atteinte du Bon Etat en 2015 qualifié de fort. Ainsi, les objectifs d'atteinte du bon état sont fixés aux horizons suivants : 2021 pour l'aspect écologique et d'ici 2015 pour l'aspect chimique.

Les paramètres déclassant de l'atteinte du bon état en 2015 sont les aménagements existants qui perturbent le fonctionnement des milieux connexes (continuité et morphologie du cours d'eau).

La qualité piscicole du Var

En amont du seuil 7 (pont de la Manda), le Var est classée en 1ère catégorie piscicole, et en 2ème catégorie à l'aval. La gestion du cours d'eau sur Nice relève de l'association Truite argentée, qui pratique des lâchers réguliers de truites arc-en-ciel.

Les espèces piscicoles représentent un enjeu majeur à l'aval du Var. Des procédures de suivi des poissons y sont pratiquées : elles visent à déterminer les trajectoires empruntées, les espèces présentes, les périodes de migration, les zones de reproduction, les pathologies rencontrées. Un patrimoine très riche est observé : barbeau méridional, blageon, blennie fluviatile, mais également truite de rivière, chevaine, gardon, goujon...

Le Var est également reconnu comme cours d'eau à truites de mer jusqu'au confluent de l'Estéron (arrêté ministériel du 21 février 1986). Ce statut a été ensuite renforcé par classement de l'ensemble du linéaire en tant que rivière à grands migrateurs (décret du 21 mars 1990), impliquant l'obligation pour tout nouvel ouvrage d'être rendu franchissable pour les poissons, et notamment pour l'anguille.

L'anguille, inscrite au livre rouge des espèces menacées et protégées par la directive européenne du 11 juin 2007, est désignée par le SAGE Var comme espèce emblématique de la basse vallée du Var.

Le Var est classé comme Zone d'action en faveur des poissons migrateurs de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Depuis les années 1990, une politique en faveur des poissons migrateurs a été impulsée sur le bassin Rhône-Méditerranée. Des plans de gestion successifs (1993-2003, 2004-2009) ont permis d'avancer sur la connaissance des espèces et d'améliorer significativement les conditions de circulation des espèces.

Le troisième plan de gestion PLAGEPOMI, actuellement en vigueur a été arrêté pour la période 2010-2014. Les zones d'actions sont situées sur les régions Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon.

Elles concernent aujourd'hui l'Alose, l'Anguille et les Lamproies (marine et fluviatile).

Le PLAGEPOMI est adossé au SDAGE, dont il constitue une des grandes dispositions.

Le plan de gestion est organisé autour de 5 axes stratégiques visant à atteindre des objectifs dans les 5 ans pour chacune des espèces concernées :

- Reconquérir les axes de migration,
- Poursuivre et renforcer les actions de suivi,
- Connaître et suivre les pêcheries,
- Conforter les populations en place,
- Poursuivre l'acquisition de connaissances sur les espèces et les milieux.

Le périmètre de l'opération s'inscrit dans le bassin versant du Var (plus grand fleuve côtier de la région PACA).

Le régime hydrologique du Var est de type pluvio-nival méditerranéen avec des étiages estivaux parfois importants et des périodes de crues extrêmement violentes au printemps et à l'automne.

La présence d'une nappe alluviale affleurante et l'existence des périmètres de protection du captage des Sagnes constituent des enjeux à prendre en compte.

2.2.4.3 Dispositions réglementaires et documents de planification relatifs à la protection de la ressource en eau

Directive Cadre Eau

La Directive Cadre Européenne sur l'Eau (D.C.E.) a été adoptée par le Parlement Européen et le Conseil le 23 octobre 2000. Ce texte établit un cadre juridique et réglementaire pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau.

Les objectifs de la D.C.E. sont d'élaborer une politique durable et intégrée, tant pour la protection et l'amélioration de la qualité de l'environnement que pour l'utilisation prudente et rationnelle de la ressource (eau potable et autres usages).

Elle s'appuie sur cinq grands principes :

- elle renforce l'approche du territoire en bassin versant,
- elle fixe un objectif de bon état écologique des masses d'eau à l'horizon 2015 ainsi que le principe de non

dégradation,

- elle donne aux pays membres une obligation de résultats,
- elle impose la consultation du grand public,
- elle exige enfin une analyse économique de chaque intervention sur l'écosystème, qu'il s'agisse des actions de restauration ou des usages.

Les bassins hydrographiques de chaque territoire national sont regroupés en districts hydrographiques. Des plans de gestion relatifs à ces districts hydrographiques (équivalents au S.D.A.G.E. français) doivent être élaborés tous les six ans.

.
Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Rhône Méditerranée

Dans chacun des grands bassins hydrographiques français, un Comité de bassin, rassemblant des représentants des collectivités, des administrations, des activités économiques et des associations, a en charge l'élaboration et l'animation de la mise en oeuvre d'un schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE).

Dans le bassin Rhône - Méditerranée, le premier SDAGE a été approuvé en 1996. Sa révision a été engagée, depuis de nombreuses années, pour aboutir au nouveau SDAGE 2010-2015. Cette révision a notamment permis d'intégrer les objectifs de la directive cadre européenne sur l'eau, transposée en droit français, qui fixe notamment un objectif d'atteinte du bon état pour tous les milieux aquatiques d'ici 2015.

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) constitue un document de planification de portée juridique envers les décisions publiques prises par l'Etat et les collectivités locales dans le domaine de l'eau. Ainsi, il est opposable à l'administration.

Le SDAGE Rhône Méditerranée 2010-2015 et les programmes de mesures sont officiellement entrés en vigueur le 17 décembre 2009.

Le SDAGE 2010-2015 arrête pour une période de 6 ans les grandes orientations de préservation et de mise en valeur des milieux aquatiques à l'échelle du bassin. Il fixe des objectifs de qualité des eaux à atteindre d'ici à 2015 à travers 8 orientations fondamentales :

1. privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité,
2. concrétiser la mise en oeuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques,
3. intégrer les dimensions sociale et économique dans la mise en oeuvre des objectifs environnementaux,
4. organiser la synergie des acteurs pour la mise en oeuvre de véritables projets territoriaux de développement durable,
5. lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions toxiques et la protection de la santé,
6. préserver et développer les fonctionnalités naturelles des bassins et des milieux aquatiques,
7. atteindre et pérenniser l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir,
8. gérer les risques d'inondation en tenant compte du fonctionnement naturel des cours d'eau.

Figure 16 : délimitation du bassin Rhône Méditerranée Corse

Ces 8 orientations fondamentales et leurs dispositions concernent l'ensemble des diverses masses d'eau du bassin. Leur bonne application doit permettre de contribuer à l'atteinte des objectifs environnementaux du SDAGE.

Le SDAGE définit également des principes de gestion spécifiques des différents milieux : eaux souterraines, cours d'eau de montagne, grands lacs alpins, rivières à régime méditerranéen, lagunes, littoral.

Le SDAGE s'accompagne d'un programme de mesures qui propose les actions à engager sur le terrain pour atteindre les objectifs d'état des milieux aquatiques et il en précise l'échéancier et les coûts.

Le SDAGE 2010-2015 intègre les objectifs environnementaux à atteindre par masses d'eau fixes par la Directive Cadre Européenne sur l'Eau. Il introduit le principe de « bon état » à atteindre à l'horizon 2015, « projet commun à tous les états membres de l'Union Européenne ».

Pour chaque masse d'eau du bassin Rhône-Méditerranée, sont ainsi proposés des objectifs d'état (chimique et écologique pour les eaux de surface ; chimique et quantitatif pour les eaux souterraines) à maintenir ou atteindre et un délai de réalisation, 2015 étant la 1ère échéance fixée.

L'objectif de bon état résulte, pour une masse d'eau donnée, de la prise en compte de l'échéance la moins favorable retenue pour l'objectif d'état chimique et l'objectif d'état écologique pour les eaux superficielles ou quantitatif pour les eaux souterraines.

Dans le cadre du SDAGE 2010-2015, l'aire d'étude se situe dans le territoire SDAGE-DCE n°15 « Côtiers Est et Littoral ».

Les masses d'eau concernées par l'aire d'étude sont présentées dans le tableau suivant :

Numéro de la
masse d'eau

Nom

Type

Statut

Etat des lieux
2009

Objectifs d'état et échéances

FRDR78b

Le Var de
Colomars à la
mer

Superficielle

Fortement
modifiée

Etat écologique
médiocre

Bon état chimique

Bon état écologique d'ici 2021

Bon état chimique d'ici 2015

FRD0328

Alluvions du
Var et Paillons

Souterraine

-

Bon état chimique

Bon état quantitatif

Bon état chimique d'ici 2015

Bon état quantitatif d'ici 2015

FRD0404

Domaine plissé
Bassin Versant
Var, Paillons

Souterraine

-

Bon état chimique

Bon état quantitatif

Bon état chimique d'ici 2015

Bon état quantitatif d'ici 2015

·
Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux

Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) est un document de planification élaboré de manière collective, pour un périmètre hydrographique cohérent. Il fixe des objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur, de protection quantitative et qualitative de la ressource en eau.

Le SAGE est établi par une Commission Locale de l'Eau représentant les divers acteurs du territoire, et est approuvé par le préfet. Il est doté d'une portée juridique. Les autres décisions administratives doivent prendre en compte les dispositions des SAGE. Les SAGE doivent eux-mêmes être compatibles avec le SDAGE.

Les rôles du SAGE sont :

- de fixer des objectifs de qualité à atteindre dans un délai donné,
- de définir des objectifs de répartition de la ressource en eau entre les différents usages,
- d'identifier et protéger les milieux aquatiques sensibles,
- de définir des actions de protection de la ressource et de lutte contre les inondations.

L'aire d'étude est concernée par le SAGE « Nappe et Basse Vallée du Var ».

Approuvé par arrêté préfectoral le 7 juin 2007, il recouvre le territoire de 20 communes.

Trois principaux enjeux sont identifiés :

- la protection de la ressource en eau,
- la restauration physique du fleuve,
- la maîtrise de l'urbanisation et la lutte contre les inondations.

Ce SAGE est en cours de révision (première révision) pour une mise en conformité avec la loi sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA) et le SDAGE. La révision du SAGE doit ainsi aboutir à l'élaboration de deux documents :

- le plan d'aménagement et de gestion durable (PAGD) de la ressource,
- le règlement opposable au tiers.

Sur ce territoire stratégique pour le développement économique de Nice et du département, les objectifs poursuivis sont les suivants :

- réunir les acteurs de l'eau pour décider d'une stratégie commune,
- concilier le développement économique et la protection de la ressource en eau,
- favoriser le retour au faciès méditerranéen du Var,
- intégrer la gestion du fleuve à l'aménagement du territoire.

Suite à la dissolution du Syndicat Mixte d'Etudes de la Basse Vallée du Var (SMEBVV) le 31 mai 2010, le SAGE est désormais porté par le Conseil Général des Alpes-Maritimes.

.
Contrat de rivière

Un contrat de rivière est un instrument d'intervention à l'échelle de bassin versant. Comme le SAGE, il fixe pour cette rivière des objectifs de qualité des eaux, de valorisation du milieu aquatique et de gestion équilibrée des ressources en eau et prévoit de manière opérationnelle les modalités de réalisation des études et des travaux nécessaires pour atteindre ces objectifs (programme d'action sur 5 ans). Contrairement au SAGE, les objectifs du contrat de rivière n'ont pas de portée juridique.

L'aire d'étude est concernée par le contrat de rivière « Nappe et Basse Vallée du Var ».

Figure 17 : localisation des contrats de milieux

Suite à l'arrêté préfectoral d'approbation du SAGE du 7 juin 2007 et en réponse à la demande du comité de bassin, un contrat de rivière « Nappe et Basse Vallée du Var » a été élaboré afin de mettre en oeuvre les préconisations du SAGE, et approuvé par le Comité de rivière le 12 juillet 2010. Il a été présenté au Comité d'agrément du bassin Rhône Méditerranée le 21 janvier 2011.

Il aura pour rôle de mettre en oeuvre un programme d'actions répondant aux objectifs de SAGE et sera également cohérent avec les objectifs des autres démarches engagées sur le territoire.

Contrat de baie

Le contrat de baie est défini par la circulaire du 13 mai 1991 relative à l'amélioration de la qualité des eaux littorales. Ce texte précise que les eaux littorales doivent se situer en permanence à un niveau de qualité suffisant pour ne pas mettre en péril les écosystèmes côtiers et permettre le développement des différentes activités associées aux zones côtières. Le contrat de baie doit permettre le maintien de la qualité des eaux littorales lorsqu'elle est satisfaisante et sa restauration le cas échéant.

Le contrat de baie apparaît comme un outil opérationnel adapté aux préoccupations de la zone (maintenir une excellente qualité des eaux de baignade, gérer l'érosion côtière, améliorer la qualité des eaux des fleuves côtiers, etc.).

Un contrat de baie regroupe les composantes suivantes :

- une série d'objectifs relatifs à la qualité des eaux du secteur du littoral, fixés en fonction de la réglementation existante,
- un programme d'actions permettant de réaliser les objectifs retenus,
- une structure de concertation et de gestion prévue pour assurer le maintien durable des résultats acquis dans le cadre du contrat de baie.

Chaque contrat de baie doit correspondre à une unité littorale homogène c'est-à-dire à un secteur affecté par des causes et des mécanismes de pollution difficilement dissociables. Le plus souvent, il s'agit d'une baie, d'un estuaire ou d'un étang littoral.

La circulaire du 24 octobre 1994 stipule que les contrats de milieu (contrats de baie et contrats de rivière) ont pour objectif la préservation, la restauration et l'entretien des cours d'eau et de leur écosystème. Ils doivent pour ce faire instaurer une gestion équilibrée assurant à la fois la satisfaction des usages, la préservation des écosystèmes et leur mise en valeur. La circulaire du 30 janvier 2004 reprend les différents volets composant un contrat de baie.

Le contrat de baie s'inscrit localement dans la politique européenne de la gestion de l'eau. Grâce à son plan d'actions, le contrat de baie apparaît comme un outil opérationnel pour l'atteinte des objectifs de qualité et donc la mise en application de la Directive Cadre sur l'Eau.

Un contrat de baie, signé le 23 janvier 2012, a pris effet pour une durée de 5 ans. Il s'agit du contrat de baie d'Azur et bassins versants associés dont le Var. Il concerne 67 km de côtes entre les communes littorales d'Antibes et de Cap d'Ail. Il inclut donc l'agglomération de Nice.

Intégrant l'interaction entre les bassins versants et la frange littorale, une attention particulière est apportée sur la cohérence et la coordination avec les différentes démarches de gestion de milieu déjà engagées au niveau des cours d'eau côtiers tels que la Brague, le Loup, Cagne, les Paillons et la Basse Vallée du Var.

Le contrat de baie représente un contrat d'objectifs avec une volonté multi partenariale. Ses objectifs sont multiples et étendus avec comme lignes directrices la préservation, la restauration et la valorisation de la qualité du milieu et de ses usages :

- maintenir et améliorer la qualité du milieu marin,
- protéger et valoriser le patrimoine naturel,
- développer et organiser les usages, de manière équilibrée et respectueuse de l'environnement,
- mettre en place le Contrat de Baie en collaboration étroite avec les démarches de gestion en cours ou en projet sur les fleuves côtiers,
- assurer ensemble un travail de communication et de sensibilisation à l'environnement.

L'aire d'étude appartient au bassin Rhône-Méditerranée. Elle est concernée par le SDAGE Rhône Méditerranée, qui fixe des objectifs de qualité à atteindre d'ici 2015 et par le SAGE « Nappe et Basse Vallée du Var » qui identifie plusieurs enjeux. Le SAGE fait actuellement l'objet d'une première révision qui doit aboutir à l'élaboration de deux documents d'ici la fin de l'année 2012 (plan d'aménagement et de gestion durable de la ressource et règlement).

Un contrat de rivière et un contrat de baie sont également applicables sur le périmètre de l'opération.

Les orientations fondamentales des différents outils de gestion de l'eau identifiés, notamment les prescriptions du SDAGE du bassin Rhône Méditerranée et du SAGE « Nappe et Basse Vallée du Var », seront à respecter.

2.2.5 Les risques naturels et technologiques

Sources : Base de données Primnet, Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement PACA, BRGM (Infoterre), Document d'Information Communal sur les RISques Majeurs (DICRIM) de Nice, Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) des Alpes-Maritimes.

La commune de Nice est soumise aux risques suivants : feu de forêt, inondation, mouvements de terrain, risque industriel, séisme et transport de marchandises dangereuses.

Ce chapitre présente les risques naturels identifiés sur l'aire d'étude : risque sismique, risque d'inondation, risque mouvements de terrain, risque feu de forêt et les risques technologiques.

2.2.5.1 Risque sismique

Les séismes sont, avec le volcanisme, l'une des manifestations de la tectonique des plaques. L'activité sismique est concentrée le long de failles, en général à proximité des frontières entre ces plaques.

Le décret n°2010-1254 relatif à la prévention du risque sismique et le décret n°2010-1255 du 22 octobre 2010 portant délimitation des zones de sismicité du territoire français, complétés par l'arrêté du 22 octobre 2010 précisent la nouvelle classification et les nouvelles règles de construction parasismique applicables aux bâtiments de la catégorie dite « à risque normal » à partir du 1er mai 2011.

La commune de Nice est classée en zone de sismicité de catégorie 4, de niveau moyen, selon la nouvelle réglementation.

Situé dans un secteur classé en zone de sismicité moyenne, le projet devra prendre en compte la réglementation sismique en vigueur et respecter les normes de construction induites.

2.2.5.2 Risque d'inondations

Une inondation est une montée des eaux plus ou moins rapide dans une zone habituellement hors d'eau. Elle peut se présenter sous différents aspects : l'inondation de plaine (montée des eaux en général assez lente), l'inondation torrentielle (suite à des précipitations violentes, montée des eaux très rapide et vitesse d'écoulement très importante), ou l'inondation par ruissellement urbain (écoulement sur la voirie de volumes d'eau ruisselés lors d'orages violents).

Le risque d'inondation est une problématique majeure du site du projet.

Le risque d'inondation est évalué d'un part grâce à une étude hydrogéomorphologique. Le résultat de cette étude est l'atlas des zones inondables.

Par ailleurs un Plan de Prévention des Risques d'inondations (arrêté préfectoral en date du 18 avril 2011) est élaboré et appliqué. Il définit un zonage du risque et des règles d'aménagement dans ces zones. Il s'agit d'un document opposable.

D'autre part, un Programme d'Actions de Prévention des risques Inondation (PAPI) a été défini sur la vallée du Var, et permet de financer des études et des travaux en vue d'y réduire le risque inondation.

Enfin, un Schéma de Cohérence Hydraulique et d'Aménagement d'Ensemble a été réalisé par l'EPA tel que prescrit par le PPRi. Il conditionne la réalisation d'opérations nouvelles. Il permet de définir des hauteurs d'eau en cas de débordement ou de rupture de digue au droit du site du projet. Le PPRi fait l'objet d'une révision partielle sur le secteur du Grand Arénas pour en tenir compte (arrêté préfectoral du 11 décembre 2012).

Notons que le P.L.U. de Nice prend en compte le risque d'inondation.

L'Atlas des Zones Inondables

Sur la commune de Nice, le risque inondation concerne les fleuves du Paillon, du Var et des ruisseaux collinaires, ainsi que des vallées alluvionnaires du centre-ville exposées au ruissellement pluvial urbain.

Sur l'aire d'étude, ce risque concerne le fleuve du Var.

L'Etat porte à la connaissance de la commune l'Atlas des Zones Inondables de 1996, définissant les zones inondables selon une approche hydrogéomorphologique. Deux zones sont identifiées :

- les zones de vallons correspondant aux vallons de Magnan, de Terron, des Fleurs,...
- les zones lagunaires correspondant à la frange littorale (point bas).

L'aire d'étude se situe dans le lit majeur du Var identifié sur le zonage de l'AZI (voir la carte ci-après).

Des prescriptions ont été définies dans ces zones (dispositifs étanches de 50 cm au niveau des ouvertures, respect d'une cote d'implantation du premier plancher aménageable,...).

Figure 18 : Carte - extrait de l'atlas des zones inondables (DREAL PACA)

Le PAPI

Le PAPI I

Le Programme d'Actions de Prévention des risques Inondation (PAPI) défini sur la vallée du Var, mis en place par l'Etat et établi dans le cadre d'une convention signée le 24 juillet 2009 entre l'Etat et le Conseil Général des Alpes-Maritimes, pour les années 2009 à 2014, permet de financer des études et des travaux en vue d'y réduire le risque inondation.

Ces financements ont déjà permis la réalisation de travaux de consolidation de certaines digues du fleuve et d'autres travaux sont programmés.

Le renforcement de la digue des Français, ou digue du CADAM fait partie des actions à entreprendre. Cette digue protège des quartiers densément urbanisés (les Moulins, St-Augustin, ...) et longe le centre administratif (CADAM) puis le marché d'intérêt national (MIN). Les travaux inscrits dans le PAPI et déjà réalisés ont engendré une modification importante de l'état du risque prévisible. Cette modification a été prise en compte dans le PPRI approuvé en avril 2011.

Ainsi, la digue des Français et l'ouvrage de protection hydraulique de l'autoroute A8, rendus résistants, ont substantiellement réduit le risque d'inondation auquel était exposé le secteur de l'Arénas-MIN-CADAM-aéroport.

Le PAPI II

Suite à la circulaire du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement en date du 12 mai 2011 qui précise les modalités de suivi des projets de PAPI, le département des Alpes-Maritimes souhaite mettre en oeuvre un deuxième PAPI.

Des actions ont déjà été engagée ou achevée dans le cadre du PAPI I, néanmoins les réflexions et études menées en parallèle mettent en évidence la nécessité de poursuivre les actions de réduction des conséquences négatives des inondations, au-delà du programme actuel, et notamment dans les secteurs les plus exposés, mis en évidence par le Plan de Prévention des Risques Inondation de la basse vallée du Var, approuvé le 18 avril 2011.

Des actions ont déjà été ciblées autour de sept axes prévus par le cahier des charges national :

- connaissance du risque et conscience du risque,
- surveillance, prévision des crues et des inondations,
- alerte et gestion de crise,
- prise en compte du risque inondation dans l'urbanisme,
- actions de réduction de la vulnérabilité des personnes et des biens,
- ralentissement des écoulements,
- gestion des ouvrages de protection hydrauliques.

Ce programme sera engagé de 2012 à 2018. En juillet 2011, le Département a présenté sa candidature pour la labellisation du PAPI II. Cette candidature a obtenu un avis favorable de la commission mixte inondation du 13 décembre 2011.

.
Le PPRI

Un Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles d'Inondation (PPRI) comprend :

- un zonage réglementaire, qui délimite des zones de risque,
- un règlement, qui définit les règles applicables dans chacune de ces zones,
- des documents à vocation informative.

Les Plans de Prévention des Risques Inondation (PPRI) prescrits ou approuvés par l'Etat sont annexés aux documents d'urbanisme et valent servitude d'utilité publique.

Le PPRI apporte des précisions au regard des risques d'inondation sur le site par rapport à l'atlas des zones inondables.

Le Var se caractérise par un régime torrentiel et une forte pente. Ses écoulements, rapides et charriant des matériaux, peuvent être à l'origine de crues violentes.

Le PPRI de la basse vallée du Var, prescrit le 24 décembre 1999, a été approuvé par arrêté préfectoral le 18 avril 2011.

Zonage

L'aire d'étude appartient au secteur Nice Arénas – CADAM – Aéroport défini au PPRI Basse vallée du Var. Elle se situe en zone bleue exceptionnelle B6, où l'aléa exceptionnel est fort à très fort.

Des dispositions particulières aux zones du grand Arénas et du pôle d'échanges multimodal ont été établies. Cette zone est constructible sous respect des prescriptions édictées par le règlement du PPRI (voir ci-après).

Champ d'application

Conformément aux dispositions des articles L.562-1 à L.562-9 du code de l'environnement, les actions de prescriptions du PPR s'appliquent non seulement aux biens et activités, mais aussi à toute autre occupation et utilisation des sols, qu'elle soit directement exposée ou de nature à modifier ou à aggraver les risques.

Le PPR peut réglementer, à titre préventif, toute occupation ou utilisation physique du sol, qu'elle soit soumise ou non à un régime d'autorisation ou de déclaration, assurée ou non, permanente ou non.

En conséquence, le PPR s'applique notamment aux bâtiments et constructions de toute nature, plantations, aires de stationnement, ...

Règlement

Précisons que :

- la cote de référence est celle indiquée sur les cartes de zonage,
- la cote d'implantation est la cote de référence surélevée de 0,25 m (en zone B6).

Le règlement spécifique concernant les projets nouveaux des zones concernées par le projet est présenté ci-après.

Figure 19 : Carte - extrait du PPRI « Basse vallée du Var »

ZONE DU GRAND ARÉNAS

SONT INTERDITS

- les bâtiments de classe 1 (tous les établissements indispensables à la sécurité publique et stratégiques pour la gestion de crise)
- les projets nouveaux dont la nature est susceptible de porter atteinte à la sécurité publique ou d'occasionner un risque sanitaire ou une pollution environnementale significatifs en cas de survenance d'une crue, à l'exception de ceux nécessaires au fonctionnement des services publics,
- la reconstruction à l'identique de bâtiments détruits après un sinistre directement lié à l'inondation.

SONT AUTORISÉS AVEC PRESCRIPTION ET SOUS RÉSERVE :

- Les remblais et déblais, sans limitation d'emprise au sol,
- Les équipements et ouvrages nécessaires au fonctionnement des services publics,
- Les infrastructures publiques de transport et les équipements nécessaires à leur exploitation, ainsi que les voiries de desserte et les accès,
- Les constructions nouvelles sans limitation d'emprise au sol,
- Les aménagements paysagers,
- Les voiries et réseaux divers.

Sous réserve qu'un Schéma de Cohérence Hydraulique et d'Aménagement d'Ensemble, réalisé à l'échelle de la zone du Grand Arénas, par l'autorité publique compétente en matière d'aménagement de la plaine du Var, établisse préalablement à tout

projet nouveau :

o que tous les aménagements, constructions et installations projetés n'aggravent pas significativement les risques, n'en créent pas de nouveaux et sont accessibles par au moins deux accès hors d'eau en cas de réalisation des scénarios suivants :

- Rupture de la digue des français, pour une crue du Var de débit 3800 m³/s ;
- Rupture de l'ouvrage de protection de l'autoroute A8, pour une crue du Var de débit 3800 m³/s ;
- Crue du Var de débit 5000 m³/s, sans rupture de digue.

o une organisation et une gestion cohérente des débordements du var en cas de réalisation des scénarios suivants :

- Rupture de la digue des français, pour une crue du Var de débit 3800 m³/s ;
- Rupture de l'ouvrage de protection de l'autoroute A8, pour une crue du Var de débit 3800 m³/s ;
- Crue du Var de débit 5000 m³/s, sans rupture de digue.

o une carte, à l'échelle 1/5000ème, déterminant des lignes isocotes de référence après réalisation de tous les aménagements, constructions et installations projetées.

Dans la zone du Grand Arénas, lesdites lignes isocotes de référence sont déterminées en respectant la règle suivante : à l'aplomb de tout point du terrain naturel, la ou les ligne(s) isocote(s) de référence se situent au-dessus de la plus grande des hauteurs d'eau résultant, respectivement, de la modélisation des scénarios suivants :

- Rupture de la digue des français, pour une crue du Var de débit 3800 m³/s ;
- Rupture de l'ouvrage de protection de l'autoroute A8, pour une crue du Var de débit 3800 m³/s ;
- Crue du Var de débit 5000 m³/s, sans rupture de digue.

RÈGLES DE CONSTRUCTION

En l'absence de schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble, la côte de référence est celle inscrite sur le plan de zonage réglementaire.

La côte du premier niveau aménageable sera impérativement située au-dessus de la côte d'implantation.

Les parkings sont admis sous la cote d'implantation à condition que leurs accès soient mis en place au-dessus de la cote

d'implantation ou équipés de portes étanches.

Les aires de stationnement sont implantées au-dessus de la cote d'implantation.

Les infrastructures de transport sont admises sous la cote d'implantation à condition que les équipements et réseaux sensibles soient étanchéifiés ou mis hors d'eau.

Il convient toutefois de noter que ces règles vont être modifiées dans le cadre de la révision partielle du PPRi et qu'elles seront mises à jour au stade du dossier de réalisation de ZAC.

Risque lié au ruissellement pluvial urbain

Le Plan Local d'Urbanisme de Nice prend en considération ce risque.

Dans le secteur St Augustin, les débordements issus de l'avenue Henri Matisse se dirigent vers le boulevard Montel (classé en aléa fort), puis la route de Grenoble (classée en partie en aléa très fort). Au droit de l'avenue de Californie, l'aléa varie de fort à faible.

Des prescriptions ont été définies dans ces zones (dispositifs étanches de 50 cm au niveau des ouvertures, respect d'une cote d'implantation du premier plancher aménageable,...).

Plusieurs documents identifient des zones inondables : l'Atlas des zones inondables, le PLU ainsi que le PPRi.

L'aire d'étude se situe en zone bleue exceptionnelle B6 (aléa fort à très fort) définie au PPRi Basse vallée du Var.

La réalisation d'un Schéma de Cohérence Hydraulique et d'Aménagement d'Ensemble doit permettre, conformément aux prescriptions du PPRi, la prise en compte du risque d'inondation dès les phases d'études d'aménagement. Sont respectés les trois critères suivants :

- 1° Ne pas augmenter le risque et démontrer l'absence d'impact sur la vulnérabilité des secteurs voisins,
- 2° Définir des lignes isocotes de référence spécifiques au projet,
- 3° Prévoir un plan d'intervention des secours spécifique en cas de crise majeure

Les résultats du SCHAE sont en cours d'intégration dans le PPRi. Le site de projet est concerné par des hauteurs d'eau supérieures à 1 m en cas d'inondation. Cela représente une contrainte importante qui a été intégrée dans la réalisation du projet.

2.2.5.3 Le risque de remontée de nappe

Source : <http://www.inondationsnappes.fr>

Dans certaines conditions une élévation exceptionnelle du niveau de la nappe phréatique entraîne un type particulier d'inondation : une inondation « par remontée de nappe ».

Le risque de remontée de nappe est variable sur l'aire d'étude. Le risque varie de très fort à très faible, et localement la nappe est sub-affleurante.

Figure 20 : Carte du risque de remontée de nappes

Le risque de remontée de nappe est variable sur l'aire d'étude.

2.2.5.4 Risque de mouvements de terrain

Les mouvements de terrain regroupent un ensemble de déplacements, plus ou moins brutaux, du sol ou du sous-sol, d'origine naturelle ou anthropique. Les déplacements peuvent être lents (quelques millimètres par an) ou très rapides (quelques centaines de mètres par jour).

Les mouvements lents et continus sont les suivants :

- les tassements et les affaissements : certains sols compressibles peuvent se tasser sous l'effet de surcharges (constructions, remblais) ou en cas d'assèchement (drainage, pompage).
- le retrait-gonflement des argiles, variations de la quantité d'eau dans certains terrains argileux produisent des gonflements (période humide) et des tassements (périodes sèches).
- les glissements de terrain se produisent généralement en situation de forte saturation des sols en eau. Ils peuvent mobiliser des volumes considérables de terrain, qui se déplacent le long d'une pente.

Les mouvements rapides et discontinus sont les suivants :

- l'effondrement de cavités souterraines : l'évolution des cavités souterraines naturelles (dissolution de gypse) ou artificielles (carrières et ouvrages souterrains) peut entraîner l'effondrement du toit de la cavité et provoquer en surface une dépression généralement de forme circulaire,
- les écroulements et les chutes de blocs : l'évolution des falaises et des versants rocheux engendre des chutes de pierres, de blocs ou des écroulements en masse,
- les coulées boueuses et torrentielles sont caractérisées par un transport de matériaux sous forme plus ou moins fluide. Les coulées boueuses se produisent sur des pentes, par dégénérescence de certains glissements avec afflux d'eau. Les coulées torrentielles se produisent dans le lit de torrents au moment des crues.

La commune de Nice est soumise au risque de mouvements de terrain. Un PPR Mouvements de terrain a été prescrit le 6 décembre 2005 sur la commune et approuvé le 05/12/2008, il s'agit du PPR Cimiez, dont le périmètre ne concerne pas l'aire d'étude. Un nouveau PPR a été prescrit le 27/07/2010.

L'aire d'étude n'est pas concernée par le risque de mouvements de terrain.

2.2.5.5 Risque feux de forêt

On définit le feu de forêt comme un incendie qui a atteint une formation forestière ou subforestière (garrigues, friches et maquis) dont la surface, d'un seul tenant, est supérieure à un hectare.

La commune de Nice est soumise au risque d'incendies de forêt. Dans ce cadre, un Plan de Prévention des Risques naturels Incendies de Forêt (PPRIF) a été prescrit le 16 décembre 2003. A ce jour, il n'est pas encore approuvé.

Le périmètre d'étude relatif à ce PPRIF ne concerne pas l'aire d'étude. En effet, le périmètre de l'opération est marqué par le caractère urbain de son occupation des sols et l'absence de formations végétales ou forestière, avec une forte minéralisation des sols sur le site, dont une grande partie correspond à l'actuel Marché d'Intérêt National de Nice.

L'aire d'étude n'est pas concernée par le risque de feux de forêt.

2.2.5.6 Risque industriel et Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)

Un risque industriel majeur est un événement accidentel se produisant sur un site industriel, qui met en jeu des produits ou procédés industriels dangereux et entraîne des conséquences immédiates graves pour le personnel, les populations avoisinantes, les biens et/ou l'environnement.

Peuvent être classées en Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) les usines, ateliers, dépôts, chantiers et, d'une manière générale, les installations exploitées ou détenues par toute personne physique ou morale, publique ou privée, qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité, la salubrité publiques, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature et de l'environnement, soit pour la conservation des sites et des monuments ainsi que des éléments du patrimoine archéologique (article L.511-1 du Code de l'environnement).

Les installations ICPE font l'objet d'une nomenclature établie par décret en Conseil d'Etat.

Une ICPE est une installation qui est susceptible de causer des nuisances ou des risques pour l'environnement, de par ses

activités et les produits présents sur le site.

Ces installations sont soumises à trois régimes : déclaration, autorisation préfectorale d'exploiter, ou autorisation préfectorale d'exploiter avec servitude d'utilité publique, suivant la gravité des dangers ou des inconvénients que peut présenter leur exploitation.

Les établissements industriels font l'objet d'une réglementation stricte en fonction du niveau de risque :

Nature du risque ou nuisance

Classement ICPE

Classement SEVESO

Nuisance assez importante

Déclaration

Non classé

Nuisance ou risque important

Autorisation

Non classé

Risque relativement important

Autorisation

Seuil bas

Risque majeur

Autorisation avec servitude d'utilité publique

Seuil haut

Aucun établissement industriel SEVESO n'est répertorié sur la commune de Nice. Le site SEVESO le plus proche est situé à Carros, à savoir le dépôt Primagaz.

On y dénombre, par ailleurs, 32 établissements soumis à autorisation (source : inspection des installations classées).

A proximité du périmètre de l'opération, on note la présence de plusieurs ICPE correspondant aux installations d'approvisionnement et de dépôt en carburants de l'aéroport ainsi qu'aux installations de réfrigération, localisés au Sud, et une ICPE localisée au nord du périmètre de ZAC, qui correspond à la chaufferie des Moulins exploitée par la société Dalkia.

De nombreuses ICPE soumises à déclaration sont recensées sur la commune de Nice, sur et aux abords du périmètre de ZAC, dont plusieurs relatives aux installations existantes dans le MIN.

Le périmètre de ZAC se situe à proximité de plusieurs ICPE soumises à autorisation.

Figure 21 : Carte de localisation des ICPE (DREAL PACA)

2.2.5.7 Risque de transport de matières dangereuses

Le risque de transport de matières dangereuses, ou risque TMD, est consécutif à un accident se produisant lors du transport de ces matières par voie routière, ferroviaire, voie d'eau ou canalisations.

Par définition, toute zone urbanisée est potentiellement exposée au risque TMD en raison des approvisionnements qui s'y effectuent en permanence (livraison d'hydrocarbures dans les stations-service, de chlore dans les stations de traitement des eaux, de fioul domestique et de gaz, ...).

Sur la commune de Nice, il existe trois modes principaux de transports de matières dangereuses terrestres :

- Transport par route : il représente 70 % du trafic TMD, principalement sur l'autoroute A8. Presque la totalité de ce trafic concerne le transport d'hydrocarbures destinés à l'approvisionnement des stations-service de l'agglomération niçoise mais également à la livraison du fioul et du gaz auprès de la population.
- Transport par canalisation (gazoduc) : il permet d'approvisionner l'agglomération niçoise en gaz naturel. Deux gazoducs desservent des postes de détente l'un situé à l'Ouest dans la plaine du Var et l'autre à l'Est dans la vallée du Paillon. L'une de ces canalisations traverse le périmètre d'étude (voir la figure suivante).
- Transport par voie ferrée : un trafic important d'hydrocarbures et de produits chimiques se fait par voie ferroviaire entre Marseille et l'Italie. L'agglomération niçoise est une zone de transit.

Figure 22 : canalisation gazoduc (source GRT Gaz)

L'aire d'étude est concernée par le risque de transport de matières dangereuses, par voie ferrée et route (proximité de l'autoroute A8) notamment. Une canalisation gazoduc traverse l'aire d'étude.

Figure 23 : Carte de localisation du risque TMD (ville de Nice)

2.2.5.8 Les sites et les sols pollués

Sources : base de données BASIAS du Bureau de Recherches Géologiques et Minières et base de données BASOL du Ministère de l'Ecologie

Un site pollué est un site qui, du fait d'anciens dépôts de déchets ou d'infiltration de substances polluantes, présente une pollution susceptible de provoquer une nuisance ou un risque durable pour les personnes ou pour l'environnement.

La base de données BASIAS (Base des Anciens Sites Industriels et Activités de Service) est une base de données faisant l'inventaire de tous les sites industriels ou de services, anciens ou actuels, ayant eu une activité potentiellement polluante.

La base de données BASOL est une base de données sur les sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif.

La Commune de Nice compte 4 sites et sols pollués ou potentiellement pollués inventoriés dans la base de données BASOL, dont l'aéroport de Nice (dépôt de carburant pour l'aviation en activité).

La base de données BASIAS référence plusieurs sites industriels et activités de services aux abords de l'aire d'étude (cf. carte ci-après) :

Site

Nom et raison sociale

Nature de l'activité

Activité
terminée

Site
réaménagé

PAC 0602145

Laboratoire Ciné film

Fabrication de produits chimiques à usage
industriel.

Oui

Oui : parking.

PAC 0601607

Station de pompage du Var

Compagnie générale des
eaux

Dépôt de liquides inflammables.

Oui

-

PAC 0603810

Entreprise générale de
bâtiment Rometti Dépôt
d'hydrocarbures

Raffinage, distillation et rectification du
pétrole et/ou stockage d'huiles minérales.

Oui

Oui :
concessionnaire
automobile.

PAC 0602550

Dépôt d'hydrocarbures

Chambre de commerce de
Nice et des Alpes-Maritimes

Raffinage, distillation et rectification du
pétrole et/ou stockage d'huiles minérales.

Oui

Oui : habitat.

Plusieurs sites Basias sont répertoriés aux abords de l'aire d'étude.

En raison de l'occupation actuelle des sols (MIN de Nice), la nécessité de réaliser des opérations de dépollution devra être étudiée dans le cadre du projet. En tout état de cause, des forages géotechniques seront réalisés sur le périmètre de ZAC pour préciser l'état des sols.

Figure 24 : Carte de localisation des sites Basias (BRGM)

2.3 Milieu naturel

Sources : Base de données Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement PACA ; références inventaires AlterEco PACA.

2.3.1 Les espaces remarquables ou protégés

2.3.1.1 Les inventaires naturalistes

.
Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique

Outil de connaissance de la biodiversité sur un territoire, les ZNIEFF identifient, localisent et décrivent le patrimoine naturel terrestre et marin (espèces et milieux). Elles n'ont pas de portée juridique directe mais peuvent guider la décision en matière d'aménagement du territoire. On distingue deux catégories de zones :

- ZNIEFF de type I : « Point chaud » de la biodiversité caractérisé par un fort intérêt patrimonial, qui abrite au minimum une espèce ou un habitat déterminant. De superficie restreinte, elle est généralement incluse dans une ZNIEFF plus large de type 2.
- ZNIEFF de type II : Grand ensemble naturel, riche et peu modifié ou qui offre des potentialités biologiques importantes. De superficie souvent importante, elle peut inclure une ou plusieurs ZNIEFF de type I. Sa délimitation s'appuie en priorité sur son rôle de fonctionnalité écologique (maintien des milieux écologiques, fonctionnement des milieux naturels).

Au niveau de l'aire d'étude, on recense la présence de la ZNIEFF type II n°06 -140-100 « le Var », mais le périmètre de l'opération n'est pas concerné par cette zone.

La carte des inventaires est présentée ci-après.

Figure 25 : Carte des inventaires naturalistes (DREAL PACA)

2.3.1.2 Arrêté préfectoral de protection de biotope

Aucun arrêté préfectoral de biotope ne concerne l'aire d'étude.

2.3.1.3 Réserves

Aucune zone de réserve ne concerne l'aire d'étude.

2.3.1.4 Le réseau Natura 2000

Le réseau écologique européen Natura 2000 regroupe un ensemble de sites naturels, à travers toute l'Europe, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales et de leurs habitats.

Son objectif principal est de favoriser le maintien à long terme des habitats naturels en évitant leur détérioration et de conserver les populations des espèces de faune et de flore sauvages mais en tenant compte des exigences économiques, sociales, culturelles et régionales dans une logique de développement durable.

Il est composé des Zones de Protection Spéciale (ZPS) relevant de la directive « Oiseaux » et des Zones Spéciales de Conservation (ZSC) relevant de la directive « Habitats ».

Afin de s'assurer de la compatibilité entre les projets d'aménagement et le maintien de la biodiversité, un régime d'évaluation environnementale s'applique aux sites Natura 2000.

Ainsi, tout projet relevant, au titre d'autres réglementations, d'un régime d'autorisation ou d'approbation administrative et susceptible d'affecter de façon notable les habitats ou espèces qui ont justifié la désignation du site, doit faire l'objet d'une

évaluation de ses incidences (article L. 414-4 du Code de l'Environnement), que ce projet soit situé dans le site Natura 2000 ou à proximité.

Au regard de cette évaluation, les projets pourront être autorisés si les enjeux de conservation des sites Natura 2000 ne sont pas menacés. Dans le cas contraire, les projets pourront être soit autorisés, s'ils répondent à certaines conditions et sous réserve de la mise en oeuvre de mesures compensatoires, soit refusés s'ils ne remplissent pas ces conditions.

L'aire d'étude n'est pas incluse dans un périmètre de zone Natura 2000. La zone la plus proche est la Zone de Protection Spéciale (ZPS FR9312025) « Basse vallée du Var », située à environ 160 mètres, en limite du périmètre de ZAC.

La basse vallée du Var constitue la plus importante zone humide littorale de la Côte d'Azur. Malgré un contexte très marqué par les aménagements humains, ce site rassemble plusieurs types de milieux naturels (vasières, bancs de galets, eaux libres), rares par ailleurs dans le département. Ceci confère au site un caractère attractif pour l'avifaune, notamment pour les oiseaux d'eau. Ainsi, la basse vallée du Var :

- constitue une étape importante pour de nombreuses espèces d'oiseaux migrateurs, qui y trouvent des conditions propices à leur repos et leur alimentation après la traversée de la Méditerranée, ainsi qu'une voie de pénétration dans le massif alpin,
- permet la nidification de plusieurs espèces d'oiseaux d'eau de forte valeur patrimoniale (Sterne pierregarin, Sterne naine, Blongios nain, etc.),
- constitue un site important d'hivernage pour certains oiseaux d'eau, notamment la Mouette mélanocéphale.

Plus de 150 espèces d'oiseaux fréquentent le site, dont 36 espèces sont d'intérêt communautaire.

Voir la carte du réseau Natura 2000 ci-après.

Le décret n°2010-365 du 9 avril 2010 relatif au nouveau régime des évaluations des incidences Natura 2000, entré en application en août 2010 impose, pour tout projet d'aménagement, la réalisation d'une évaluation des incidences NATURA 2000, dès lors que celui-ci peut avoir un impact sur un site du réseau.

L'évaluation des incidences doit être proportionnée à l'importance du projet et à ses incidences potentielles sur les sites Natura 2000 concernés.

Le projet se situe dans un secteur urbanisé et fortement anthropisé. Le site Natura 2000 n'est pas connecté au périmètre de la ZAC. Ce site protégé est déconnecté du périmètre de l'opération par des infrastructures de transports (routes), qui

constituent des barrières infranchissables pour de nombreuses espèces.

Compte tenu de la nature du projet, des caractéristiques et de la localisation des sites Natura 2000, une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 est réalisée et intégrée à la présente étude.

Figure 26 : Carte du réseau Natura 2000 (DREAL PACA)

2.3.1.5 Espaces Boisés Classés

Aucun Espace Boisé Classé au Plan Local d'Urbanisme de la commune de Nice (voir carte du zonage au chapitre relatif aux documents d'urbanisme).

Le périmètre de l'opération n'intègre ni ne touche directement les périmètres d'inventaires naturalistes présents sur la commune de Nice (ZNIEFF de type II et ZPS « Basse vallée du Var »).

Compte tenu de la nature du projet, des caractéristiques et de la localisation des sites Natura 2000, une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 est réalisée et intégrée à l'étude d'impact.

2.3.2 Les continuités écologiques, trame verte et trame bleue

· Cadre réglementaire et définitions

La constitution d'une Trame Verte et Bleue nationale, mesure phare du Grenelle Environnement, est un projet visant à (re)constituer un réseau d'échanges cohérent à l'échelle du territoire national, pour que les espèces animales et végétales puissent, à l'instar des hommes, communiquer, circuler, s'alimenter, se reproduire, se reposer et assurer leur survie.

La notion de trames verte et bleue correspond à une stratégie de restauration et de conservation d'un réseau de coeurs de nature et de corridors écologiques prenant en compte la nature domestique (liaisons douces, aménités, parcs...) et les continuums écologiques garants de la survie des populations animales et végétales.

La trame verte est un outil d'aménagement du territoire, constituée de grands ensembles naturels et de corridors les reliant ou servant d'espaces tampons, reposant sur une cartographie à l'échelle 1/5 000. Elle est complétée par une trame bleue formée des cours d'eau et masses d'eau et des bandes végétalisées généralisées le long de ces cours et masses d'eau. Elles permettent de créer une continuité territoriale, ce qui constitue une priorité absolue. La trame verte et bleue est

pilotée localement en association avec les collectivités locales et en concertation avec les acteurs de terrain, sur une base contractuelle, dans un cadre cohérent garanti par l'Etat : cartographie des continuités et discontinuités à réaliser au niveau national, concertation des modalités réglementaires (inscription dans les documents d'urbanisme) contractuelles et incitatives et élaboration de la trame en région en 2009-2012, trame verte et bleue opposable aux grandes infrastructures, ...

La loi Grenelle II définit les 3 niveaux territoriaux de la TVB :

1. L'Etat définit le cadre de référence : enjeux nationaux, orientations et priorités. Il est garant de la cohérence nationale du réseau écologique.
2. Un schéma régional de cohérence écologique (SRCE) doit être réalisé pour fin 2012. Co-piloté par l'Etat et la Région et établi de manière participative avec les acteurs du territoire, il comprendra entre autres une cartographie régionale des enjeux (réservoirs de biodiversité et corridors potentiels) et définira les mesures contractuelles mobilisables pour la restauration des continuités écologiques.
3. Les collectivités territoriales seront au coeur de la mise en oeuvre, à la fois en tant que porteurs de projet, et à travers leurs documents de planification.

Les continuités écologiques correspondent à l'ensemble des zones vitales (réservoirs de biodiversité) et des éléments qui permettent à une population d'espèces de circuler et d'accéder aux zones vitales (corridors écologiques). La trame verte et bleue est ainsi constituée des réservoirs de biodiversité et des corridors qui les relient.

Trame verte et bleue définies au Plan Local d'Urbanisme de Nice

Afin de répondre aux exigences de la loi Grenelle de l'environnement, à savoir la mise en place d'un schéma de cohérence écologique « trame verte et bleue » pour la révision du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Nice, les services de la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur ont réalisé une étude de définition de la trame verte et bleue de Nice. Dans cette étude, il est défini, pour la ville de Nice, les enjeux écologiques qui nécessitent la préservation et le maintien :

- de zone nodale : zone du territoire secteur source de biodiversité, noyaux de biodiversité exprimés à partir de la richesse des milieux,
- de zone tampon : zone s'interposant entre un milieu fortement anthropisé et une ressource naturelle afin de limiter les effets néfastes d'un contact direct, que ce soit en termes de pollution, de nuisances, ou encore de perturbations biologiques, biotiques ou abiotiques,

- de corridor biologique qui désigne un ensemble de milieux qui relie fonctionnellement entre eux différents habitats vitaux (sites de reproduction, de nourrissage, de repos...) pour une espèce ou un groupe d'espèces.

Une cartographie des trames vertes et trames bleues identifiées sur la commune de Nice est présentée dans le Plan Local d'Urbanisme.

Le Var constitue une trame bleue, continuité écologique, à l'Ouest de l'aire d'étude, s'intégrant à la trame bleue.

L'aire d'étude ne s'intègre pas à une continuité écologique existante ou à créer. Elle ne constitue pas une zone favorable au déplacement de la faune et de la flore. La présence d'infrastructures majeures sur le territoire accentue ce phénomène.

On note seulement la présence d'espaces identifiés comme « relais paysager avec rôle écologique potentiel ».

La carte ci-après présente un extrait de la trame verte et bleue, issu du PLU de Nice.

Figure 27 : carte de la trame verte et bleue à l'échelle de Nice (PLU de Nice)

Trame Verte et Bleue à l'échelle locale

L'aire d'étude se situe en zone urbanisée hors de toute zone naturelle répertoriée et se trouve donc exclue de la trame verte et bleue identifiée à l'échelle du territoire communal. Le périmètre de ZAC est marqué par le caractère urbain dû à la présence des installations du MIN de Nice.

Le périmètre de l'opération ne se situe pas dans un noyau de biodiversité et ne constitue pas une zone favorable au déplacement de la faune et de la flore.

Les secteurs d'intérêt écologique

Lancé par l'Etablissement Public d'Aménagement en mars 2010, le guide pour la prise en compte de la biodiversité est une démarche qui a pour objet d'identifier et de caractériser les fonctionnalités écologiques dans la plaine du Var et de proposer un panel de mesures permettant aux différents acteurs de l'Éco-Vallée d'agir pour la protection, la gestion ou la restauration de la biodiversité.

Il permet de concilier le développement de la vallée avec le maintien ou la restauration des continuités écologiques et de la biodiversité en lien avec les espaces adjacents. Il propose aux acteurs les outils leur permettant, en mutualisant les connaissances, d'éviter, de réduire ou de compenser les impacts des opérations sur la biodiversité.

Il s'appuie sur :

- une synthèse des données naturalistes dans un système d'information géographique évolutif,
- l'identification et la caractérisation des sites à enjeux pour la biodiversité et les fonctionnalités écologiques sur la plaine du Var,
- une boîte à outils constituée de mesures ou de solutions techniques à mettre en oeuvre aux deux échelles : la vallée en général et les opérations d'aménagement elles-mêmes.

La définition du programme de mesures proposées auxquelles sont associés des indicateurs de moyens et de suivi vise à :

- Préserver l'existant (exemples : proposition d'un dispositif réglementaire, intégration aux documents de planification et d'urbanisme, espaces réservés et programme d'acquisition foncière...).
- Améliorer le fonctionnement des corridors écologiques (exemples : plan de gestion des espaces naturels, maintien de fossés enherbés, création de réseaux de haies, traitement des clôtures, passes à poissons,...).
- Recréer des connections manquantes (exemples : recherche de zones de restauration adéquates, mesures de réduction et/ou de compensation lors des évaluations environnementales...).
- Inclure la nature dans les nouveaux aménagements.

Le périmètre de l'opération ne se situe pas dans un secteur d'intérêt écologique.

Figure 28 : Carte des secteurs d'intérêt écologique - Guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques dans l'Eco-vallée – SAFEGE/LPO

2.3.3 Les habitats naturels, la faune et la flore

2.3.3.1 Les habitats naturels

- Zone rudérale (code Corine 87.2), Enjeu patrimonial faible

Cet habitat naturel représente l'ensemble des zones non construites (bordures de chemin de fer, bord de routes, etc.), où demeure un couvert herbacé quasiment inexistant ou utilisé pour des plantations d'ornement (Palmiers/Pins). Les espèces végétales contactées sont des espèces rudérales très communes ne présentant aucun enjeu écologique majeur (*Lamium purpureum*, *Diplotaxis erucoides*, *Taraxacum campyloides*, *Geranium robertianum*, etc.). Cette absence d'habitat naturel couplée à la forte activité anthropique de la zone d'étude et de ses zones connexes constitue un facteur limitant à la présence d'espèces végétales et/ou animales d'intérêt patrimonial, c'est pourquoi les enjeux locaux de conservation sont jugés faibles sur ces zones.

Description : I:\carto orthophoto\nice aéroport\photo zone rudérale.jpg

figure 29 : les abords du chemin de fer, boulevard René Cassin (Altereco Paca, 2012)

- Site industriel en activité (Code Corine 86.3), Enjeu patrimonial très faible

Il s'agit de bâtiments dédiés à la logistique et des parkings de stationnement. L'absence de végétation naturelle sur ces zones liée à la forte activité anthropique de la zone d'étude et de ses zones connexes constitue un facteur limitant à la présence d'espèces végétales et/ou animales d'intérêt patrimonial, c'est pourquoi les enjeux de conservation de cet habitat sont jugés très faibles.

Description : I:\carto orthophoto\nice aéroport\photo site indus.jpg

Figure 30 : la zone industrielle (Altereco Paca)

- Parcs (code Corine 85.4), Enjeu patrimonial très faible

Ce sont des espaces de pelouses et de cultures arbustives ou arborées ne présentant aucun intérêt écologique majeur pour la faune et la flore d'intérêt patrimonial et/ou règlementaire. Les enjeux locaux de conservation de cet habitat sont jugés très faibles.

Figure 31 : cartographie des habitats naturels (Altereco Paca)

Le site d'étude stricto sensu est globalement constitué de parcelles de végétation rudérale en situation de forte anthropisation et d'un bâti industriel qui possèdent une valeur patrimoniale et des enjeux locaux de conservation faibles. Le caractère fortement anthropisé de la zone et son absence d'habitat naturel semblent limiter ses capacités d'accueil d'espèces animales et/ou végétales présentant un enjeu règlementaire et/ou patrimonial. En outre, la zone d'étude est exclue des grands périmètres d'inventaires ou à enjeu règlementaire présents sur la commune de Nice (ZNIEFF, sites Natura 2000). L'absence de continuité écologique entre ces ensembles écosystémiques remarquables et la zone d'étude limite l'atteinte du projet sur leur bon fonctionnement écologique.

2.3.3.2 Flore

- Espèces avérées bénéficiant d'un statut réglementaire de protection

Aucune espèce végétale d'intérêt communautaire ni protégée sur le plan national ou régional n'a été rencontrée sur l'ensemble de la zone d'étude, lors des journées de prospection du 21 mars 2012 et du 03/01/2013.

- Autres espèces patrimoniales

Aucune espèce végétale d'intérêt patrimonial n'a été rencontrée sur l'ensemble de la zone d'étude, lors de la journée de prospection du 21 mars 2012 et du 03/01/2013.

- Espèces potentielles bénéficiant d'un statut réglementaire de protection et/ou patrimoniales

D'une manière générale aucune espèce végétale d'intérêt patrimonial et/ou réglementaire n'est pressentie au sein de la zone d'étude et de ses zones connexes en l'absence de milieux favorables.

Au cours des journées de prospection du 21 mars 2012 et du 03/01/2013, aucune espèce végétale protégée et/ou rare n'a été observée en raison de la faible présence de végétation et de la forte d'antropisation des habitats naturels présents sur la zone d'étude. Un complément d'inventaire est prévu au printemps 2013 pour compléter ces résultats au stade du dossier de réalisation de ZAC.

2.3.3.3 Faune

Ce diagnostic faunistique est décomposé en plusieurs parties en fonctions des compartiments biologiques étudiés. Lorsque des espèces ont été observées sur le site d'étude, un paragraphe nommé « espèce avérée » est réalisé. Parmi ces espèces, certaines sont protégées au titre du droit européen, dans ce cas un paragraphe « espèces d'intérêt communautaire » est créé ; lorsque parmi ces espèces certaines sont protégées au niveau national ou qu'elles représentent un intérêt patrimonial, un paragraphe « espèce d'intérêt patrimonial » est créé.

Notons que l'intérêt patrimonial d'une espèce est déduit de :

- son statut biologique sur la zone d'étude (sédentaire, nicheuse, migratrice, hivernante...),
- ses effectifs (couples nicheurs ou individus, regroupements en dortoirs...) présents (pourcentage de l'effectif régional, national...),
- ses statuts de protection (protection nationale, européenne, internationale),
- ses statuts de conservation aux échelles géographiques locales, régionales, nationales, européennes voire mondiales (livres rouges ; évolutions récentes, dynamique des populations, à partir de nos propres connaissances, de communications personnelles, de listes de discussion ornithologiques, bases de données, publications, monographies, données du CRBPO : STOC EPS et baguage, comptes-rendus des comptages Wetland...),
- d'autres critères biogéographiques et écologiques : isolement géographique, limite d'aire de répartition...

En fonction du croisement et de l'intégration de ces différents éléments, et des données fournies par les fiches ZNIEFF, APPB, ZICO, FSD, DOCOB..., l'espèce sera considérée comme présentant un intérêt patrimonial très faible, faible, modéré, fort ou très fort.

• Amphibiens

Espèces d'intérêt communautaire et/ou patrimonial avérée et potentielles

Aucune espèce n'a été observée lors des prospections batrachologiques de terrain en raison de l'absence d'habitat favorable pour ce compartiment écologique, de la faible pression de prospection et de la période défavorable d'inventaires (hiver 2012/2013).

• Reptiles

Espèces d'intérêt communautaire (DH2 et DH4) avérées sur la zone d'étude

Une unique espèce d'intérêt communautaire DH4 a été retrouvée sur la zone d'étude, il s'agit du Lézard des murailles (*Podarcis muralis*), espèce citée à l'Annexe IV de la Directive Habitat-Faune-Flore et protégée au niveau national.

Cette espèce, très commune, ne présente cependant qu'un faible enjeu local de conservation tant les habitats favorables à son alimentation et à sa reproduction sont peu représentés sur l'ensemble de la zone d'étude et de ses zones connexes.

Espèces d'intérêt communautaire (DH2 et DH4) potentielles sur la zone d'étude

Aucune espèce de reptile d'intérêt communautaire n'est pressentie sur la zone d'étude et ses zones connexes en raison de l'absence d'habitat favorable pour ce compartiment écologique

Espèces d'intérêt patrimonial avérées sur la zone d'étude

Aucune espèce d'intérêt patrimonial n'a été contactée sur la zone d'étude stricto sensu et ses zones connexes.

Espèces d'intérêt patrimonial potentielles sur la zone d'étude

Aucune espèce d'intérêt patrimonial n'est pressentie sur la zone d'étude stricto sensu et ses zones connexes en raison de l'absence d'habitat favorable pour ce compartiment écologique.

• Oiseaux

Espèces d'intérêt communautaire (DO1) et migratrices avérées sur la zone d'étude

Aucune espèce d'intérêt communautaire et/ou migratrice n'a été contactée sur la zone d'étude stricto sensu et ses zones connexes.

Espèces d'intérêt communautaire (DO1) potentielles sur la zone d'étude

Aucune espèce d'intérêt communautaire n'est pressentie sur la zone d'étude et ses zones connexes.

Espèces d'intérêt patrimonial avérées sur la zone d'étude

Seules 3 espèces d'oiseaux ont pu être contactées sur la zone d'étude (Pigeon biset - *Columba livia*, Moineau domestique - *Passer domesticus*, Goéland leucophée - *Larus michahellis*). Aucune de ces espèces ne présente un enjeu patrimonial fort.

Les enjeux locaux de conservation de ces espèces sont jugés faibles vis-à-vis du projet.

Espèces d'intérêt patrimonial potentielles sur la zone d'étude

Aucune espèce d'intérêt patrimonial n'est pressentie sur la zone d'étude.

- Note sur les oiseaux D01 et migrateurs ayant permis la désignation de la ZPS FR9312025 « Basse vallée du Var »

Bien que la zone d'étude du projet ne superpose pas à la zone de protection spéciale (ZPS) FR9312025 « Basse vallée du Var » ; sa proximité (~160 m) avec la zone étudiée laisse supposer de possibles incidences sur les espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire et les espèces migratrices qui utilisent le lit du Var comme couloir migratoire majeur. Un rappel des différentes espèces citées au sein du Formulaire Standard des Données (FSD) de la ZPS FR9312025 est présenté dans les tableaux ci-dessous. Ces espèces devront faire l'objet de prospections ciblées aux périodes les plus favorables du calendrier écologique (mars à juin).

POPULATION

EVALUATION

NOM

STATUT

TAILLE
MIN.

TAILLE
MAX.

UNITE

ABONDANCE

QUALITE

POPULATION

CONSERVATION

ISOLEMENT

GLOBALE

Ixobrychus minutus

Concentration

1

5

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Reproduction

2

3

Couples

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Nycticorax
nycticorax

Concentration

11

15

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Ardeola ralloides

Concentration

1

5

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Egretta garzetta

Concentration

1

50

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Ardea purpurea

Concentration

1

20

Individus

Présente

2% = $p > 0\%$

Bonne

Non-isolée

Bonne

Ciconia ciconia

Concentration

1

5

Individus

Présente

Non
significative

Philomachus
pugnax

Concentration

1

100

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Limosa lapponica

Concentration

1

15

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Tringa glareola

Concentration

1

15

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Pandion haliaetus

Concentration

1

5

Individus

Présente

Non
significative

Phoenicopterus
ruber

Concentration

1

75

Individus

Présente

2% = $p > 0%$

Bonne

Non-isolée

Bonne

Hivernage

1

5

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Circus aeruginosus

Concentration

1

5

Individus

Présente

Non
significative

Circus pygargus

Concentration

1

5

Individus

Présente

Non
significative

Falco peregrinus

Résidence

Individus

Présente

Non
significative

Porzana porzana

Concentration

1

5

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Porzana parva

Concentration

1

5

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Porzana pusilla

Concentration

1

2

Individus

Présente

Non
significative

Himantopus
himantopus

Concentration

1

50

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Recurvirostra
avosetta

Concentration

1

50

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Glareola pratincola

Concentration

1

5

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Pluvialis apricaria

Concentration

1

100

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Hivernage

1

200

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Larus
melanocephalus

Concentration

Individus

Présente

100% = p > 15%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Hivernage

1

3 000

Individus

Présente

100% = p > 15%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Larus minutus

Concentration

1

350

Individus

Présente

15% = p > 2%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Hivernage

1

50

Individus

Présente

15% = p > 2%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Larus genei

Concentration

1

10

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Gelochelidon
nilotica

Concentration

1

10

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Sterna
sandvicensis

Concentration

1

10

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Hivernage

11

20

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Sterna hirundo

Concentration

Individus

Présente

15%=p>2%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Reproduction

200

200

Couples

Présente

15%=p>2%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Sterna albifrons

Concentration

1

10

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Reproduction

1

8

Couples

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Chlidonias

Concentration

1

10

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

hybridus

Chlidonias niger

Concentration

1

200

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Bubo bubo

Résidence

Individus

Présente

Non
significative

Alcedo atthis

Concentration

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Hivernage

2

3

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Lanius collurio

Concentration

Individus

Présente

Non
significative

Reproduction

6

10

Couples

Présente

Non
significative

Luscinia svecica

Concentration

1

5

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Acrocephalus
melanopogon

Hivernage

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Sylvia undata

Concentration

Individus

Présente

Non
significative

Hivernage

1

5

Individus

Présente

Non
significative

Emberiza
hortulana

Concentration

6

10

Individus

Présente

Non
significant

POPULATION

EVALUATION

NOM

STATUT

TAILLE
MIN.

TAILLE
MAX.

UNITE

ABONDANCE

QUALITE

POPULATION

CONSERVATION

ISOLEMENT

GLOBALE

Phalacrocorax
carbo

Concentration

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Hivernage

51

100

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Actitis
hypoleucos

Concentration

1

10

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Hivernage

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Reproduction

11

15

Couples

Présente

2%=p>0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Vanellus
vanellus

Concentration

1

110

Individus

Présente

2%=p>0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Hivernage

1

120

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Remiz
pendulinus

Concentration

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Hivernage

11

20

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Acrocephalus
arundinaceus

Concentration

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Reproduction

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Aucune espèce d'oiseaux, de reptiles, d'amphibiens et d'insectes d'intérêt communautaire et/ou patrimonial n'a pu être mise en évidence. La zone d'étude étant un site industriel parsemé de quelques bandes de zone rudérale, elle ne semble pas favorable à la présence d'espèces remarquables. Une seule espèce de reptile faiblement patrimoniale, le Lézard des murailles, a été contacté sur la zone d'étude. Cette espèce présente cependant un enjeu de conservation faible compte tenu de son faible degré de patrimonialité et de la bonne santé des populations en région PACA. Un complément d'inventaire est prévu au printemps 2013 pour compléter ces résultats au stade du dossier de réalisation de ZAC

Compartiment
écologique

Dénomination

Présence
sur la zone
d'étude et
l'aire
d'étude
élargie

Statut
réglementaire

Enjeux locaux de
conservation

Habitats
naturels

Zone rudérale (code
Corine 87.2)

Avérée

-

Faibles

Site industriel en
activité (Code
Corine 86.3)

Avérée

-

Très faibles

Parcs (85.4)

Avérée

-

Très faibles

Flore

-

-

-

-

Insectes

-

-

-

-

Amphibiens

-

-

-

-

Reptiles

Lézard des
murailles

Avérée

Intérêt
communautaire
(DH4)

Protection
nationale

Faibles

Oiseaux

-

-

-

-

Le caractère fortement anthropisé de l'aire d'étude (actuel MIN de Nice) et l'absence d'habitat naturel limitent les capacités d'accueil d'espèces animales et/ou végétales présentant un enjeu règlementaire et/ou patrimonial.

En outre, l'aire d'étude est exclue des grands périmètres d'inventaires ou à enjeu règlementaire présents sur la commune de Nice (ZNIEFF, site Natura 2000) et n'est pas identifiée comme faisant partie d'un secteur d'intérêt écologique tel que

défini dans le Guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques (SAFEGE/LPO).

L'absence de continuité écologique entre ces ensembles écosystémiques remarquables et l'aire d'étude limite l'atteinte du projet sur leur bon fonctionnement écologique.

La proximité de la ZPS induit en outre la nécessité de réaliser une évaluation des incidences au titre de l'article L.414.4 du Code de l'Environnement.

2.4 Contexte socioéconomique

Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombremments - RP1999 et RP2008 exploitations principales, rapport d'étude n°22 « Situation économique et démographique de la Plaine du Var », novembre 2008, Joachim Timotéo, Insee Provence-Alpes-Côte d'Azur.

L'analyse du contexte socioéconomique du site du projet a été réalisée à plusieurs échelles :

- à l'échelle du département des Alpes-Maritimes,
- à l'échelle de Nice Côte d'Azur afin d'appréhender le contexte général dans lequel s'insère le projet,
- à l'échelle de la commune de Nice afin de mieux comprendre les enjeux du territoire d'étude.

2.4.1 Le découpage administratif

L'opération s'étend sur le territoire communal de Nice, dans le département des Alpes-Maritimes.

La commune de Nice appartient à la Métropole Nice Côte d'Azur.

Initialement, créée en communauté d'agglomération, elle devient Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur au 1^{er} janvier 2009, regroupant 27 communes.

Au 1^{er} janvier 2012, 46 communes se sont unies pour former la Métropole Nice Côte d'Azur, première métropole² de France, avec 550 000 habitants et 220 000 emplois sur 1 400 km².

2 Une Métropole est un nouvel Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) créé par la Loi n° 2010-1563, du 16 décembre 2010, sur la réforme des collectivités territoriales. La Métropole constitue un territoire d'un seul tenant et sans enclave et doit comporter plus de 500 000 habitants.

Cette nouvelle forme d'organisation regroupe ainsi la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur, la Communauté de Communes de la Vésubie, la Communauté de Communes de la Tinée, la Communauté de Communes des stations du Mercantour et la Commune de la Tour-sur-Tinée.

2.4.2 L'évolution et la structure de la population

Selon les estimations de l'Insee, la population de la ville de Nice était de 340 735 habitants en 2009. Nice est ainsi la cinquième ville de France, derrière Paris, Marseille, Lyon et Toulouse, et la deuxième ville de la région PACA après Marseille.

L'unité urbaine de Nice, son agglomération, comprend 941 490 habitants (2009). C'est la cinquième de France, après celles de Paris, Marseille, Lyon et Lille. Son aire urbaine compte 1 000 275 habitants (2009), ce qui en fait la septième de France, derrière celles de Paris, Lyon, Marseille, Lille, Toulouse et Bordeaux.

La densité moyenne de population est élevée (4 737,7 habitants/km² en 2009), notamment en comparaison au département (251 hab/km² en 2009).

En 2009, à l'échelle de la Métropole Nice Côte d'Azur, la population est estimée à 530 016 habitants pour une densité de 368,7 habitants/km². Nice est la ville centre de la métropole Nice Côte d'Azur.

Il existe de fortes disparités entre les quartiers : la topographie conditionne la concentration de la population sur le littoral. Les vallées sont très peuplées, compte tenu du caractère collinaire du territoire.

Population

Département des Alpes-Maritimes

1968

1975

1982

1990

1999

2009

Population

722 070

816 681

881 198

971 829

1 011 866

1 079 100

Densité moyenne (hab/km²)

168

190

205

226,1

235,4

251

Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur

1968

1975

1982

1990

1999

2008

Population

405 396

452 298

466 966

495 884

507 078

526 131

Densité moyenne (hab/km²)

884,4

986,8

1 018,8

1 081,8

1 106,3

1 147,8

Nice

1968

1975

1982

1990

1999

2009

Population

322 442

344 481

337 085

342 439

343 123

340 735

Densité moyenne (hab/km²)

4 483,3

4 789,8

4 686,9

4 761,4

4 770,9

4 737,7

Source : Insee

Figure 32 : évolution démographique (Insee)

La plaine du Var représente 11 % de la population des Alpes-Maritimes, soit environ 49 000 ménages et 116 400 personnes. 85 % de la population de la plaine du Var se concentre dans quatre communes (Nice, Saint-Laurent-du-Var, Carros et La Gaude). Depuis 1999, le nombre de ménages s'est accru de 8 %, ce qui correspond à une hausse de 1,2 % par an en moyenne.

La population de la plaine du Var croît à un rythme nettement supérieur à celui des Alpes-Maritimes (+ 0,8 %) et de la région (+ 0,9 %).

À l'échelle communale, le taux de variation de la population est négatif (- 0,1%) : entre 1999 et 2009, la variation due au solde naturel de + 0,1 % ne compense pas la variation du solde migratoire de - 0,2 %.

La ville a connu une forte hausse démographique dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, période où la population a fait plus que doubler, principalement grâce à l'immigration italienne. Au début du XX^e siècle, cette hausse s'intensifia avec l'arrivée de populations venues des communes de l'arrière-pays. Après la Première Guerre mondiale, la ville retrouva un fort accroissement démographique. C'est à nouveau l'immigration qui constituait l'essentiel de cette croissance. L'activité hôtelière et celle des constructions, en plein essor dans les années 1920, attiraient de plus en plus de monde et ont permis ainsi à Nice de devenir une ville d'importance nationale. En 1921, Nice devient alors la onzième ville de France, puis en 1931, la huitième, avant de se classer au sixième rang après 1946.

La population augmenta très rapidement dans les années 1950. La ville atteignit ensuite son niveau démographique actuel en raison de l'afflux des rapatriés des anciennes colonies françaises, notamment d'Algérie.

Depuis les années 1970, le nombre d'habitants n'évolue pratiquement plus : le solde migratoire, relativement élevé, étant compensé par l'accroissement naturel négatif, dû à la forte proportion de personnes âgées. Cependant, depuis une dizaine d'années, ces deux types de variation de la population ont tendance à s'égaliser à un niveau faible. La forte différence entre solde naturel et solde migratoire est néanmoins toujours observée dans le reste du territoire des Alpes-Maritimes.

- La structure de la population

La population de la Plaine du Var est plus jeune que celle des Alpes-Maritimes ou de la région. Un habitant sur quatre a moins de 20 ans. À l'inverse, une personne sur cinq a plus de 60 ans (plus d'une sur quatre dans le département).

La population niçoise est sensiblement plus âgée que celle des autres grandes villes de France. La commune de Nice abrite une population vieillissante, avec plus de 24 % de plus de 60 ans.

La population active est également bien représentée, avec plus de 20 % de la population âgée de 15 à 29 ans et plus de 19 % entre 30 et 44 ans.

Le recensement de 2008 confirme cette tendance qui montre que Nice est la ville de France qui a la plus forte proportion de plus de 60 ans. Toutefois sa proportion de jeunes (de 0 à 19 ans) est en augmentation depuis 1999.

Les mêmes tendances sont observées à l'échelle départementale et de la communauté urbaine.

- Les ménages

La taille moyenne des ménages a tendance à diminuer sur le territoire. Cette tendance se retrouve à l'ensemble des échelons géographiques supérieurs, même au niveau national.

La taille des ménages en 2009 est d'environ 2 pour la commune de Nice, de 2,1 à l'échelle de la Métropole et d'environ 2,2 à l'échelle du département des Alpes-Maritimes.

Au total, en 2009, plus de la moitié des ménages de la commune de Nice (65,9%) sont équipés d'au moins une voiture et 15,2% de deux voitures ou plus.

L'unité urbaine de Nice, la 5ème de France, concerne une population de 941 490 habitants. La densité moyenne de la population est élevée et se concentre sur le littoral et dans la vallée. La variation de la population est faible.

La taille moyenne des ménages sur la commune est d'environ 2.

Indicateurs démographiques

Département des Alpes-Maritimes

1968

à

1975

1975

à

1982

1982

à

1990

1990 à

1999

1999 à

2009

Variation annuelle moyenne
de la population en %

+1,8

+1,1

+1,2

+0,4

+0,6

- due au solde naturel en %

-0,2

-0,2

-0,1

0,0

0,0

- due au solde apparent
des entrées sorties en %

+1,9

+1,3

+1,3

+0,5

+0,6

Taux de natalité en ‰

11,1

10,6

11,6

11,2

11

Taux de mortalité en ‰

12,7

12,8

12,7

11,6

10,8

Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur

Métropole

Variation annuelle moyenne de la population en %

+1,6

+0,5

+0,8

+0,2

+0,3

- due au solde naturel en %

-0,2

-0,2

-0,1

0

+0,1

- due au solde apparent des entrées sorties en %

+1,7

+0,7

+0,8

+0,3

+0,2

Taux de natalité en ‰

11,2

11

12

11,6

11,7

Taux de mortalité en ‰

12,9

13

12,8

11,8

10,8

Nice

1968

à

1975

1975

à

1982

1982

à

1990

1990 à
1999

1999 à
2009

Variation annuelle moyenne
de la population en %

+1

-0,3

+0,2

0

-0,1

- due au solde naturel en %

-0,3

-0,3

-0,2

-0,1

+0,1

- due au solde apparent
des entrées sorties en %

+1,2

0

+0,4

+0,1

-0,2

Taux de natalité en ‰

10,9

10,8

12,1

11,8

12,4

Taux de mortalité en ‰

13,5

13,8

13,9

12,9

11,4

2.4.3 Le logement et l'habitat

Sources : Insee, RP1999 et RP2008 exploitations principales et PLH NCA

- Le Programme Local de l'Habitat (PLH)

Le Programme Local de l'Habitat est un instrument de définition de programmation et de pilotage de la politique locale. Il est élaboré pour une durée de 6 ans par les communautés de communes compétentes en matière d'habitat de plus de 30 000 habitants avec au moins une ville centre de plus de 10 000 habitants, les communautés d'agglomération et les communautés urbaines (article L 302-1 du Code de la Construction et de l'Habitation) ainsi que par les communes de plus de 20 000 habitants n'appartenant pas à un Etablissement Public de Coopération Intercommunale (article L 302-4-1 du Code de la Construction et de l'Habitation).

Le Programme Local de l'Habitat définit les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergement, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logement (Article L. 302-1 du Code de la construction et de l'habitation).

Cet outil de programmation permet d'éviter que les difficultés en matière d'habitat ne s'aggravent et ne deviennent néfastes au développement urbain, économique et social du territoire.

Engagé en février 2002, le premier Programme Local de l'Habitat de la Communauté d'Agglomération de Nice Côte d'Azur a été adopté le 7 novembre 2003 pour une durée de 5 ans. Il établit un diagnostic de la situation du logement dans l'aire d'étude, fixe des objectifs stratégiques à atteindre et propose une programmation des actions à lancer à court et moyen terme pour y parvenir. L'objectif annuel de production de logements était fixé à 2 981 logements, dont une production de 885 logements aidés par an.

Le nouveau Programme Local de l'Habitat de la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur a été adopté le 10 septembre 2010. Il est établi pour la période 2010-2015.

L'objectif de production de logements est fixé à 3 500 logements par an, dont une partie pourrait correspondre à la mobilisation et à la rénovation de logements vacants.

Le Programme d'Action du PLH se compose de 38 fiches regroupées suivant les cinq axes suivants :

- Anticiper les futurs développements : la stratégie foncière,
- Produire de nouveaux logements et renforcer le partenariat avec les opérateurs privés pour répondre aux divers besoins,
- Agir sur le parc existant (public et privé),
- Promouvoir un habitat durable s'adressant à tous sans exclure les plus fragiles, tenant compte du développement économique et respectueux de l'environnement et du patrimoine,
- Gouvernance, animation, évaluation.

- Le parc de logements

La croissance démographique et la diminution de la taille des ménages engendrent des besoins importants en logements. La pression de la demande se confronte au manque d'offres de foncier.

Catégories et types de logements

Département des Alpes-
Maritimes

Métropole Nice Côte
d'Azur

Nice

2009

%

2009

%

2009

%

Ensemble

724 251

100

338 189

100

219 870

100

Résidences principales

495 596

68,4

247 256

73,1

163 859

74,5

Résidences secondaires et
logements occasionnels

169 716

23,4

56 181

16,6

28 567

13,0

Logements vacants

58 939

8,1

34 752

10,3

27 444

12,5

Maisons

177 131

24,5

59 737

17,7

16 948

7,7

Appartements

540 275

74,6

275 001

81,3

200 376

91,1

Source : Insee

Le parc de logements, à l'échelle de la communauté urbaine Nice Côte d'Azur représentait 338 189 logements en 2009 (recensement de 2009). Ce parc s'est accru d'environ 6,3% sur la période 1999-2009.

Le nombre de résidences secondaires reste relativement faible (16,6%) en comparaison au niveau départemental (23,4%). La part de logements vacants (10,3%) est notable et plus élevée qu'à l'échelle départementale (8,1%).

Catégories de logements

Alpes-Maritimes Nice Côte d'Azur Nice

Figure 33 : répartition des différentes catégories de logement (Insee)

A l'échelle communale, le parc de logements s'est accru de 3,7% entre 1999 et 2009. Le nombre de résidences secondaires augmente, passant de 9,2% (en 1999) à 13% (en 2009). La part de logements vacants diminue sur cette période mais reste toujours important (12,5%).

Le logement collectif domine : 91,1% sur la commune et 81,3% à l'échelle de l'ex communauté urbaine.

Résidences principales en 2008 selon la période d'achèvement

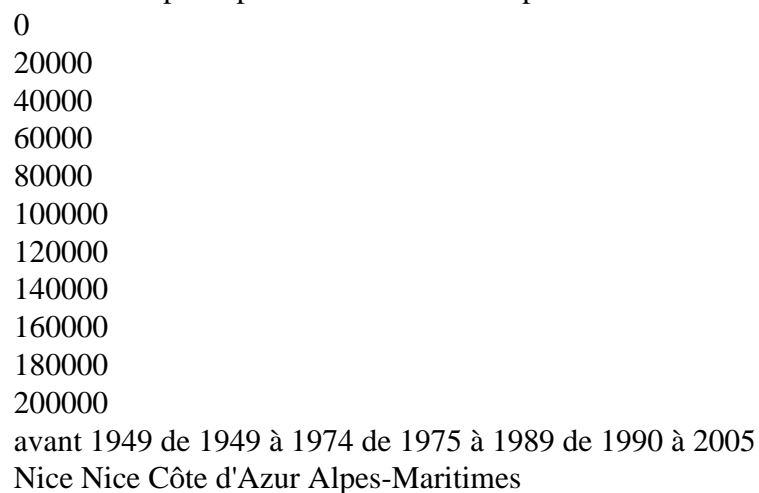


Figure 34 : âge du parc de logements (Insee)

Le parc immobilier est relativement ancien à l'échelle communale : avec 72% de logements construits avant 1974 sur la commune de Nice, 65% pour l'ex communauté urbaine, et 59,6% au niveau départemental.

Le Programme Local de l'Habitat 2010-2015 affirme le principe de production de logements (3 500 par an).

La croissance démographique et la diminution de la taille des ménages engendrent des besoins importants en logements. Les besoins en logements sont également une conséquence de l'attractivité du territoire. La pression de la demande se confronte au manque d'offres de foncier.

2.4.4 Tissu économique

Sources : Insee, RP1999 et RP2008 exploitations principales, Insee - DADS, 2004, rapport d'étude n°22 « Situation économique et démographique de la Plaine du Var », novembre 2008, Joachim Timotéo, Insee Provence-Alpes-Côte d'Azur.

- La population active et l'emploi

Dans la Plaine du Var, en 2005, la proportion d'actifs est un peu plus importante qu'à l'échelon départemental ou régional. En effet, 48 individus sur 100 possèdent ou recherchent un emploi contre 45 sur 100 dans les Alpes-Maritimes ou la région.

La part d'inactifs retraités y est inférieure à la part départementale (28 %).

Entre 1999 et 2009, la population active a diminué sur la commune de Nice (- 0,2%), et a augmenté à l'échelle de la Métropole Nice Côte d'Azur (+ 2,6%) et du département (+ 7%).

Emploi et activités

Alpes-Maritimes

Nice Côte d'Azur

Nice

2009

1999

2009

1999

2009

1999

Population active

672 437

628 129

330 885

317 377

212 085

212 561

Actifs en %

72

68,4

70,8

67,4

69,4

66,3

Inactifs en %

28

31,6

29,2

32,6

30,6

33,7

Nombre d'emplois dans la zone

416 093

351 636

210 893

182 948

145 180

132 864

Actifs ayant un emploi résidant dans la zone

436 938

368 747

210 319

183 386

130 553

119 245

Taux d'activité parmi les 15 ans ou plus en %

54,2

51,1

53,3

50,5

51,9

48,8

Source : Insee

La commune de Nice regroupe plus de 70% des emplois recensés à l'échelle de la communauté urbaine, qui elle-même héberge plus de la moitié des emplois identifiés à l'échelle départementale.

- Le taux de chômage

En 2009, le taux de chômage sur la commune de Nice (12,8%) est plus élevé qu'à l'échelle de la Métropole Nice Côte d'Azur (11,3%) et à l'échelle des Alpes-Maritimes (11,1%).

Une diminution du taux de chômage est observée entre 1999 et 2009 de – 3,1% à l'échelle communale, de – 3,3% au niveau de la Métropole et de – 3,5% du département.

Chômage (au sens du recensement) des 15-64 ans

Alpes-Maritimes

Nice Côte d'Azur

Nice

2009

1999

2009

1999

2009

1999

Nombre de chômeurs

53 855

62 674

26 384

31 736

18 811

22 436

Taux de chômage en %

11,1

14,6

11,3

14,6

12,8

15,9

Source : Insee

- Les pôles d'emploi

La zone d'emploi de Nice est composée de 101 communes pour une population de 575 000 habitants.

Les communes les plus peuplées sont Nice, Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var.

Au recensement de 2009, 24 % des salariés résidant sur la commune de Nice travaillent dans une autre commune que celle où ils résident. Ce taux est très inférieur à la moyenne départementale (50,8 %).

Les emplois de Nice attirent des salariés venant des communes voisines comme Saint-Laurent-du-Var, Cagnes-sur-Mer et La Trinité ou des communes situées dans la plaine du Var, dans le Pays de Vence et de la communauté de communes des Coteaux d'Azur.

En sens inverse, les actifs niçois qui quittent leur commune de résidence pour aller travailler se dirigent principalement vers Saint-Laurent-du-Var, les communes des Coteaux d'Azur, la technopole de Sophia-Antipolis et Cagnes-sur-Mer.

L'aire d'étude englobe le quartier tertiaire de l'Arénas, qui accueille à ce jour plus de 300 entreprises pour plus de 3 000 emplois, sur une superficie de 10 ha ainsi que les installations du Marché d'intérêt national (MIN) de Nice.

- La géographie de l'emploi : déplacements et mobilité

40 % des salariés de la Plaine du Var résident dans la commune de Nice et près d'un tiers des salariés proviennent d'autres communes du département (Cagnes-sur-Mer ou Antibes). Le Var est le deuxième département d'origine, en raison de sa proximité, mais seuls 2,3 % des salariés de la plaine du Var y résident. Enfin, 3,5 % des salariés proviennent d'une autre région (Île-de-France et Rhône-Alpes principalement).

En 2009, plus de la moitié des salariés des Alpes-Maritimes (50,8%) travaillent en dehors de leur commune de résidence. Cette proportion diminue à l'échelle de la communauté urbaine (40,8%) et encore plus au niveau communal (24%).

Depuis 1999, cette part a augmenté de 4% au niveau départemental, de 3,9% à l'échelle de la Métropole et de 3,5% à l'échelle communale.

Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone

Travaillent :

Alpes-Maritimes

Nice Côte d'Azur

Nice

2009

1999

2009

1999

2009

1999

dans la commune de résidence en %

49,2

53,2

59,2

63,1

76

79,5

dans une commune autre que la commune de

résidence en %

50,8

46,8

40,8

36,9

24

20,5

- située dans le département de résidence en %

43

39,6

34

31,2

17,5

15,4

- située dans un autre département de la région de
résidence en %

0,8

0,7

0,6

0,5

0,6

0,6

- située dans une autre région en France
métropolitaine en %

0,9

0,8

0,8

0,7

0,8

0,7

- située dans une autre région hors de France
métropolitaine (Dom, Com, étranger) en %

6,1

5,7

5,4

4,5

5,1

3,8

Source : Insee

Les Schémas de Cohérence Territoriaux (SCOT) de Nice Côte d'Azur, de la Communauté d'Agglomération de Sophia-

Antipolis et de l'Ouest des Alpes-Maritimes représentent 93 % des emplois du département et génèrent de nombreux échanges : chaque jour, 55 000 navettes ont lieu entre ces trois SCOT.

Avec 38 % des emplois des Alpes-Maritimes sur son territoire, la commune de Nice est concernée par un cinquième des navettes quotidiennes du département. À l'Est, les flux avec Monaco représentent une part importante des déplacements domicile-travail.

Le département des Alpes-Maritimes compte un peu plus d'un million d'habitants en 2009. Il se compose d'un vaste ensemble urbain multipolaire, se concentrant essentiellement le long du littoral, et qui s'est étendu de façon importante depuis une trentaine d'années, compte tenu de la raréfaction progressive du foncier sur le littoral.

Cette répartition concerne aussi bien l'implantation résidentielle que celle des activités. Ainsi, les deux tiers des emplois salariés du département sont situés sur les communes littorales.

PRINCIPALES NAVETTES ENTRE LES SCOT DES ALPES-MARITIMES

Figure 35 : déplacements dans le département des Alpes-Maritimes (Insee, DADS, 2004)

- Les catégories socioprofessionnelles

Les catégories des professions intermédiaires et des employés sont les mieux représentées parmi les actifs que ce soit au niveau communal, intercommunal ou départemental.

POPULATION ACTIVE SELON LA CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE (2009)

Figure 36 : répartition de la population active selon la catégorie socioprofessionnelle (Insee, 2009)

- Répartition de l'emploi

On constate une dominance des emplois du secteur tertiaire (commerce et services), qui représentent plus de la moitié des emplois.

Emplois selon le secteur d'activité en 2009

Alpes-Maritimes

Nice Côte d'Azur

Nice

Nombre

%

Nombre

%

Nombre

%

Agriculture

2 611

0,6

1 098

0,5

451

0,3

Industrie

31 751

7,6

13 393

6,3

6 711

4,6

Construction

31 803

7,6

16 425

7,8

9 746

6,7

Commerce, transports, services divers

222 742

53,5

111 306

52,7

77 442

53,2

Administration publique, enseignement,
santé, action sociale

127 419

30,6

69 008

32,7

51 171

35,2

Source : Insee

Cette forme d'économie et ce type d'emploi correspondent aux demandes. Les services marchands (commerce, artisanat, ...) et publics (éducation, santé, administration...) se sont développés.

En 2009, la commune de Nice offre un total de 145 520 emplois, contre 133 228 en 1999, soit une progression de 9,2%.

Cette tendance est également constatée à l'échelle de la Métropole (+13%) et du département (+18%).

A l'échelle de la plaine du Var, les secteurs d'activités les mieux représentés sont les suivants :

- le secteur des transports, qui emploie 10 % des salariés de la zone contre 4 % à l'échelon départemental. L'essentiel des effectifs du secteur est capté par l'aéroport de Nice ainsi que par les établissements connexes (Air France et Aviapartner),
- l'industrie pharmaceutique mobilise 3 % des effectifs salariés de la zone contre moins de 1 % dans les Alpes-Maritimes,
- l'industrie agro-alimentaire quant à elle emploie 670 salariés soit 1,1 % de l'emploi salarié,
- le commerce de gros regroupe plus de 6 % des emplois,
- la construction : près d'un actif sur dix y occupe un poste,
- les services opérationnels sont assez développés avec plus de 7 % des emplois. Il s'agit principalement d'établissements spécialisés dans les services aux entreprises (nettoyage, publicité, imprimerie).

Le fort taux d'activité constaté au niveau de la plaine du Var est en partie lié à l'importance de l'emploi qui y est localisé : le territoire de la Plaine du Var comporte 10 120 établissements qui emploient 60 000 salariés, soient 17 % des salariés des Alpes-Maritimes.

- Le commerce

Le territoire de Nice Côte d'Azur regroupe cinq grandes zones commerciales : Cap 3000, Nice Lingostière, Nice Saint Isidore La Plaine, Nice Centre (zone piétonne, avenue Jean Médecin, Nice Etoile) et La Trinité.

La carte ci-après localise ces pôles commerciaux.

PÔLES COMMERCIAUX DE L' AIRE URBAINE NIÇOISE

Figure 37 : localisation des pôles commerciaux de la plaine du Var (Nice Côte d'Azur)

CONTENT

Les superficies de vente sont de 39 820 m² à Cap 3000, 69 100 m² à Nice Lingostière, et 35 075 m² à Nice Saint Isidore La Plaine. Ces pôles accueillent de grandes enseignes commerciales (Carrefour, Leclerc, Intermarché, Auchan, Leroy Merlin, Darty, Fnac, Virgin, Galerie Lafayette...), des complexes cinématographiques (Cinéma Pathé à Nice Lingostière et avenue Jean Médecin), de nombreuses boutiques et restaurants : 100 boutiques à Cap 3000, 40 boutiques à Nice Lingostière, 17 boutiques à Nice Saint Isidore, 100 boutiques au centre de Nice (Nice Etoile) et 40 boutiques à La Trinité.

- Parcs et zones d'activités

La carte ci-après localise les zones d'activités sur la plaine du Var.

ZONES D'ACTIVITÉS DE LA PLAINE DU VAR

parcs activités

Figure 38 : localisation des zones d'activités de la plaine du Var (Nice Côte d'Azur)

L'aire d'étude se situe au niveau du quartier tertiaire de l'Arénas, situé idéalement en face de l'aéroport international de Nice Côte d'Azur.

L'Arénas est un quartier d'affaires créé dans les années 1990-2000. Il s'agit du principal site d'activités tertiaires de la Côte d'Azur. Il accueille des activités de natures diverses : activités liées à l'aéroport, commerces, administrations et services publics, hôtellerie-restauration, immobilier, bureaux d'étude, équipements de sports, lycée hôtelier, école de commerce, etc.

Il intègre également le Musée des Arts asiatiques et le Parc Phoenix (parc floral et animalier). Il est également le support d'une grande partie des services administratifs et techniques de la métropole Nice Côte d'Azur.

Sur une superficie de 10 ha, il accueille à ce jour plus de 300 entreprises pour plus de 3 000 emplois dans le secteur du voyage (Air France, Selectour Grand Large Voyages), dans la communication (BHB, Chérie FM), les assurances (AGF, La Mondiale), la finance (Banque Populaire), l'ingénierie (Coplan, Valco, Kone, Sogreah) et intègre une offre hôtelière.

Le plan du quartier est présenté ci-après.

Figure 39 : plan du quartier de l'Arénas (Association Syndicale Libre de l'Arénas)

L'un des atouts de l'Arénas est qu'il est très bien desservi en termes de transports grâce à sa proximité de l'aéroport, de l'autoroute A8, de la voie Mathis et, prochainement, du pôle d'échanges multimodal.

Le périmètre de ZAC est en principalement occupé par les installations du Marché d'Intérêt National (M.I.N.) de Nice.

Il s'agit d'un marché de produits alimentaires (viandes et fruits/légumes) et d'un marché aux fleurs, qui s'étendent sur 26 hectares.

DSCN0592

Photo Egis France DSCN0549

Vues internes au M.I.N.

Dans le cadre du projet de territoire Eco-Vallée, les surfaces actuellement occupées par les MIN seront réaffectées pour la réalisation du programme du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport et la réalisation de la ZAC Grand Arénas.

La libération de ces terrains est indispensable pour répondre aux objectifs du projet de territoire Eco-Vallée.

Le nouveau site d'accueil se situe sur la commune de La Gaude, au lieu-dit La Baronne.

Sur une superficie de 25 ha, ce nouveau pôle agroalimentaire, horticole et d'activités économiques se structure autour des nouveaux MIN d'Azur sur un site dédié de 14,5 ha, dont la livraison est prévue en 2016.

Figure 40 : Localisation du site d'accueil des activités du MIN au lieu-dit La Baronne (CG06, NCA, EPA)

- Activité agricole

Le département se caractérise par la présence de deux types d'agriculture : l'horticulture, le maraîchage sur le littoral et l'élevage dans les zones de montagne ayant chacune ses spécificités. L'oléiculture est présente dans le moyen pays jusqu'à 500 mètres d'altitude.

Au recensement agricole de 2010, dans les Alpes-Maritimes, le nombre d'exploitations est de 1 890, moins de 10 % du total régional. Ces exploitations s'étendent sur 42 000 ha de superficie agricole et représentent un potentiel économique de 91,5 millions d'euros (5 % du potentiel régional). 3 400 d'entre elles ont disparu en dix ans, soit plus d'une sur quatre. Cette baisse est l'une des plus fortes observées dans la région. Le potentiel de production a peu diminué (4 % de moins) en comparaison, traduisant dans le département, une augmentation importante du potentiel économique des plus grandes exploitations (+ 33 % en dix ans) et ce, malgré un recul significatif de leur nombre (- 32 %).

Près d'un tiers de la superficie agricole utilisée a disparu depuis 2000, beaucoup plus qu'en France métropolitaine, où elle s'est réduite de 3 %. Cette perte, la plus élevée de la région, touche principalement les surfaces toujours en herbe et les prairies (- 32 %).

Les exploitations sont de taille réduite avec de très fortes disparités selon les orientations de productions.

La superficie agricole utilisée par exploitation passe de 23 à 22 ha en moyenne, alors que dans le même temps, elle augmente de 4 ha sur la région. Cette situation masque en réalité un accroissement exceptionnel de la taille des exploitations les plus grandes, qui passe de 32 à 84 ha en dix ans.

En 2010, les exploitations comptent en moyenne 22 ha et 66 ha pour les moyennes et les grandes exploitations.

En 2010, les Alpes-Maritimes totalisent 3 470 actifs permanents, moins de 1 % de la population active totale du département, 29 % de moins qu'il y a dix ans. Ces actifs sont constitués des chefs d'exploitations et coexploitants, de leurs familles, et des salariés permanents.

Figure 41 : Recensement agricole – département des alpes Maritimes – 2010 (AGRESTE)

L'aire d'étude se situe dans un secteur urbanisé où l'activité agricole ne subsiste plus.

- Tourisme

Le tourisme est l'activité majeure et la première industrie de la ville de Nice. Le tourisme, avec la haute technologie constituent les deux pôles économiques dominants du département des Alpes-Maritimes. Son poids économique, soit 1,5 milliards d'euros de retombées par an pour Nice, est prépondérant en termes d'emplois directs et indirects et des activités induites. Le tourisme est à l'origine du développement de nombreux secteurs qui lui sont liés (B. T. P., transports, commerces, services à la personne...).

Près de 11 millions de touristes par an visitent la Côte d'Azur dont 4 millions pour la seule ville de Nice.

En 2008, 52 % des touristes sont étrangers (italiens, britanniques et américains en tête de liste). Un visiteur sur 100 en Europe séjourne au moins une nuit à Nice.

27 230 résidences secondaires ont été répertoriées pour 2006 à Nice (source Insee, juillet 2009), soit 12,6 % des logements existants, et plus de 350 restaurants.

Nice accueille chaque année 3,6 millions de touristes de loisirs représentant 90 % du marché touristique niçois. Ces touristes dépensent environ 1 milliard d'euros chaque année. La durée moyenne des séjours de loisirs est de 7 nuits.

L'aéroport international de Nice Côte d'Azur est le deuxième aéroport de France. Construit sur la mer, d'une superficie de 370 hectares, l'aéroport héberge 33 compagnies desservant plus de 100 destinations dans 73 pays. Il a accueilli 10 364 177 passagers en 2008, soit environ 3,5 millions de plus qu'il y a 10 ans.

Le tourisme représente 18 % du total des emplois de la Côte d'Azur (soit 75 000 emplois).

Le principal pôle d'emploi de l'aire d'étude est le pôle tertiaire de l'Arénas et le Marché d'Intérêt National de Nice. Il regroupe actuellement 300 entreprises pour 3 000 emplois.

La commune de Nice présente un taux de chômage relativement élevé (12,8% en 2009) en comparaison aux taux observés à l'échelle départementale et métropolitaine. Ce taux a connu une nette diminution au cours de la dernière

décennie.

Les catégories des professions intermédiaires et des employés sont les mieux représentées parmi les actifs.

2.5 L'urbanisme et la planification urbaine

2.5.1 Le contexte urbain

Les grands secteurs urbains identifiés à proximité du projet sont les suivants :

- l'aéroport Nice Côte d'Azur,
- Ferber-Carras,
- Saint-Augustin – Boulevard Cassin,
- Saint-Augustin - Les Moulins,
- le quartier du futur pôle d'échanges multimodal,
- le CADAM.

Figure 42 : localisation des différents secteurs urbains identifiés (Ville de Nice)

.

Secteur de l'aéroport

Les terrains de l'aéroport international de Nice, qui est actuellement le 2ème aéroport français avec un trafic d'environ 10 millions de passagers annuels, ont été pour la plupart gagnés sur la mer par remblaiements successifs.

Le secteur de l'aéroport comporte de nombreux parcs de stationnement publics et privés pour ses salariés.

Figure 43 : Parking longue durée de l'aéroport P8 (photographie Egis France)

.
Secteur Ferber / Carras

Le secteur aux abords de l'aéroport, de la Promenade des Anglais, de l'avenue de la Californie et de la promenade Edouard-Corniglion-Molinier, forme un vaste espace d'entrée de ville et de transit où se situe la station d'épuration de Nice.

Ce secteur laisse une grande part à la circulation automobile :

- Avenue de la Californie : deux voies de circulation en sortie de ville et une en entrée, un site propre autobus (bidirectionnel) et une piste cyclable unidirectionnelle vers le centre-ville, des places de stationnement longitudinal contre le trottoir Nord,
- Corniglion-Molinier : quatre files étroites en sortie de ville,
- Promenade des Anglais : trois files étroites en entrée de ville, sans compter les files dédiées aux mouvements tournants et à la desserte locale plus une piste cyclable bidirectionnelle.

Les immeubles riverains et les espaces publics sont très affectés par les nuisances dues à l'intensité du trafic routier (de l'ordre de 80 000 véhicules par jour), ainsi que celles liées au trafic de l'aéroport.

.
Secteur Saint-Augustin / Boulevard René Cassin

Le boulevard René Cassin présente, dans sa partie Est, des caractéristiques similaires à celles de l'avenue de la Californie, c'est-à-dire deux voies de circulation dans les deux sens séparées par un couloir bus central. Plus à l'Ouest, au droit du parc Phoenix, il prend un caractère plus routier, dû à sa position en entrée de ville depuis la plaine (route de Grenoble), ainsi qu'à ses fonctions de voie d'accès à la voie rapide.

Dans ce secteur, le quartier est marqué par le rythme de fonctionnement du quartier d'affaires de l'Arénas, qui intègre le siège et les services de la Métropole Nice Côte d'Azur, de nombreux emplois tertiaires, des hôtels, des établissements d'enseignement supérieur, et un parc de stationnement public.

Le paysage est également très marqué par les constructions contemporaines produites lors de la mise en oeuvre du P.A.Z. de la Z.A.C. de l'Arénas, depuis une vingtaine d'année.

La Z.A.C. de l'Arénas, dans sa partie Est, est constituée d'un jardin des plantes (Parc Phoenix), dans lequel est également installé le Musée des Arts Asiatiques. Le quartier est aussi desservi par le train régional à la gare de Nice - Saint-Augustin, toute proche, à proximité de laquelle est en service, depuis 2008, un parc de stationnement, relais de transfert modal principalement vers les lignes 9 et 10 d'autobus, et vers le T.E.R.

Figure 44 : Boulevard René Cassin avec le quartier d'affaires de l'Arénas à gauche (photographie Egis France)

Secteur du Quartier des Moulins

Ce quartier intègre un périmètre de Zone Urbaine Sensible (Z.U.S.), territoire prioritaire de la politique de la ville.

Construit pendant la période 65-80, le quartier des Moulins est un grand ensemble de logements, ferme sur lui-même, qui s'étend sur environ 16 hectares, et compte près de 10 000 habitants. La totalité des logements sont des logements sociaux. Cet ensemble est peu cohérent et offre une image quelque peu anarchique à l'entrée de la ville. Il subit une pression considérable en termes de stationnement, et un marché hebdomadaire s'y tient sur le boulevard Paul Montel. Le quartier des Moulins fait l'objet d'un Projet de Renouvellement Urbain (P.R.U.) en cours.

Secteur du futur quartier du pôle d'échanges multimodal

Ce secteur se situe au Nord-Ouest du quartier de l'Arénas, sur les emprises Est du Marché d'Intérêt National (zone alimentaire). Il est appelé à une profonde mutation en terme d'occupation du sol, de trame viaire et de morphologie urbaine.

Figure 45 : partie Est du MIN (fruits/légumes) (photographie Egis France)

Secteur du CADAM

Ce secteur est marqué par la présence d'un équipement administratif majeur : le Centre Administratif Départemental des Alpes-Maritimes (CADAM). Celui-ci héberge plusieurs administrations de l'Etat, dont la Préfecture des Alpes-Maritimes et le Conseil Général des Alpes-Maritimes.

Figure 46 : Vue du CADAM depuis les berges du Var (photographie Egis France)

Le site bénéficie d'un accès direct par l'autoroute A8, facilité par la mise à disposition d'un parc de stationnement d'environ 400 places.

Figure 47 : Plan d'accès au CADAM (Conseil Général des Alpes-Maritimes)

2.5.2 Occupation des sols

L'aire d'étude est marquée par la présence des installations du MIN de Nice. Le site est fortement minéralisé (à plus de 95%).

A l'état actuel, le périmètre de la ZAC Grand Arénas est constitué de 2 ha de surface en pleine terre et le périmètre de l'opération Grand Arénas de 2,4 ha de surface en pleine terre.

Le bâti est majoritairement représenté par les bâtiments d'exploitation du MIN : marché aux fleurs sur la partie Ouest du boulevard Georges Pompidou et marché fruits/légumes et viandes sur la partie Est.

Figure 48 : Marché aux fleurs et MIN Viandes (photo Egis France)

On note la présence de l'institut de formation automobile (IFA) pour les apprentis et du jardin Jacques Fella à proximité, au niveau de la route de Grenoble.

Figure 49 : Institut de Formation Automobile et jardin J. Fella (photo Egis France)

Sur le périmètre, l'habitat est uniquement représenté par un collectif : la résidence des Sagnes et le foyer des Sagnes au Nord.

Figure 50 : Résidence Les Sagnes (Photo Egis France)

La partie Nord du périmètre de ZAC est occupée par une concession automobile Peugeot ainsi que des loueurs de voitures.

Un front d'activités commerciales est présent en bordure de la route de Grenoble : on y retrouve un magasin Carglass, un bureau de poste, et un magasin d'épices, d'arômes et de coutellerie dénommée la Bovida.

Figure 51 : Magasins La Bovida et Carglass (photo Egis France)

Figure 52 : Bureau de Poste et concession Peugeot (photo Egis france)

Une partie du périmètre sert à des usages qui renforcent le caractère minéral du site (parkings et infrastructures).

Le Sud du périmètre est marqué par les installations de l'aéroport Nice Côte d'Azur, notamment par de nombreux parkings.

Les principaux axes routiers qui traversent l'aire d'étude sont : la Promenade des Anglais en limite Sud, le boulevard Georges Pompidou, la route de Grenoble, les rues Coste et Bellonte.

Au centre de l'aire d'étude, se situe le talus ferroviaire, qui constitue une barrière infranchissable, et le boulevard René Cassin en parallèle. Le talus de la voie ferrée est laissé en état de friche.

Figure 53 : carte de l'occupation des sols

2.5.3 Le foncier

L'aire d'étude appartient aux sections cadastrales OB, OV et OD.

Le parcellaire cadastral au niveau de l'aire d'étude est majoritairement constitué de propriétés publiques (parcelles cadastrales et voiries publiques). Ces parcelles seront rétrocédées sous la forme d'une participation apportée en nature au capital de l'EPA par les collectivités prévue dans le protocole financier de l'EPA signé en mars 2012.

La maîtrise foncière est assurée à 95%.

Les emprises publiques regroupent les parcelles dont les propriétaires sont les suivants :

- la Métropole NCA pour les installations du MIN,
- RFF pour le talus ferroviaire et les voies,
- l'organisme HLM pour la gestion de la résidence Les Sagnes,
- l'Etat pour les parcelles liées à l'activité aéroportuaire.

5% du foncier de l'opération est occupé par diverses activités (Carglass, Peugeot, La Bovida, IFA, ...).

Ces parcelles privatives seront acquises soit à l'amiable, soit dans le cadre d'une procédure d'expropriation.

Un déplacement de l'Institut de Formation Automobile (IFA) dans le cadre de l'opération Nice Méridia dans le cadre du projet de campus régional de l'apprentissage porté par la Chambre de Commerce de l'Industrie est à l'étude.

La carte ci-après représente le parcellaire cadastral au droit du projet.

Figure 54 : Carte du relevé de propriété (EPA Plaine du Var)

L'emprise du projet se situe majoritairement sur des parcelles publiques. La maîtrise foncière est assurée à 95%.

Les parcelles publiques dont la maîtrise foncière n'est pas assurée par l'EPA Plaine du Var pourront faire l'objet d'acquisitions ou de conventions d'occupation temporaire du domaine public.

Le foncier privé sera acquis soit par négociation à l'amiable avec les propriétaires, soit par expropriation.

2.5.4 Les équipements publics

.

Les équipements administratifs

Les équipements administratifs recensés aux abords de l'aire d'étude éloignée sont les suivants :

- la Mairie annexe de Saint Augustin – « les Moulins »,
- le CADAM (Centre Administratif Départemental des Alpes-Maritimes) qui regroupe la préfecture des Alpes-Maritimes et des services de l'Etat ainsi que le Conseil général et ses services,
- plusieurs consulats (Allemagne au quartier Saint Augustin, République de Djibouti, Malte),
- un bureau de Poste.

Figure 55 : Bureau de Poste (photo Egis France)

.

Les équipements de transport

L'aire d'étude se localise à proximité immédiate de l'aéroport Nice Côte d'Azur, de la gare SNCF Saint Augustin et des équipements de transport du futur pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport.

.

Les équipements d'enseignement

De nombreuses crèches et haltes-garderies, ainsi que des écoles primaires sont recensées aux abords de l'aire d'étude.

Le Centre Formation d'Apprentis des Métiers de l'Automobile se situe dans le périmètre de ZAC, au niveau de la Route de Grenoble.

Le collège Frédéric Mistral et l'Ecole Des Hautes Etudes de Commerce (EDHEC) sont localisés au niveau du quartier Saint Augustin et de l'Arénas.

En limite Est du périmètre de ZAC, on note la présence du Lycée régional hôtelier de tourisme Paul Augier, situé dans le quartier de l'Arénas.

Figure 56 : Institut de formation automobile de Nice (photographie Egis France)

.
Les équipements culturels

Les équipements culturels les plus proches de l'aire d'étude sont les suivants :

- le Musée des arts asiatiques,
- la salle de concert Nikaïa,
- la bibliothèque Les Moulins-Alain Lefevre.

.
Les équipements sociaux et de santé

Aucun équipement de santé ou social n'est recensé sur l'aire d'étude. Le plus proche équipement est situé au Nord : il s'agit de la maison de retraite Saint Augustin.

.
Les équipements de sécurité

On note la présence de plusieurs équipements de sécurité sur le périmètre de ZAC : la gendarmerie des transports aériens et un bâtiment des douanes. Le service municipal de protection civile urbaine se situe au niveau du quartier de l'Arénas.

.
Les équipements de service public

Quelques équipements de service public sont également présents sur le périmètre de ZAC : il s'agit des bâtiments du MIN (halle des fleurs et la partie légumes/fruits). Une structure pour l'exploitation des captages d'eau potable est également localisée en limite du périmètre au niveau du champ captant des Sagnes.

.

Les équipements sportifs et de loisirs

Aucun équipement sportif et de loisirs n'est recensé dans le périmètre de l'opération. On note la présence à proximité des équipements suivants : la piscine Saint Augustin, le stade A Méarelli, des salles omnisport, des centres sportifs et de loisirs.

.

Les parcs et jardins

On note la présence du Parc Phoenix à la limite Est du périmètre de ZAC et du Jardin Jacques Fella localisé dans l'emprise du périmètre de ZAC.

Figure 57 : Jardin Jacques Fella (photographie Egis France)

Figure 58 : localisation des équipements

2.5.5 Planification supra communale

2.5.5.1 La Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes

La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) est un document de cadrage au sein duquel l'Etat précise ses orientations fondamentales en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires.

La DTA précise également les modalités d'application des lois Littoral et Montagne adaptées aux particularités géographiques locales.

Avec la loi Grenelle II, les DTA sont maintenues mais ont la possibilité d'évoluer en Directives Territoriales d'Aménagement et de Développement Durable (DTADD).

Les DTADD définiront « les objectifs et orientations de l'Etat en matière d'urbanisme, de logement, de transports et de déplacements, de développement des communications électroniques, de développement économique et culturel, d'espaces publics, de commerce, de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers, des sites et des paysages, de cohérence des continuités écologiques, d'amélioration des performances énergétiques et de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans des territoires présentant des enjeux nationaux dans un ou plusieurs de ces domaines. »

Contrairement à la DTA, la DTADD n'est pas directement opposable mais peut le devenir sur des sujets particuliers par le biais de la procédure de Projet d'Intérêt Général (PIG).

Sous la responsabilité de l'Etat, la procédure d'élaboration de la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes (DTA 06) a été engagée en 1997. Elle a donné lieu à une large concertation sur l'ensemble des thèmes concernant l'aménagement du département.

Le document approuvé prend en compte les observations émises lors de la consultation des collectivités territoriales et de l'enquête publique qui s'est déroulée du 11 décembre 2001 au 4 février 2002.

La DTA des Alpes-Maritimes a recueilli un avis favorable du Conseil d'Etat le 27 août 2003 puis a été approuvée par Décret n°2003-1169 du 2 décembre 2003, par le Premier Ministre et les Ministres concernés.

La DTA des Alpes-Maritimes a été la première approuvée en France.

La DTA définit la basse vallée du Var comme un secteur stratégique pour l'aménagement et le développement des Alpes-Maritimes, du fait de sa situation géographique, depuis l'embouchure du fleuve jusqu'à sa confluence avec la Vésubie.

En effet, elle constitue l'articulation principale du département, l'axe naturel vers lequel convergent la plupart des vallées du Haut-Pays (Estéron, Haut-Var, Tinée et Vésubie).

Située au centre de l'agglomération azurienne, elle concentre à son embouchure les infrastructures majeures des Alpes-Maritimes : l'aéroport de Nice Côte d'Azur, la voie ferrée, l'autoroute A8 et les routes départementales du littoral ou celles desservant la vallée.

Cependant, cet espace stratégique offre, le plus souvent, l'image d'une entrée de ville.

Dans ce contexte, l'aménagement de la basse vallée du Var est fondé sur sa restructuration et sa requalification en tenant compte des risques d'inondation provenant du fleuve et des vallons adjacents.

ORIENTATIONS POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA BASSE VALLÉE DU VAR

Figure 59 : orientations pour l'aménagements de la basse vallée du var (DTA, 2003)

L'aménagement de la vallée, dans le cadre de l'extension modérée de l'urbanisation définie en conformité avec les prescriptions du plan de prévention des risques naturels, s'effectuera grâce à un développement qui doit :

- s'appuyer sur l'ensemble du site considéré, plaine et versants, rive droite et rive gauche, afin de transformer l'espace coupure actuel en espace lien au centre de l'agglomération azurée,
- assurer l'équilibre entre les besoins d'espaces liés au fonctionnement de l'agglomération, et notamment de la ville de Nice, et le maintien d'espaces agricoles dont la fonction économique et sociale se double d'un rôle majeur en matière d'organisation du territoire,
- permettre, par des densités significatives, une gestion de l'espace économe et cohérente avec l'organisation d'un réseau de transports en commun.

La requalification paysagère de ce secteur, et en particulier de la plaine, s'appuiera sur les orientations suivantes concernant la plaine et les versants :

- assurer des coupures vertes transversales, pouvant entre autres correspondre aux vallons, notamment en prolongeant les coulées végétales des versants et en valorisant les espaces réservés pour l'écoulement des eaux,
- réaliser un maillage de voirie végétalisée structurant les espaces ouverts à l'urbanisation.

L'organisation des transports et des déplacements sera un élément essentiel du développement de la vallée, et notamment :

- l'accessibilité à l'aéroport est un enjeu majeur qui implique le maintien de la qualité de la desserte par l'autoroute A8, la réalisation d'un accès direct à la future gare multimodale, la préservation des emprises nécessaires pour les parkings,
- le réseau de transport en commun en site propre de l'agglomération niçoise sera étendu en rive gauche du Var pour assurer un bouclage avec le chemin de fer de Provence,
- l'entrée dans Nice à partir de l'autoroute A8 doit être améliorée de manière à privilégier les accès aux voies situées en retrait du front de mer.

2.5.5.2 Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

Instauré par la loi SRU du 13 décembre 2000 et codifié aux articles L.122-1 et suivants du Code de l'Urbanisme, le Schéma de COhérence Territoriale (SCoT), document de planification urbaine intercommunal, définit, pour 10 à 20 ans, les grandes orientations d'aménagement du territoire communautaire. Il fixe les limites entre, d'une part, les espaces urbains ou voués à l'urbanisation et, d'autre part, les espaces naturels et agricoles. Il organise, dans l'espace et dans le temps, les conditions du développement durable du territoire.

Il assure la cohérence entre les territoires, tout comme la cohérence des documents sectoriels intercommunaux (Programme Local d'Habitat, Plan de Déplacement Urbain), des Plans Locaux d'Urbanisme et cartes communales.

La loi Grenelle II a introduit dans le SCoT de nouvelles notions pour une meilleure prise en compte du développement durable : la lutte contre le réchauffement climatique, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la lutte contre l'étalement urbain, l'aménagement de l'espace de manière économe et la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques.

Au 1er janvier 2011 dans les Alpes-Maritimes, il existe cinq SCOT, deux sont en cours d'élaboration, deux sont arrêtés et un est adopté. Ils couvrent une majeure partie du département et quasiment l'ensemble de la population.

Le périmètre de l'opération est concerné par le Schéma de Cohérence Territoriale de Nice Côte d'Azur (SCOT).

La structure porteuse du SCOT, le Syndicat Mixte de l'Agglomération Nice Côte d'Azur (SYMENCA) comprenant la Communauté Urbaine NCA nommée à cette date la CANCA (les communes d'Utelle et de Lantosque non -comprises), la Communauté de Communes des Côteaux d'Azur et deux communes, a été créée le 11 mars 2004.

Le périmètre du SCOT de l'agglomération Nice Côte d'Azur a été défini par un premier arrêté préfectoral le 25 juillet 2003.

Suite aux évolutions récentes, avec la création de la métropole Nice Côte d'Azur au 1er janvier 2012, le périmètre du SCOT doit évoluer pour prendre en considération les 46 communes composant la métropole : Aspremont, Bairols, Beaulieu sur Mer, Belvédère, Cagnes sur Mer, Cap d'Ail, Carros Castagniers, Clans, Coaraze, Colomars, Duranus, Eze, Falicon, Ilonse, Isola, La Bollène-Vésubie, La Gaude, La Roquette sur Var, La-Tour-sur-Tinée, La Trinité, Lantosque, Levens, Marie, Nice, Rimplas, Roquebillière, Roubion, Roure, Saint-André-la-Roche, Saint-Blaise, Saint-Dalmas-le-Selvage, Saint-Étienne-de-Tinée, Saint-Jean-Cap-Ferrat, Saint-Jeannet, Saint-Laurent-du-Var, Saint-Martin-du-Var, Saint-Martin-Vésubie, Saint-Sauveur-sur-Tinée, Tournefort, Tourette-Levens, Utelle, Valdeblore, Venanson, Vence, Villefranche-sur-Mer.

La métropole est délimitée au Sud par la mer et au Nord par les sommets du Haut-Pays et occupe une position centrale au coeur du département des Alpes-Maritimes.

En 2006, le diagnostic du SCOT (ancien périmètre) a été validé. En août 2010, l'élaboration du PADD a débuté.

La procédure d'élaboration du SCOT est toujours en cours actuellement du fait même de l'évolution du périmètre de la métropole NCA.

La carte suivante présente le périmètre du SCOT de Nice Côte d'Azur et des autres SCOT des Alpes -Maritimes.

Sans titre - 3

Figure 60 : Périmètres des SCOT des Alpes-Maritimes (Agence de Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Maritimes)

2.5.5.3 Le Schéma de Développement Commercial (SDC)

Prévu à l'origine par la loi de décembre 1973, le Schéma de Développement Commercial (SDC) était « un document qui rassemble des informations sur l'activité commerciale et son environnement économique. Il comporte une analyse prospective puis indique les orientations en matière de développement commercial et les secteurs d'activités à privilégier » (circulaire du 3 février 2003). Sa période de validité était de 6 ans, révisable au bout de 3 ans. Il s'étendait sur le périmètre départemental (au niveau régional en Ile-de-France). L'élaboration des SDC relevait de l'Observatoire Départemental de l'Équipement Commercial (ODEC), abrité par la Préfecture.

Il servait à aider les membres de la Commission Départementale d'Équipement Commercial (CDEC) et de la Commission Nationale d'Équipement Commercial (CNEC) dans l'examen et les décisions qu'émettent les instances élues, administratives et consulaires. Il devait permettre aux professionnels de définir leurs projets en toute connaissance de cause. Il devait aussi promouvoir une meilleure intégration de l'urbanisme commercial dans les autres politiques publiques et documents réglementaires, et éclairer les collectivités pour les aider à définir leurs politiques commerciales et économiques mais aussi celles concernant l'aménagement, l'urbanisme, le transport, l'accessibilité.

Il devait être compatible avec la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA), les Schémas de COhérence Territoriale (SCOT) et les Schémas de Secteurs. Toutefois, il n'avait pas de caractère normatif.

Suite à la Loi de Modernisation de l'Économie du 4 août 2008, les SDC ne sont pas reconduits mais cette loi instaure la possibilité d'élaborer un Document d'Aménagement Commercial en tant que volet commerce des SCOT.

Les lois Grenelle I (5 août 2009) et II (13 juillet 2010) confortent ensuite les SCOT comme échelle majeure de planification et les obligent à élaborer un volet commerce introduisant ainsi l'urbanisme commercial dans l'urbanisme de droit commun.

A ce jour, un projet de loi relatif à l'urbanisme commercial est en cours de discussion.

Le Schéma Départemental d'Équipement Commercial des Alpes-Maritimes (SDEC 06) a été approuvé par une décision de l'Observatoire Départemental d'Équipement Commercial (ODEC) le 23 septembre 2005.

Le SDEC a été réalisé par l'Agence de Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Maritimes (ADAAM) en étroite collaboration avec la Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur (CCINCA).

Basé sur une large concertation et un diagnostic partagé par tous les acteurs, le Schéma Départemental d'Équipement Commercial des Alpes-Maritimes énonce trois grandes orientations :

- le commerce comme outil de développement économique et touristique,
- un aménagement commercial cohérent sur le territoire,
- une nécessaire mise en place d'outils de cohérence, de suivi et d'anticipation,

pour que l'urbanisme commercial ne soit plus subi mais voulu et homogène sur l'ensemble du département.

A noter que la loi de modernisation de l'économie du 4 août 2008 ne reconduit pas les SDC et instaure la possibilité d'élaborer un document d'aménagement commercial (DAC) en tant que volet commerce du SCOT. Cette possibilité est devenue obligation dans les lois Grenelle I et II. A ce titre, dans le cadre de l'élaboration en cours du SCOT de NCA, une réflexion est engagée afin d'élaborer ce DAC.

2.5.5.4 Les Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA)

Issu de la loi n° 96-1236 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996, de la directive cadre de 1996 et des directives filles relatives à la qualité de l'air (directives 99/30 du 22 avril 1999, 2000/69 du 16 novembre 2000 et 2002/3 du 12 février 2002), le décret n° 2001-449 du 25 mai 2001 prévoit des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants.

Un PPA imposent des mesures locales concrètes, mesurables et contrôlables pour réduire significativement les émissions polluantes des sources fixes (industrielles, urbaines) et des sources mobiles (transports).

Le PPA des Alpes-Maritimes a été approuvé par arrêté préfectoral le 23/05/2007.

Il fixe des mesures en vue de respecter les orientations fixées par le Plan Régional pour la Qualité de l'Air et les valeurs limites fixées par le décret n°2002-213 du 15 février 2002 portant transposition des directives 1999/30/CE du Conseil du 22 avril 1999 et 2000/69/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 novembre 2000 et modifiant le décret n° 98-360 du 6 mai 1998 relatif à la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement, aux objectifs de qualité de l'air, aux seuils d'alerte et aux valeurs limites.

Sont ainsi fixées 21 mesures en faveur de la réduction des émissions de polluants atmosphériques, qui portent sur les thématiques suivantes :

- les nuisances olfactives,
- la recherche de nouveaux polluants,
- les problèmes posés par les pollens,
- l'information du public en cas de pic de pollution,
- la pollution intérieure des locaux et pics de Pollution,
- la pollution photochimique des arrières pays,
- les transports aériens sur le site de l'aéroport de Nice Côte-d'Azur,
- les mesures d'urgence en cas d'épisodes de pollution au dioxyde d'azote et à l'ozone.

2.5.5.5 Les Plans Climat-Energie Territoriaux (PCET) de Nice et de Nice Côte d'Azur

Le Plan Climat-Energie Territorial (PCET) est un projet d'implication des collectivités dans la gestion locale des problématiques énergétiques et climatiques.

Le PCET doit définir, dans les champs de compétences de la collectivité, les objectifs stratégiques et opérationnels permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et d'adapter le territoire aux impacts du changement climatique.

Il comporte donc une dimension stratégique (une vision du territoire à long terme) et une dimension opérationnelle (un plan d'actions à court, moyen et long terme). Ce programme d'actions aura notamment pour objectif d'améliorer l'efficacité énergétique, d'augmenter la production d'énergie renouvelable et de réduire l'impact des activités en termes d'émissions de GES conformément aux objectifs issus de la législation européenne relative à l'énergie et au climat. Le PCET sera accompagné d'un dispositif de suivi et d'évaluation des résultats.

Depuis l'entrée en vigueur de la loi dite Grenelle 2, la Ville de Nice et la Métropole Nice Côte d'Azur doivent se doter d'un PCET avant le 31 décembre 2012.

La Ville de Nice et la Métropole Nice Côte d'Azur se sont engagées dans un Plan Climat afin de définir une stratégie locale de lutte contre le changement climatique permettant de traduire au niveau du territoire les engagements nationaux et internationaux de division par quatre des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050.

La ville de Nice et la Métropole Nice Côte d'Azur élaborent leur PCET de manière conjointe dans le but de définir des objectifs cohérents de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et d'adaptation du territoire au changement climatique.

Ces deux PCET auront pour objectif de développer et de rendre opérationnelle la partie « énergie-climat » de l'Agenda 21 de Nice Côte d'Azur volontairement porté sur les volets économique et social.

Un Plan Climat-Energie Territorial (PCET) fixe, sur la base d'un diagnostic des émissions de gaz à effet de serre (GES) et des vulnérabilités, des objectifs de réduction des émissions de GES et définit un programme d'actions.

Les étapes de réalisation du PCET sont les suivantes :

1ère étape 2ème étape 3ème étape 4ème étape

Diagnostiquer et mobiliser

Après une phase de diagnostic des émissions de GES, l'élaboration des PCET entre dans la phase de construction concertée d'une stratégie et d'un plan d'actions. La concertation des acteurs locaux sera organisée autour d'ateliers thématiques regroupant des acteurs qualifiés qui seront force de propositions pour une relecture énergie-climat de l'ensemble des domaines d'action des collectivités.

Ainsi, quatre groupes de travail communs Ville de Nice / Nice Côte d'Azur ont été mis en place de décembre 2011 à janvier 2012 pour la concertation des PCET :

- Construction durable et réhabilitation du bâti,
- Croissance verte et solidaire,
- Collectivités exemplaires,
- Vulnérabilités du territoire.

Le 7 novembre 2011 a eu lieu la réunion de lancement des deux PCET.

Le projet doit veiller à être compatible avec les documents de planification en vigueur.

2.5.6 Document d'urbanisme communal : le Plan Local d'Urbanisme de Nice

Dès avril 2008, la ville de Nice s'est engagée dans l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme.

Le projet de Plan Local d'Urbanisme (PLU) a été arrêté par le Conseil Communautaire le 29 janvier 2010.

Le projet de PLU a été soumis à enquête publique du 10 mai au 18 juin 2010. La commission d'enquête a émis un avis favorable au projet de Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Nice.

Le conseil municipal réuni le 17 décembre 2010, a donné un avis favorable au projet de PLU, modifié pour tenir compte des avis formulés dans le cadre de l'enquête publique.

Le conseil communautaire a approuvé le Plan Local d'Urbanisme de Nice le 23 décembre 2010.

Le PLU a fait l'objet d'une première modification adoptée par le Conseil Communautaire de la Métropole Nice Côte d'Azur le 29 juin 2012.

Les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU ont pour ambition de promouvoir un modèle innovant « d'éco-territoire » méditerranéen pour faire de Nice la « Ville verte de la Méditerranée ». Ces orientations générales s'articulent autour des quatre thèmes fondateurs du projet urbain de la ville :

- préserver et valoriser un paysage et un environnement exemplaires,
- se loger et vivre ensemble,
- mieux circuler et se déplacer autrement,
- affirmer Nice comme métropole internationale.

L'opération d'aménagement de la ZAC Grand Arénas répond aux orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable du Plan Local d'Urbanisme de la Ville et entre notamment dans le cadre du projet urbain de la ville : « se loger et vivre ensemble », « affirmer Nice comme métropole internationale » et « mieux circuler et se déplacer autrement ».

2.5.6.1 Zonage

L'aire d'étude se situe dans le secteur Grand Arénas - Saint Augustin. Elle est concernée par la zone UD et ses soussecteurs UDa (M.I.N.), UDb (Nord Aéroport) et Udf (Arénas partie urbaine).

La zone UD est une zone de développement futur privilégié et de développement des éco quartiers. Située principalement dans la plaine du Var, cette zone comprend 10 secteurs spécifiquement définis pour permettre la mise en place des dispositifs d'économie d'énergie et de développement durable sur des constructions innovantes présentant une architecture parfois non traditionnelle ou contemporaine.

Les occupations et utilisations du sol interdites dans la zone UD sont les suivantes :

- les dépôts de matériaux de toute nature,
- les terrains de camping et de caravaning, les habitations légères de loisirs, les caravanes isolées, les parcs résidentiels de loisirs,
- les carrières,
- les constructions et installations destinées à l'agriculture ou l'exploitation forestière,
- le stockage de véhicules hors d'usage, les installations liées à leur dépollution, démontage, découpage ou broyage.

L'extrait du plan de zonage est présenté sur la figure suivante.

2.5.6.2 Emplacements réservés

Plusieurs emplacements réservés sont recensés sur l'aire d'étude. Il s'agit de réservation pour des équipements publics ou des voiries publiques.

Figure 61 : extrait du plan de zonage du Plan Local d'Urbanisme à jour de la modification n°1 du 29/06/2012 (Ville de Nice)

2.5.6.3 Les Espaces Boisés Classés

Aucun Espace Boisé Classé (EBC) n'est recensé sur l'aire d'étude.

2.5.6.4 Servitudes

Les servitudes d'utilité publiques recensées dans l'aire d'étude sont les suivantes :

- les servitudes relatives aux risques naturels (PM1) : servitudes résultant du Plan de prévention des risques naturels prévisibles d'inondation (PPR inondation de la basse vallée du Var)

Il s'agit des parties du territoire communal délimitées sur le Plan de prévention des risques naturels prévisibles d'inondation de la Basse Vallée du Var appelées « zones rouges » ou « zones bleues ».

- les servitudes relatives aux transmissions radioélectriques (PT1) : servitudes concernant la protection des centres de réception contre les perturbations magnétiques.

Cette servitude liée aux transmissions radioélectriques instaure dans la zone de garde l'interdiction de mettre en service du matériel susceptible de perturber les réceptions radioélectriques du centre, et dans la zone de protection l'interdiction aux propriétaires ou usagers d'installations électriques de produire ou de propager des perturbations se plaçant dans la gamme d'ondes radioélectriques reçues par le centre et présentant pour ces appareils un degré de gravité supérieur à la valeur compatible avec l'exploitation du centre.

- les servitudes relatives aux télécommunications (PT2) : servitudes relatives aux transmissions radio-électriques concernant la protection contre les obstacles des centres d'émission et de réception exploités par l'Etat.

Des zones primaires et secondaires de dégagement sont définies autour des centres radioélectriques.

- les servitudes relatives aux chemins de fer (T1)

Cette servitude liée à la voie ferrée instaure plusieurs limitations au droit d'utiliser le sol sur les propriétés riveraines du domaine public ferroviaire (alignement, interdiction de toutes constructions à moins de 2 m, d'excavations, de dépôts, ...).

- les servitudes aéronautiques (T5)

Cette servitude de dégagement pour la protection de la circulation aérienne instaure l'interdiction de créer des obstacles fixes susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne et l'obligation d'obtenir l'autorisation et de consulter les services concernés.

- les servitudes relatives à l'établissement des canalisations de transports et de distribution de gaz (I3).

- les servitudes relatives à la conservation des eaux (AS1) : servitudes relatives aux périmètres de protection éloignée et rapprochée du champ captant des Sagnes.

L'extrait du plan des servitudes est présenté sur la figure suivante.

Figure 62 : Extrait du plan des servitudes d'utilité publique (Ville de Nice)

2.5.6.5 Prescriptions particulières

Zones C et D du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome Nice Côte d'Azur

Dans les périmètres soumis au PEB, sont admises sous conditions toutes les occupations et utilisations sous réserve d'être autorisées par le code de l'urbanisme et de répondre aux conditions d'isolation fixées par le PEB approuvé.

La zone C est considérée comme la zone de bruit modéré où des constructions individuelles non groupées sont autorisées à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé, desservi par des équipements publics et de n'accroître que faiblement la capacité d'accueil de ce secteur.

Dans la zone D, toutes les constructions sont autorisées, mais doivent être insonorisées.

Zone de protection de la nappe alluviale du Var

Dans la Zone de protection de la nappe alluviale du Var, les affouillements et exhaussements des sols ne seront autorisés qu'à condition qu'ils n'aient aucune incidence sur la nappe phréatique (son alimentation et la qualité de l'eau). La qualité des matériaux déversés et leur propriété devront être strictement contrôlées par un organisme spécialisé qui s'assurera de leur innocuité vis-à-vis de la nappe phréatique.

Périmètre d'étude L.123-2a

A l'intérieur du périmètre d'étude établi en application de l'article L.123-2a du code de l'urbanisme, les constructions ou installations d'une SHON inférieure à 50 m² et l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes sont admises sous conditions particulières.

2.6 Paysage

Source : Atlas des Paysage des Alpes-Maritimes (2006-2008)

Le Conseil Général des Alpes-Maritimes, en application de ses compétences, participe de façon significative à la mise en valeur de ses paysages à travers notamment ses actions en faveur des parcs naturels départementaux, des itinéraires pédestres, de rivières, de la forêt, de l'agriculture ou du paysage urbain. Ces actions s'inscrivent dans un schéma de mise en cohérence : la politique du paysage pour les Alpes-Maritimes.

Cette politique du paysage s'appuie sur une conception en deux parties :

- l'atlas des paysages, réalisé en 1997 en partenariat avec la Direction Régionale de l'Environnement et la Direction Départementale de l'Équipement, et réactualisé en 2010.
- la politique du paysage pour les Alpes-Maritimes proprement dite qui s'appuie sur les grands enjeux paysagers révélés à l'occasion de la réalisation de l'atlas.

2.6.1 L'Atlas des Paysages

L'atlas des paysages caractérise les différents paysages inventoriés sur le département : 15 familles de paysages et 28 entités paysagères, lieux de vie appartenant à une même famille.

Chaque famille se distingue par ses déterminants géographiques (relief et hydrographie, géologie et géomorphologie), les modes d'organisation du territoire (agriculture et forêt, formes urbaines et voies), les éléments caractéristiques, les évolutions et les enjeux qui lui sont spécifiques.

Chaque entité est observée au regard de ses spécificités, ses sensibilités particulières, ses tendances d'évolution et des enjeux paysagers qui lui sont propres.

Le plan ci-après localise les 15 familles de paysage à l'échelle du département.

Figure 63 : Périmètres des familles de paysages (Atlas des Paysages des Alpes-Maritimes)

L'atlas départemental des paysages répond à une double vocation :

- une connaissance de la richesse et de la diversité des paysages,
- un outil pédagogique d'information et de sensibilisation.

Basse Vallée du Var

Source : Atlas des paysages des Alpes Maritimes, CG06

D'après l'Atlas paysager des Alpes-Maritimes, l'aire d'étude se situe dans l'entité paysagère de la Basse Vallée du Var.

Les communes concernées sont : Aspremont, Bonson, le Broc, Cagnes-sur-Mer, Carros, Castagniers, Colomars, Gattières, la Gaude, Gillette, Levens, Nice, la Roquettesur-Var, Saint-Blaise, Saint-Jeannet, Saint-Laurent-du-Var, Saint-Martin-du-Var.

Déterminants géographiques

L'écoulement du Var dans sa partie inférieure a été au fil du temps modifié voire contraint par des aménagements sans cesse remaniés pour faire face aux enjeux socio-économiques et naturels de plus en plus complexes et imbriqués.

Relief et hydrographie

Source : Atlas des paysages des Alpes Maritimes, CG06

Ses fortes crues restent menaçantes. Il alimente une nappe phréatique qui dessert plus du quart du département et dont la vulnérabilité doit être prise en compte dans le cadre du développement urbain et industriel de la vallée.

Le delta du Var a accumulé des couches, sable et graviers, soulevées de plus de trois cents mètres lors de mouvements géologiques. Le cours d'eau y a creusé son lit et s'est encaissé entre deux hauteurs de poudingues du Pliocène.

Organisation du territoire

Très tôt, les cultures intensives sur les riches terres alluviales (maraîchage, pépinière) gagnées par casiers sur le lit majeur du fleuve, ont remplacé la ripisylve.

Sur les versants entièrement modelés en terrasses, les nouvelles cultures, comme l'oeillet niçois se sont substituées aux cultures traditionnelles comme la vigne et les oliviers.

Certains fonds de vallons escarpés, éloignés des villages et impropres aux pratiques agricoles ont conservé une végétation relictuelle remarquable.

Formes urbaines et voies

Source : Atlas des paysages des Alpes Maritimes, CG06

Les centres anciens des villages sont en position perchée sur les collines dominant la plaine. Depuis 20 ans, les nouvelles constructions (équipements, activités) s'installent dans le fond de la vallée venant concurrencer l'agriculture.

Les voies sont descendues des crêtes dans le lit du fleuve. Les passages d'une rive à l'autre, longtemps difficiles (premier pont en 1792), restent en nombre limité.

Eléments caractéristiques

Les centres anciens des villages sont posés sur des rebords au-dessus de la vallée, en position d'observation.

Les terres créées dans le lit du fleuve par dépôt des alluvions lors de submersions contrôlées ont un parcellaire perpendiculaire au cours d'eau et aux terrasses des versants.

Des serres se sont installées sur des terrasses élargies et constituent des productions à haute valeur ajoutée.

La ligne de rupture entre le fond plat et le versant rocheux est encore nettement marquée et mérite d'être soulignée.

L'estuaire du Var, enserré par une importante zone économique, représente pourtant un véritable couloir de nature surnommé "la petite Camargue" pour la grande variété ornithologique qu'il recèle.

La vallée du Var se limite pour les automobilistes à un paysage mouvant, un couloir visuel sans caractère, fortement dégradé dans sa partie basse.

Systemes et tendances d'évolution (Atlas des Paysages des Alpes-Maritimes)

Evolution et enjeux

Hors des "quartiers" nouveaux, l'urbanisation se développe de façon dispersée sur le versant, brouillant la silhouette ancienne des villages.

Bien que la RD 6202 soit un des axes majeurs de circulation du département, ses abords sont fortement dégradés par une profusion de panneaux, lignes aériennes, entrepôts, accès.

La création de seuils tous les kilomètres a modifié l'écoulement du fleuve et son aspect. Ce secteur fait désormais l'objet d'une réflexion dans le cadre du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux "Nappe et Basse vallée du Var" pour retrouver un lit en tresse.

Axes de réflexion

Les axes de réflexion définis dans l'Atlas paysager pour la préservation des caractéristiques de cette famille paysagère sont les suivants :

Axe 1 - Rivières et voies de communication, liens des paysages départementaux

- . Maintenir et valoriser les fleuves et rivières comme charpente des paysages départementaux,
- . Mettre en valeur ou reconquérir les axes de perceptions majeurs,
- . Améliorer la gestion du paysage routier.

Axe 4 - L'OIN : construire l'Eco-Vallée, projet équilibré entre la ville bâtie et la trame verte

- . Maintenir l'intégrité et la fonction de lien du fleuve,
- . Dessiner le projet paysager des versants,
- . Construire une image urbaine de la ville linéaire de la vallée.

2.6.2 La politique du paysage pour les Alpes-Maritimes

Cette politique s'organise autour de cinq axes d'intervention prioritaires et trente propositions d'intervention qui guideront les actions et les partenariats pour les années à venir.

Ainsi, grâce à cet outil, le département des Alpes-Maritimes souhaite qu'un maximum d'acteurs adhère à ce projet d'avenir, afin d'assurer une gestion durable du paysage.

Les enjeux paysagers départementaux

La synthèse des connaissances du territoire et de ses évolutions a permis de mettre en évidence et de cartographier quatre types d'enjeux paysagers :

.
Des atouts paysagers à renforcer ou à mettre en valeur

Ils fondent la qualité et la singularité des paysages départementaux.

Certains sont façonnés par la géographie et la nature, comme les caps et promontoires qui organisent le paysage des baies, le massif de l'Estérel, les vastes paysages du haut pays (dont le Mercantour), les fleuves et les rivières qui, avec leur ripisylve relient les différentes parties du territoire départemental.

D'autres richesses sont léguées par l'histoire et le travail des hommes, comme la forte silhouette des villages perchés qui ponctuent le parcours, ces étonnants témoignages de l'art des ingénieurs et des maçons que représentent les routes (routes du sel), les ouvrages d'art et les voies ferrées, accrochés à des pentes vertigineuses ou sculptés dans la roche.

Ces atouts doivent être préservés, reconquis pour certains et mis en valeur.

.
Des paysages à reconquérir

Certaines parties du territoire départemental ont souffert, ces dernières décennies, d'évolution dommageable à la qualité générale de nos paysages. C'est le cas de certaines portions du littoral :

- les cours d'eau en milieu urbain ont été niés, canalisés, parfois busés,
- des extensions pavillonnaires en nappe avalent les collines sans ordre apparent,
- la vallée du Var, espace plat conquis sur le lit où les activités ont pu se développer, offre un paysage banalisé.

Un travail de reconquête paysagère est à entreprendre pour redonner à ces espaces leur qualité potentielle.

Des évolutions à maîtriser

Des projets nouveaux, notamment d'infrastructures, vont apporter de nouvelles évolutions paysagères. Il faut repérer les zones de conflits potentiels au regard des paysages les plus sensibles et prendre de ce fait, le plus en amont possible, les précautions nécessaires pour assurer la meilleure conception de ces projets.

Mais d'autres évolutions plus lentes, plus imperceptibles, sont préoccupantes comme la fermeture, par l'évolution de la friche, des grands paysages ouverts des plateaux karstiques, l'abandon des parcelles cultivées de fonds de vallées ou la disparition des versants en terrasses qui portent les silhouettes des villages.

Des axes et points de vue stratégiques

Tous les paysages départementaux ne sont pas perçus avec la même acuité. Les portes d'entrées du département par exemple sont des lieux symboliquement importants. Ils offrent à l'arrivant la première impression, qui peut être bonne ou mauvaise et forgent une première opinion. Ces portes doivent faire l'objet d'une attention toute particulière.

De même, les paysages perçus depuis les grandes infrastructures (train, autoroute, routes) sont devenus, par la force des choses, les vitrines du département.

Ils ne sont pourtant pas toujours à la hauteur de ce que sont en réalité les paysages départementaux.

La carte ci-après identifie les enjeux paysagers pour les Alpes-Maritimes.

Les axes d'intervention pour valoriser les paysages

En réponse aux enjeux paysagers et en prolongement des actions menées par le Conseil Général des Alpes-Maritimes, la politique du paysage pour les Alpes-Maritimes s'organise en cinq grands axes d'intervention qui correspondent aux cinq

grandes problématiques spatiales du département :

- la place de la rivière dans le territoire et ses relations avec les routes (axe 1),
- le rapport de l'agglomération azurée à la mer (axe 2),
- les formes et les limites de l'extension urbaine pavillonnaire du moyen pays (axe 3),
- le développement de la basse vallée du Var (axe 4),
- la fermeture des paysages abandonnés par l'agriculture et l'élevage dans le haut pays (axe 5).

Ces cinq axes d'intervention se déclinent en trente propositions d'action qui pourraient représenter pour les années à venir un programme de travail concerté en faveur du paysage.

9

Figure 64 : Les enjeux paysagers départementaux (Atlas départemental des Alpes-Maritimes)

2.6.3 Analyse paysagère du site

Le site du Grand Arénas est situé en entrée de ville. C'est une position stratégique qui doit être confortée et qualifiée afin de bénéficier pleinement de l'effet de vitrine.

Aujourd'hui, le site du Grand Arénas est essentiellement dédié à la logistique, au transport et au commerce. Il est ainsi occupé en grande partie par les activités du Marché d'Intérêt National de Nice. Des infrastructures majeures de la Côte d'Azur y sont également présentes (autoroute A8, aéroport, Promenade des Anglais, voie SNCF Marseille – Nice). C'est un site marqué par des éléments forts qui manquent aujourd'hui d'identité et de lisibilité dans son usage et sa fonction.

2.6.3.1 Enjeux

Les enjeux paysagers locaux identifiés sur l'emprise de la ZAC ou à proximité sont liés à ce contexte urbain où se mêlent zones d'activités, infrastructures et habitat. On note ainsi la présence :

- de zones d'habitats : résidence les Sagnes sur l'emprise même de la ZAC, habitat résidentiel ou pavillonnaire au nord de l'emprise (Route de Grenoble),
- des établissements d'enseignement : IFA – Institut de Formation Automobile de Nice dans l'emprise de la ZAC, lycée hôtelier en limite Est de l'emprise,
- des établissements hôteliers limitrophes de la ZAC en lien avec l'aéroport (Campanile Nice Aéroport, Park Inn, Etap Hôtel, Novotel...),
- un espace touristique à l'Est : le Parc Phoenix avec ses serres et le Musée des Arts Asiatiques.
- des infrastructures de transport majeures :
 - l'aéroport de Nice-Côte d'Azur, au sud, principale porte d'entrée de la région et second aéroport de France,
 - la voie ferroviaire Marseille-Nice qui traverse le périmètre de la ZAC,
 - la Promenade des Anglais, un des symboles touristiques de la ville, qui borde le périmètre de la ZAC au sud et qui constitue une des entrées de la ville depuis l'aéroport et l'autoroute A8,
 - l'autoroute A8 qui borde l'emprise de la ZAC au nord-ouest,
 - la route de Grenoble qui borde la ZAC au nord.

Les enjeux sont donc importants pour cet espace qui constitue la « vitrine », l'entrée de ville, pour les usagers des axes et infrastructures de transports mais aussi pour les résidents et les personnes fréquentant les équipements scolaires, hôteliers ou commerciaux du secteur.

2.6.3.2 Caractéristiques physiques

Le Var

La partie aval du Var (basse vallée) se situe à proximité à l'embouchure sur la Méditerranée. La basse vallée est relativement plane.

Le site dans un périmètre élargi est caractérisé par la présence du Var qui joue une influence sur le site du Grand Arénas par le risque d'inondation qu'il génère.

Figure 65 : Perception du Var depuis les berges (photo Egis France)

Les emprises ferroviaires

Le site est traversé d'Est en Ouest par des voies SNCF aujourd'hui en service qui permettent une liaison entre Marseille et Nice par une halte en gare de Nice Saint Augustin située à l'Est du Grand Arénas.

Ces emprises ferroviaires sont situées sur un talus atteignant parfois par endroit 5 mètres de hauteur.

Ces emprises longent le boulevard René Cassin en délimitant deux espaces : le MIN au Nord et la zone aéroportuaire au Sud. Certains talus ont été aménagés pour réaliser l'échangeur de Nice – Saint-Augustin entre l'autoroute A8 et le boulevard Pompidou. La voie forme donc une limite physique forte dans le site.

Figure 66 : Perception des voies SNCF depuis le site (photo Egis France)

2.6.3.3 Une présence végétale

Cette présence n'est pas la caractéristique la plus marquante du site, mais est identifiable principalement le long des voies structurantes.

Ce sont ainsi les alignements d'arbres le long de la Route de Grenoble, du Boulevard Georges Pompidou, de la Promenade des Anglais, mais aussi la végétation rivulaire du Var.

Quelques espaces arborés, plus denses, ponctuent également cet espace urbain : au nord de l'autoroute A8, en bordure de la Route de Grenoble, ou au sud de l'échangeur entre la Promenade des Anglais et le Boulevard Pompidou.

2.6.3.4 Analyse des perceptions visuelles

La perception visuelle résulte de l'analyse des enjeux paysagers et des écrans visuels. En combinant les deux, on peut déterminer les possibles inter-visibilités entre le projet et les enjeux locaux identifiés. A partir de cette analyse, des cônes de visibilité sont définis et étudiés selon deux approches : dynamique et statique. En effet la perception du site se fera de manière différente pour un observateur selon qu'il soit en mouvement ou en position statique.

Perception statique

Il s'agit d'une analyse ponctuelle dans l'espace et dans le temps : celle d'un habitant, d'un promeneur, d'un automobiliste à l'arrêt... Même si le paysage ne peut être considéré comme statique, il s'agit ici de la vue qu'a une personne à un moment donné, à un endroit précis.

Perception immédiate

L'emprise de la ZAC comporte de nombreux points de perception immédiate que ce soit pour :

- un piéton sur le Boulevard Pompidou, la Route de Grenoble, le Boulevard René Cassin,
- un résident dans son logement (résidence Les Sagnes, habitations le long de la Route de Grenoble),
- un étudiant fréquentant les établissements scolaires (IFA, lycée hôtelier),
- un résident d'un des hôtels de la zone aéroportuaire.

Figure 67 - Résidence Les Sagnes (Source : EGIS France)

Figure 68 - Lycée hôtelier et Institut de Formation en Automobile (Source : EGIS France)

Figure 69 - Novotel sur la Promenade des Anglais et Park Inn sur les rues Costes et Bellonte (Source : EGIS France)

Perception éloignée

En raison de la topographie, des points de perception sont possibles depuis la colline de Caucade plus au nord et depuis les bâtiments qui y sont construits.

.

Perception séquentielle

Pour un automobiliste en mouvement, la perception visuelle se réduit au fur et à mesure que la vitesse augmente. Ainsi le champ de vision passe de 180° à l'arrêt, à 90° à 50 km/h et à 50° à 90 km/h.

Vu la typologie urbaine de la voirie dans ce secteur, on peut estimer que l'allure normale pour une voiture est de 50 km/h sur la Route de Grenoble, les Boulevards Pompidou et Cassin et de 70 km/h sur la Promenade des Anglais.

Figure 70 - Route de Grenoble (Source : EGIS France)

Figure 71 - Boulevard Georges Pompidou (Source : EGIS France)

Figure 72 - Boulevard René Cassin (Source : EGIS France)

Sur la Promenade des Anglais, le champ de vision des automobilistes est plus réduit en raison de la vitesse plus élevée et des alignements d'arbres de part et d'autre des deux chaussées qui créent ainsi un effet tunnel.

La perception du site est donc plus faible sur cet axe.

Figure 73 - Promenade des Anglais au niveau de l'échangeur avec le Bd Pompidou, vue vers l'ouest puis vers l'est (Source : Google)

Des alignements d'arbres se situent également de part et d'autre du Boulevard Pompidou. Toutefois ils ne sont pas suffisamment denses pour canaliser la vision des automobilistes. La perception du site y est donc plus forte.

Il en est de même sur la Route de Grenoble ou sur le Boulevard Cassin. Les alignements d'arbres sont ici encore moins présents et la vitesse moins élevée.

Autre axe de transport, la voie ferroviaire traverse le site de part en part. Elle se situe en remblai par rapport au terrain naturel, ce qui renforce la visibilité du site pour les usagers des trains. Toutefois, en raison de la vitesse des trains et du faible linéaire de voie ferrée traversant l'emprise, il s'agit d'une visibilité fugace, limitée dans le temps à quelques secondes entre la traversée du fleuve Var et la station Saint-Augustin.

Figure 74 - Talus de la voie ferrée surplombant le Boulevard Cassin (Source : EGIS France)

La carte des sensibilités paysagères est présentée ci-après.

En raison du contexte urbain dans lequel s'inscrit la ZAC et des nombreux axes de transports, la visibilité du site du projet est forte pour les personnes résidant ou fréquentant ce lieu.

Figure 75 : sensibilité paysagère (Egis France)

2.7 Le patrimoine naturel, historique et culturel

Sources : Direction Régionale des Affaires Culturelles PACA, Service Régional de l'Archéologie, base de données Patriarche, Base de données Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement PACA

2.7.1 Le patrimoine archéologique

L'ensemble des gisements archéologiques, connus ou inconnus, est protégé par la loi du 31 décembre 1913 sur les vestiges archéologiques. Il en est de même pour la convention européenne pour la protection archéologique (signée à Malte le 16 janvier 1992). Elle a pour but de protéger le patrimoine archéologique en tant que source de la mémoire collective européenne et instrument d'étude historique et scientifique.

Les dispositions des articles L. 521-1 et suivants du Code du Patrimoine ont pour but de concilier les contraintes d'un travail de recherche scientifique et les impératifs du développement de l'aménagement et de la construction.

Les opérations d'aménagement, de construction d'ouvrages ou de travaux qui, en raison de leur localisation, de leur nature ou de leur importance, affectent ou sont susceptibles d'affecter du patrimoine archéologique ne peuvent être entreprises que dans le respect des mesures de détection et le cas échéant de conservation et de sauvegarde par l'étude scientifique ainsi que des demandes de modification de la consistance des opérations.

Toute la plaine côtière du Var présente un potentiel archéologique connu.

Sur la commune de Nice, cinq zones géographiques sont déterminées conduisant à envisager la présence d'éléments du patrimoine archéologique.

Après examen de l'arrêté préfectoral de zonage du 6 octobre 2003, figurant au PLU de Nice, le périmètre de la ZAC Grand Arénas se situe en limite du secteur archéologique de saisine - secteur n°4 « Caucade Saint-Augustin Marguerite ».

Le principe des zones de présomption de prescription archéologique est inscrit dans le Code du Patrimoine (livre V, chapitre 2, article L. 522-5).

Le décret 2004-490 du 3 juin 2004 relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive précise qu'à l'intérieur des zones de présomption de prescription archéologique, le ministère de la culture et de la communication (direction régionale des affaires culturelles) est obligatoirement saisi :

- soit de tous les permis de construire, d'aménager, de démolir, ainsi que des décisions de réalisation de zone d'aménagement concerté,
- soit de ces mêmes dossiers "lorsqu'ils portent sur des emprises au sol supérieures à un seuil défini par l'arrêté de zonage".

La définition des zones de présomption de prescription archéologique repose sur une compilation des données de la carte archéologique

Une zone de présomption de prescription archéologique n'est pas une servitude d'urbanisme. Elle permet à l'Etat (ministère de la culture et de la communication) de prendre en compte par une étude scientifique ou une conservation éventuelle "les éléments du patrimoine archéologique affectés ou susceptibles d'être affectés par les travaux publics ou privés concourant à l'aménagement".

Le service régional d'archéologie peut prescrire, par arrêté, une opération de diagnostic archéologique, de fouille archéologique ou d'indication de modification de la consistance du projet, lors de l'instruction du dossier, afin de détecter tout élément archéologique existant dans l'emprise des travaux.

Afin de prendre en compte le potentiel archéologique du site, l'EPA Plaine du Var a saisi de façon anticipée le Service Régional de l'Archéologie pour recueillir sa décision sur la zone concernée. Celui-ci n'a pas prescrit d'opération de diagnostic archéologique dans le délai de deux mois (lettre de saisine en date du 23 mai 2011 restée sans réponse).

Figure 76 : délimitation de la zone de présomption de prescription archéologique « Caucade et Saint-Augustin » (DRAC PACA)

NB : toute découverte fortuite de vestige archéologique devra être signalée immédiatement à la DRAC et entraînera l'application du Code du Patrimoine (livre V, titre III).

L'aire d'étude est exclue de la zone de présomption archéologique n°4 « Caucade Saint-Augustin Marguerite ».

Afin de prendre en compte le potentiel archéologique du site, l'EPA Plaine du Var a saisi de façon anticipée le Service Régional de l'Archéologie, qui n'a pas prescrit d'opération de diagnostic archéologique.

2.7.2 Les monuments historiques

La protection des monuments historiques est réglementée par les articles L. 621-1 et suivants du Code du Patrimoine. Un édifice, ou partie de cet édifice, peut bénéficier d'une protection après avis d'une Commission Régionale du Patrimoine et des Sites (C.R.P.S.). Il existe deux niveaux de protection :

- l'inscription sur l'inventaire supplémentaire des monuments historiques (lorsque le monument présente un intérêt suffisant pour en justifier la conservation),
- le classement (pour les monuments dont la conservation présente un intérêt public au point de vue de l'histoire de l'art).

Autour d'un monument historique, une servitude "d'abords" s'applique automatiquement dès qu'il est lui-même protégé par une mesure de classement ou d'inscription à l'inventaire complémentaire (périmètre de protection de 500 mètres de rayon).

De nombreux monuments historiques classés ou inscrits recensés dans la base de données de la DRAC sont présents sur la commune de Nice. Ils sont principalement localisés dans le centre-ville de Nice.

La protection des monuments historiques ne constitue pas un enjeu à l'échelle du projet, le périmètre de l'opération étant situé hors des périmètres de protection des monuments historiques de la commune.

2.7.3 Les secteurs sauvegardés

Les secteurs sauvegardés sont des documents d'urbanisme créés par la loi Malraux du 4 août 1962. Ils répondent à un double objectif : préserver les ensembles urbains présentant un intérêt architectural, esthétique et historique, et en préciser les conditions de gestion au-delà des seuls monuments remarquables d'une part et permettre d'autre part, notamment du fait d'exonérations fiscales, la réhabilitation des immeubles et leur adaptation aux conditions de vie moderne.

Il existe plus de 90 secteurs sauvegardés répartis sur l'ensemble du territoire national.

En tant que documents d'urbanisme, ils se substituent au PLU sur leur périmètre. L'ensemble des prescriptions portant sur le secteur sauvegardé est consigné dans son Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV).

La commune de Nice est caractérisée par la présence de nombreux monuments historiques. Deux zones sont identifiées sur la commune :

- le secteur sauvegardé du Vieux-Nice (doté d'un Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur),
- le secteur du port.

Ce patrimoine est aujourd'hui protégé par le secteur sauvegardé du Vieux-Nice qui a été créé par l'arrêté ministériel du 11 septembre 1969, dont le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur a été approuvé le 17 décembre 1993. Il comprend tout le territoire du Vieux-Nice.

La procédure de secteur sauvegardé et les dispositions du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (P.S.M.V.) permettent la conservation et la mise en valeur du patrimoine architectural et urbain.

Le quartier du port présente une unité architecturale et urbaine spécifique et fait l'objet d'une étude de secteur sauvegardé .

L'aire d'étude se situe hors des secteurs sauvegardés délimités sur la commune de Nice, à plus de 5 km à l'est.

2.7.4 Les autres éléments remarquables

Le label "jardin remarquable", créé en 2004 par le ministère de la culture et de la communication avec le concours du Conseil national des parcs et jardins, vise à reconnaître et valoriser des parcs et jardins ouverts au public et bien entretenus. Ce label concerne à la fois les jardins anciens, protégés ou non au titre des monuments historiques, et les jardins contemporains. Il s'agit d'un label d'Etat, accordé pour 5 ans par une décision du préfet de Région après avis favorable d'une commission présidée par le directeur régional des affaires culturelles, décision révocable et renouvelable.

En limite Est du périmètre de ZAC, et hors périmètre, on note la présence du Parc Phoenix.

Depuis 1990, le parc Phoenix offre sur 7 hectares un havre de verdure à l'entrée Ouest de la ville de Nice, face à l'aéroport.

2.7.5 Les sites classés et inscrits

La loi du 2 mai 1930 modifiée (codifiée aux articles L. 341-1 à L. 342-1 du Code de l'Environnement) sur la protection des monuments naturels et des sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque prévoit deux niveaux de classement. Le classement proprement dit constitue une protection forte, où tous travaux sont soumis à autorisation du Ministère des Affaires Culturelles. L'inscription est une protection plus souple : les travaux sont soumis à

avis de l'inspecteur des sites mais ne peuvent y être interdit qu'après classement.

L'aire d'étude n'est pas concernée par l'un des sites inscrits ou classés délimités sur les communes de Nice ou de Saint-Laurent-du-Var.

Le site le plus proche est le site inscrit « Le littoral ouest de Nice à Théoule », site n°93I06051 (arrêté du 10/10/1974).

Figure 77 : Localisation des sites (DREAL PACA)

L'aire d'étude se situe hors protection de site.

2.8 Les modalités de déplacements et les flux

2.8.1 Planification

2.8.1.1 Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) institué par la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 et successivement complétée par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996, puis la loi solidarité et renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000, et la loi urbanisme et habitat du 2 juillet 2003.

Le PDU a pour objectif de définir les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre des transports urbains. Ce document dresse les grandes orientations en matière de déplacement et constitue ainsi un outil de planification et de coordination stratégique des déplacements pour les 10 prochaines années.

S'appuyant sur les PDU antérieurs à la loi SRU de Nice, La Trinité, Cagnes-sur-Mer et BUS Varmer ainsi que sur les études en cours concernant la définition du Schéma Directeur TCSP de l'agglomération niçoise, le Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur a été engagé suite à la délibération du 1^{er} juillet 2002. Les premières études ont débuté après la délibération du 15 septembre 2003.

Le projet de PDU a été arrêté le 25 septembre 2006 et approuvé par le conseil communautaire du 28 janvier 2008.

Conformément aux lois SRU et LOTI, le PDU de Nice Côte d'Azur a pour objectif la mise en oeuvre d'un réseau de transports collectifs sur des voies réservées, la maîtrise des déplacements automobiles dans l'agglomération et le stationnement en centre-ville ainsi que des mesures incitatives pour promouvoir les modes doux.

Le PDU vise ainsi un changement de la culture de la mobilité en favorisant des modes de transport plus diversifiés et respectueux de l'environnement.

Ce premier PDU correspondant à la période 2007-2015 devait assurer une transition dynamique dès l'arrivée du tramway jusqu'à la mise en oeuvre de projets plus lourds de transports en commun comme la mise en place d'une troisième ligne TER ou le prolongement du réseau de TCSP.

Suite aux évolutions de périmètres et de statut de la collectivité devenue métropole, l'élaboration d'un nouveau PDU est désormais engagé sur l'ensemble de son périmètre (en cours de concertation).

2.8.1.2 Le Schéma Multimodal des Transports et des Déplacements des Alpes-Maritimes

L'élaboration du Schéma Multimodal des Transports et des Déplacements à l'échelle des Alpes-Maritimes est une démarche partenariale, entreprise en 2007 à la demande des membres de l'Agence de Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Maritimes (ADAAM) qui souhaitaient disposer d'une vision globale et transversale et d'une stratégie cohérente et concertée en matière de transports.

Ce document n'a pas de légitimité juridique mais il s'appuie sur une volonté politique locale. Il s'établit à l'échelle du département.

Le but du Schéma Multimodal des Transports et des Déplacements dans les Alpes-Maritimes (SMTDAM) a été de réunir les différents acteurs responsables de l'organisation des transports et des gestionnaires d'infrastructures du département autour d'une démarche et d'un projet commun, permettant de répondre aux enjeux de ce territoire contraint et confronté à un mouvement de métropolisation autour de Nice et des grands pôles urbains et économiques (Cannes, Grasse, Sophia-Antipolis, plaine du Var, Monaco, Menton).

Cette démarche a eu pour objectif de créer une vision multimodale de la mobilité, conforme aux nouveaux objectifs nationaux issus du Grenelle de l'Environnement et partagée par tous.

Il devait aussi permettre d'énoncer les grandes orientations du territoire en matière de transport, souhaitées de manière partenariale par les acteurs et les décideurs locaux à horizon 2020-2025 (court, moyen et long terme).

Ce cadre de référence commun permet notamment de répondre :

- aux multiples enjeux à différentes échelles (grande accessibilité, liaisons et échanges avec les territoires limitrophes et grandes métropoles régionales),
- au fonctionnement interne et aux différents types de besoins en matière de mobilité (proximité, métropolitaine/externe, interurbaine / d'agglomération) et de déplacements (résidents, touristes, et de déplacements (résidents, touristes),
- aux exigences du développement durable.

Il s'appuie sur une importante concertation des acteurs, un diagnostic multimodal, deux études externalisées (valorisation des infrastructures ferroviaires et évaluation du trafic local de marchandises) et des réflexions issues des groupes de travail thématiques :

- déplacements de marchandises,
- déplacements par voie maritime et besoins liés au tourisme,
- mobilité durable - urbanisme et déplacements, modes doux et démarches alternatives,
- accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) aux transports.

Le Schéma a été arrêté par l'ADAAM, le 20 novembre 2009.

2.8.1.3 Le schéma directeur du réseau de transport urbain de Nice Côte d'Azur

Validé le 4 décembre 2009 par le conseil communautaire de Nice Côte d'Azur, le schéma de transports de Nice Côte d'Azur fixe les orientations en termes de transports définies par Nice Cote d'Azur pour les vingt prochaines années, pour s'inscrire dans la logique d'une politique de transports durables, et de réduction de 30% des émissions de gaz à effet de serre.

Des choix très ambitieux qui visent à faire de l'agglomération niçoise, un modèle en matière d'infrastructures de transports.

Ce projet a pour objectif de fournir à la métropole Nice Côte d'Azur un maillage extrêmement performant, qui réponde à l'ensemble des problématiques de déplacements et assure la meilleure desserte possible pour les usagers.

Nice Cote d'Azur s'est fixé comme ambition de réduire sensiblement la place de la voiture dans les déplacements (avec une réduction de 30% des gaz à effet de serre d'ici à l'horizon de 2020) pour préserver son environnement, et favoriser son dynamisme économique et social.

Les trois objectifs majeurs du schéma directeur des transports sont les suivants :

1. Développer significativement l'offre de transport (+ 50%) sur le réseau du transport public urbain et sur le réseau ferroviaire pour permettre une réduction sensible de la circulation automobile et des nuisances qu'elle engendre.
2. Construire une offre de transport cohérente et complémentaire, articulée autour du futur pôle multimodal de Saint-Augustin (Ligne ferroviaire nouvelle, aéroport, TER, tramway, gare routière, parc de stationnement), et de trois autres pôles d'échanges principaux : la gare Thiers, Pont-Michel et Lingostière.
3. Favoriser l'émergence de nouveaux parcs de stationnement relais pour faciliter l'accès aux réseaux de transports

collectifs, notamment depuis les collines de Nice, ainsi que depuis l'extérieur de la zone urbaine.

Il s'agit de concevoir un réseau de transports modernisé, qui s'articule autour d'un véritable réseau de tramway et de pôles multimodaux, qui repose sur de multiples interconnexions entre l'avion, le train, le tramway, le bus, les voitures et les vélos.

Des transports modernes, reliés entre eux, qui permettront de limiter considérablement les émissions de CO2 et qui amélioreront considérablement la qualité de vie des usagers et des riverains.

Prise en compte des infrastructures routières et aéroportuaire

Le schéma directeur du réseau de transports urbains prévoit la desserte en tramway de deux pôles de transport stratégiques pour la Côte d'Azur et le département des Alpes-Maritimes :

- l'aéroport international de Nice Cote d'Azur (10 millions de passagers/an, 4 à 5 000 emplois selon saison, 120 entreprises),
- le Port de Nice (1,3 millions de passagers accueillis, 830 000 passagers pour le trafic Nice/Corse, progression constante des taux de remplissage des bateaux, 520 000 passagers pour les croisières, 270 000 véhicules transportés).

Aujourd'hui, 18 % seulement des usagers utilisent les transports en commun pour se rendre à l'aéroport. Un pourcentage relativement faible au regard des autres villes européennes. L'objectif est d'atteindre un pourcentage de 35% à l'horizon 2030, soit 3,5 millions de passagers, ce qui permettra le transport de près de 10 000 passagers par jour et d'environ 2 000 salariés sur l'axe Est-Ouest de tramway, en direction du centre-ville.

Figure 78 : Schéma directeur du réseau de transport urbain (Nice Côte d'Azur)

Intégration du réseau ferroviaire

Le schéma directeur du réseau de transports urbains prend en compte les améliorations du réseau ferroviaire et de son exploitation suivantes :

- l'arrivée de la Ligne Nouvelle, à Nice-Ouest, à l'horizon de 2023, sachant que deux pôles seront desservis : le pôle d'échanges multimodal de Nice Aéroport et la gare Thiers,
- la modernisation des infrastructures, des matériels roulants, des systèmes d'exploitation et de l'accessibilité des lignes ferroviaires régionales, permettant d'assurer un meilleur cadencement, avec un train tous les 1/4 d'heures dans toutes les directions sur les lignes littorales, la ligne Nice-Breil et la ligne Nice-Digne des Chemins de Fer de Provence,
- la création ou modernisation des pôles d'échanges associés au réseau ferroviaire, pour faciliter les correspondances, particulièrement la création de la nouvelle gare de Nice Aéroport et de la nouvelle halte de Pont-Michel, ainsi que la restructuration de la gare Thiers et de ses abords,
- la mise en place progressive d'un titre interopérable de transport, permettant l'accès à tous les modes de transport public, sur le Périmètre des Transports Urbains.

Le réseau routier

Le schéma directeur du réseau de transports urbains prend en compte les améliorations de l'infrastructure routière et de son exploitation suivantes :

- à l'Ouest de l'agglomération, le projet de liaison Voie Mathis/A8, uniquement dans le sens Est-Ouest, qui permettra de soulager le trafic routier du secteur Grinda-Route de Grenoble-Montel (environ 35 000 véhicules par jour), en reliant directement en sortie Ouest de Nice, la voie Mathis à l'échangeur Saint-Augustin de l'autoroute A8,
- à l'Est de l'agglomération, le projet du tunnel de Villefranche-sur-Mer, qui a pour but d'améliorer les déplacements entre Nice, les communes littorales de l'Est du territoire et Monaco, notamment en transports en

commun, en allégeant le trafic très saturé des voies littorales (basse, moyenne et grande corniche), en reportant le trafic de transit sur le pôle d'échanges de Pont-Michel et sur l'échangeur Nice-Est de l'autoroute A8 (trafic attendu de l'ordre de 15 000-20 000 véhicules par jour).

Les parcs relais

Les dispositions du schéma directeur visent à orienter les automobilistes situés dans des zones périurbaines peu denses vers des pôles intermodaux (soit vers le train, le tramway ou les lignes d'autobus structurantes), où seront construits des parcs de stationnement relais facilement accessibles, sécurisés et à la tarification coordonnée à celle du réseau urbain de transport.

En complément des parcs existants de Las Planas et de Pont-Michel (ligne 1 de tramway), seront notamment aménagés les parcs de stationnement relais du futur pôle d'échanges multimodal de Nice Aéroport, celui des Ponts-Jumeaux, à l'échangeur Nice-Est de l'A8, et celui de Lingostière. Ces 3 parcs inclus, le présent schéma directeur intègre la mise à disposition de près de 8 000 places de stationnement relais, réparties sur 20 pôles d'échanges.

Le réseau de transport urbain

Compte tenu du relief du territoire de l'agglomération, les axes principaux empruntés par les lignes à fort trafic du réseau urbain (ligne 1 de tramway et lignes structurantes de bus) sont des axes Nord-Sud dans les plaines et les vallons, et Est-Ouest sur le littoral.

Ces principaux couloirs de desserte en bus sont les suivants :

- le site propre Est-ouest actuel, de Saint-Augustin au Port de Nice, en attendant la mise en service de la ligne tramway Est-Ouest,
- les lignes de desserte des secteurs de Vence, Cagnes-sur-Mer, Saint-Laurent-du-Var,
- les lignes du secteur Est (Beaulieu-sur-Mer, Villefranche-sur-Mer),
- les lignes desservant les collines niçoises (Cimiez, l'Archet, Madeleine)

Le schéma directeur du réseau de transports urbains prend en compte une mutation progressive vers des infrastructures de Transport en Commun en Site Propre (tramway et sites propres bus) sur les axes les plus fréquentés (zones urbaines

denses) et une réorganisation progressive des lignes desservant les secteurs collinaires, visant à diriger les usagers sur les pôles d'échanges principaux (correspondances avec les tous les modes) ou secondaires (correspondances avec le tramway ou une ligne structurante de bus) du réseau de transport.

Le schéma prend également en compte la création de deux gares routières sur les sites du pôle d'échanges multimodal de Nice Aéroport et de Pont-Michel, vers lesquelles de nombreuses lignes interurbaines et urbaines seront orientées, de façon à, dans la mesure du possible en fonction de leurs origines-destinations, reporter leurs voyageurs sur le réseau de tramway.

Les services spéciaux accompagnant l'offre classique du réseau, de type transport à la demande (Creabus) ou services de nuit (Noctabus) sont maintenus et progressivement optimisés.

Les pôles d'échanges

Le schéma directeur du réseau de transports urbains de Nice Côte d'Azur à l'horizon 2030 repose sur l'aménagement de quatre pôles d'échanges majeurs, permettant des échanges facilités entre tous les modes de transports :

1. Pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport : Tram / Train (TGV / TER) / Bus / Aéroport / Parc relais / Vélos,
2. Gare Thiers : Tram / Train (TGV / TER) / Bus / Vélos,
3. Pont Michel : Tram / Train (TER) / Bus / Parc relais / Vélos,
4. Lingostière : Tram / Bus / Vélos / Chemins de Fer de Provence - Parc-relais.

Sur l'aire d'étude, le futur pôle d'échanges multimodal de Nice Aéroport, porte d'entrée de la vallée du Var, assurera un accès aux transports à longue distance (proximité de l'aéroport, Ligne Nouvelle, grandes lignes SNCF), en plus des connexions entre le TER, les lignes tramway et les lignes de transport sur route des réseaux urbain et interurbain.

Les pôles d'échanges principaux, ainsi que des pôles secondaires d'importance significative (par exemple : Magnan, Jean-Médecin, les gares de Cagnes-sur-Mer et de La Trinité) seront complétés d'une offre complémentaire de transport qui pourra intégrer tout ou partie des fonctions suivantes : stations de taxis, stationnement sécurisé des cycles, location de bicyclettes, location de véhicules individuels sans émission de gaz à effet de serre, ...

2.8.2 Les déplacements

2.8.2.1 Le contexte

Les infrastructures de transports ne se répartissent pas de manière homogène sur le territoire. Une disparité bande côtière/Nord du département est perceptible.

La bande côtière regroupe tous les types d'infrastructures de transports et la partie Nord du département est principalement irriguée par des voies routières départementales et un réseau ferroviaire la reliant au littoral longeant les vallées.

- une desserte aérienne de rang international principalement assurée par l'aéroport international de Nice Côte

d'Azur, deuxième aéroport de France,

- une desserte maritime principalement axée sur la croisière et la plaisance : le port de Nice est le plus important du département.
- un réseau ferroviaire structurant : desserte ferroviaire composée de quatre lignes distinctes, la voie littorale, la ligne Nice-Tende, la ligne des Chemins de Fer de Provence et la ligne Cannes-Grasse. Après un développement important, le réseau ferroviaire est aujourd'hui totalement saturé et nécessite d'importants investissements.
- un maillage routier saturé : la desserte routière est composée d'une voie autoroutière, de routes départementales, métropolitaines et communales.

L'autoroute A8, reliant l'Est de la France à l'Italie, a un trafic moyen journalier annuel en constante augmentation, entraînant une forte croissance des embouteillages et le réseau routier doit faire face à des saturations de plus en plus nombreuses.

Depuis 1999, l'Agence de Déplacements des Alpes-Maritimes (ADAM) puis l'Agence de Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Maritimes (ADAAM) publie annuellement les résultats de son Observatoire des déplacements. Tous les modes de transports sont suivis (air, fer, mer, route).

Contrairement aux flux d'échanges qui accusent une baisse depuis 2008 (-1 million, soit 15 millions en 2010 : avion, ports, fer...), notamment en raison de la conjoncture économique internationale, les déplacements en transports collectifs internes au département des Alpes-Maritimes poursuivent leur progression (+5 millions, soit 105 millions en 2010 : réseaux urbains, interurbain, ferré interne au département).

Les réseaux de transports collectifs urbains contribuent largement à ce résultat positif, portés par l'attractivité de la première ligne de tramway à Nice (mise en service en 2007) et des politiques tarifaires avantageuses.

Les deux principaux réseaux (NCA, CG06) ont récemment fusionné pour offrir à l'utilisateur une simplification et une meilleure lisibilité du service de transport collectif. La baisse de la tarification à 1€ du ticket à l'unité sur l'ensemble du réseau interurbain et des réseaux urbains, ajoutée à la création du Ticket Azur intermodal en 2008, continuent d'inciter les voyageurs à utiliser les transports collectifs, alimentés aussi par les efforts poursuivis en matière d'offre des Autorités Organisatrices de Transport (AOT).

En 2010, l'offre progresse encore légèrement, dopant la fréquentation globale, qui dépasse 80 millions de voyages. Les bons résultats sur Nice Côte d'Azur, qui représente plus de 72% de la fréquentation des réseaux urbains, compensent la légère baisse de certains réseaux.

Figure 79 : évolution de la fréquentation des transports en commun urbains

Le réseau ferroviaire, dont l'axe littoral constitue la colonne vertébrale avec une fréquentation forte, perd peu à peu des voyageurs, pénalisé par de nombreux incidents, travaux et une offre qui peine à s'étoffer.

Malgré des évolutions hétérogènes d'un axe à l'autre, le trafic moyen sur les routes du Conseil général des Alpes-Maritimes semble stagner en 2009 et repartir à la hausse en 2010. Cependant, même s'il a augmenté sur 10 ans, le trafic moyen 2010 reste en dessous du pic de 2005-2006. Les axes littoraux (RM6098 et RM6007) supportent un trafic important, et croissant vers Nice. Entre Villeneuve-Loubet et Nice, ce sont ainsi près de 72 800 véhicules quotidiens qui transitent.

2.8.2.2 L'Enquête Ménages Déplacements des Alpes-Maritimes (EMD 06)

Source : Enquête Ménages Déplacements des Alpes-Maritimes, 2009.

L'Enquête Ménages Déplacements des Alpes-Maritimes demande à toutes les personnes d'un même logement de décrire dans le détail leurs déplacements de la veille (motif, modes, origine, destination, horaires), hors samedi et dimanche. Elle permet de connaître avec précision les caractéristiques de la mobilité individuelle ainsi que les flux de déplacements de l'ensemble des résidents.

L'Enquête conduite dans le département des Alpes-Maritimes s'inscrit dans une démarche partenariale qui regroupe l'ensemble des 8 autorités organisatrices de transport (État, Région, Conseil Général 06), et les 5 autorités urbaines (Nice Côte d'Azur, Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, Communauté d'Agglomération de la Riviera Française, le Syndicat Intercommunal des Transports Publics de Cannes, Le Cannet, Mandelieu-La Napoule, et Sillages). Le Syndicat Mixte de Transports des Alpes-Maritimes (SYMITAM), la Chambre de Commerce et d'Industrie, l'ADAAM, le Comité Régional de Tourisme et la Communauté d'Agglomération Pôle Azur Provence (CAPAP) se sont associés à la démarche.

L'enquête a été menée d'octobre 2008 à mai 2009 sur un panel de 18 000 personnes pour la première fois, sur l'ensemble du département des Alpes-Maritimes et quelques communes de l'Est du Var et fait suite à une première enquête de 1998, portant uniquement sur le littoral et le moyen pays. L'objectif est de comprendre les dynamiques à l'oeuvre dans l'ensemble du département pour permettre une approche globale et intégrée.

L'enquête permet de disposer de données précieuses sur la mobilité des habitants et les flux de déplacements dans le département et d'identifier les enjeux majeurs pour les politiques publiques, notamment en matière de transport, et les avancées constatées ces dernières années, tant dans les pratiques individuelles de déplacements que dans les stratégies d'aménagement et de développement durable mises en oeuvre par les collectivités.

A l'issue de l'enquête, les constats observés sur les dix dernières années sont les suivants :

- une baisse de la mobilité individuelle plus importante que celle constatée dans les autres agglomérations françaises due essentiellement à la baisse des déplacements en voiture,
- une très forte progression des déplacements en transports collectifs,
- une évolution vers de nouveaux usages et habitudes, reflétant les profondes évolutions sociétales et l'impact du développement des transports collectifs dans les Alpes-Maritimes,
- une baisse des courts déplacements et une augmentation des plus longs,
- des déplacements d'échanges entre les territoires des Alpes-Maritimes qui augmentent, même si les

- déplacements internes et ceux de proximité restent fortement prépondérants,
- des temps de déplacement stables et des motifs inchangés,
 - des déplacements essentiellement à l'intérieur des Alpes-Maritimes,
 - des déplacements d'échanges, fortement motivés par le travail, privilégiant la voiture,
 - un lien fort entre mode d'urbanisation ou densité d'habitation et mode de déplacement.

Les spécificités constatées dans les Alpes-Maritimes sont les suivantes :

- une marche à pied très développée dans les agglomérations du littoral mais aussi dans le Haut-Pays,
- des deux-roues motorisés très utilisés par les actifs des villes littorales,
- un Haut-Pays avec un double fonctionnement, de proximité mais aussi dépendant des agglomérations,
- un Moyen-Pays de l'Est du Var très lié aux Alpes-Maritimes,
- des déplacements d'échanges en croissance, avec Sophia-Antipolis et entre les pôles urbains majeurs.

Figure 80 : Nombre de déplacements par mode (EMD des Alpes-Maritimes, synthèse des résultats, septembre 2011)

La voiture reste toujours le mode de déplacement prépondérant mais en perte de vitesse (-11%), notamment au profit des transports en commun (+23%).

Les transports collectifs sont en plein essor : sur Nice Côte d'Azur, leur part est de 10,5%.

La marche est toujours un mode de déplacements important dans les Alpes-Maritimes, et le vélo est en développement dans les centres urbains.

Figure 81 : répartition des déplacements par mode (EMD06 2011)

Depuis 1998, les motifs de déplacement n'ont quasiment pas changé. Travail et achats restent les deux premiers motifs de déplacement, avec chacun 1 déplacement sur 5.

Figure 82 : motifs de déplacements (EMD06 2011)

45% de l'ensemble des déplacements se concentrent le matin (7h-9h) et le soir (16h-19h).

Près de la moitié des déplacements fait moins de 10 minutes et près de 60% moins de 3 km.

Malgré une augmentation de 10% de la population des Alpes-Maritimes en 10 ans, le nombre total de déplacements quotidiens (3,44 millions) a diminué de 4% par rapport à 1998. Les distances parcourues, elles, augmentent de 2%.

Analyse locale

Dans l'analyse de l'EMD, le territoire du SCoT Nice Côte d'Azur est découpé en trois ensembles : la ville de Nice, les zones littorales (Ouest : Saint-Laurent du Var, Cagnes-sur-Mer, et Est : La Trinité, Villefranche-sur-Mer, Beaulieu-sur-Mer,...) et le Moyen Pays (à l'Ouest du Var le bassin de Carros-Vence, à l'Est le bassin de Levens).

Au total, 1 866 600 déplacements quotidiens ont une origine ou une destination au sein du territoire du SCoT. La ville de Nice représente 1,3 millions de déplacements quotidiens.

Sur le territoire de Nice Côte d'Azur, les principales données ressortant de l'enquête sont les suivantes :

- un ménage sur 4 n'est pas motorisé et près de la moitié des ménages possède un seul véhicule,
- on note une baisse importante de la mobilité en 10 ans (12%). Les transports en commun sont le seul mode qui ait connu un accroissement de mobilité, avec près de 16% de déplacements en plus réalisés par les résidents de la communauté urbaine,
- la voiture est principalement utilisée dans les zones faiblement peuplées au Nord de Nice,
- plus de 40% des déplacements internes se font à pied ; la part modale TC atteint 10%.
- sur tout le littoral, les modes alternatifs à la voiture dominant pour les déplacements internes, et en particulier à Nice. L'effet tramway est venu renforcer un réseau Transports en Commun Urbains relativement dense, avec des voies bus dans les parties les plus denses, en particulier sur l'axe rue de France-Californie-Cassin,
- 2/3 des déplacements internes à la ville de Nice se font à pied, à vélo ou en transports collectifs,
- le travail motive deux fois plus les déplacements d'échanges entre les différents ensembles du territoire que les déplacements internes, mais, en volume de déplacements, ce sont les déplacements internes à la ville de Nice qui dominant,
- le relief collinaire conduit à concentrer les déplacements sur la zone littorale.

Figure 83 : déplacements internes au département (EMD 06, synthèse des résultats, septembre 2011)

2.8.3 Les circulations

2.8.3.1 Le réseau viaire et le trafic

Le réseau viaire niçois se caractérise par une géométrie particulière. Les axes principaux sont :

- les axes Nord-Sud, qui permettent la connexion des vallons vers le littoral (route de Grenoble, boulevard de la Madeleine, boulevard Gambetta, avenue Jean Médecin),
- les axes Est-Ouest, longeant le littoral (Promenade des Anglais, avenue de Californie, boulevard René Cassin, voie Pierre Mathis).

L'aire d'étude se positionne de façon stratégique à l'intersection entre les voies suivantes :

- l'autoroute A8, qui dessert les villes d'Aix-en-Provence, Fréjus, Saint-Raphaël, Cannes, Antibes, Nice, Monaco et Menton, en traversant les départements des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes. Elle relie la France à l'Italie,
- la RM6202, route de Grenoble,
- la RM6007, boulevard René Cassin,
- le boulevard Georges Pompidou,
- la RM6098, Promenade des Anglais.

DSCN0521

DSCN0612

Carrefour route de Grenoble / Boulevard René Cassin

Route de Grenoble

DSCN0579

DSCN0628

Photo Egis France

Boulevard Georges Pompidou

Boulevard René Cassin

Les franchissements du Var sont concentrés le long du littoral.

Le secteur Saint-Augustin constitue le point de passage obligé d'une grande partie des flux automobiles, en raison de la présence du pont Napoléon III, seul ouvrage de franchissement routier et ferroviaire du Var.

De nombreux projets (voie des 40 m, échangeur A8 sur la route de Grenoble, tunnel Mathis, liaison A8-RD 6202 bis,...) sont prévus et auront pour conséquence une augmentation des capacités viaires à terme.

La carte ci-après présente les principaux axes routiers et autoroutiers permettant l'accès et la desserte de Nice, ainsi que les principales voies du réseau viaire sur l'aire d'étude éloignée ainsi que les franchissements du Var.

Figure 84 : carte du réseau viaire et sa hiérarchie (Egis France)

Le maillage du réseau viaire structurant est très dense, dans un périmètre physiquement contraint. Il comporte de nombreux points d'échanges majeurs, au fonctionnement complexe. La carte ci-après présente le maillage du réseau viaire.

Figure 85 : carte du maillage du réseau viaire (Egis France)

La carte ci-après illustre les niveaux de trafic (charge de trafic journalière). Les constats mis en évidence sont les suivants :

- les axes les plus chargés sont localisés en entrée Ouest de Nice et en traversée Ouest-Est de la ville (A8, Promenade des Anglais et voie Mathis), en raison de la localisation de Nice au sein de la métropole azurée. Le pont sur le Var constitue un frein à l'accessibilité vers Nice en voiture,
- les charges de trafic sont nettement plus faibles à l'Est de Nice, au niveau des corniches et de l'A8,
- à l'intérieur de Nice, les axes les plus chargés sont la Promenade des Anglais et la voie Mathis,
- sur les axes de l'aire d'étude, les trafics observés sont : 30 000 véh/j sur la route de Grenoble, 70 000 véh/j sur le boulevard. Georges Pompidou, 25 000 véh/j sur le boulevard. René Cassin, 85 000 véh/j sur la Promenade des Anglais.

Le trafic est étalé sur la journée, avec une pointe peu marquée. Les échanges avec l'autoroute se répartissent de façon homogène. La promenade des Anglais concentre 60% des flux Est-Ouest en heure de pointe.

Figure 86 : carte du trafic journalier (Egis France)

Les circulations identifiées sur le schéma viaire à l'échelle de l'aire d'étude sont présentées sur la carte ci-après.

Figure 87 : plan de circulation (Mateo Arquitectura)

2.8.3.2 La structure du réseau de transports en commun

Depuis le début de l'année 2009, la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur et le Département des Alpes -Maritimes ont initié un processus de mutualisation en unifiant les réseaux de transport en commun des deux collectivités au sein d'un seul réseau, « Lignes d'Azur ».

La création d'une direction commune des transports pour les deux collectivités facilite la gestion et permet une vision globale plus proche de celle des utilisateurs du réseau, qui profitent ainsi d'une offre de service plus performante : mise en cohérence des deux réseaux en termes de tracés, de dessertes, de gammes tarifaires, mais également en termes d'image, d'information et de communication.

Le réseau de transports urbains

Le réseau de transports urbains de Nice Cote d'Azur, Lignes d'Azur, compte aujourd'hui :

- une soixantaine de lignes de bus régulières,
- une ligne de tramway,
- un service de Transport à la Demande (Créabus), qui assure la desserte des communes de la communauté urbaine,
- des parcs relais (Parcazur Las Planas de 765 places, Parcazur Pont-Michel de 260 places, Parcazur Vauban de 150 places, et Parcazur Saint-Augustin de 184 places) permettant de stationner gratuitement à la journée pour l'achat d'un titre de transport et d'accéder directement au réseau de bus et de tramway.

Au total, ce sont 56 millions de voyages qui sont effectués chaque année sur le réseau dont 22 en tramway.

Le réseau de transport urbain de Nice Cote d'Azur a vu sa fréquentation fortement augmenter ces dernières années grâce

à la mise en service de la ligne 1 de tramway en 2007. Ainsi, entre 2005 et 2009, la fréquentation a augmenté de 65%, grâce à l'effet concomitant de la mise en service du tramway en 2007 et de la mise en place du titre de transport à 1€ début 2008.

L'aire d'étude est principalement desservie par les lignes urbaines suivantes :

- les lignes 98 et 99 desservant l'aéroport,
- la ligne 23 desservant le boulevard René Cassin, le terminal 1 de l'aéroport puis la route de Grenoble en direction du centre administratif (CADAM),
- les lignes 52, 59, 70 et 94 desservant la promenade des Anglais,
- la ligne 51 qui dessert la commune de Saint-Laurent-du-Var et se poursuit dans la plaine du Var par la route de Grenoble,
- les lignes 9 et 10 qui rejoignent le Port de Nice.

Le Parcazur Saint-Augustin de 184 places se situe à proximité de l'aire d'étude.

Figure 88 : Extrait du plan de transport urbain (Lignes d'Azur)

Une restructuration du réseau est prévue dans le cadre des projets de tramway et du l'aménagement du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport.

Le réseau de transports départemental

Aujourd'hui, le réseau départemental des Alpes-Maritimes se compose de 100 lignes, 1 800 points d'arrêt et représente 12 millions d'usagers par an.

Ce réseau assure les liaisons interurbaines sur l'ensemble du territoire départemental.

2.8.3.3 Les modes doux

Les modes de circulation dits « modes doux » et les modes de déplacements dits « alternatifs » (modes de transport qui constituent une alternative à l'utilisation de mode de transport motorisé individuel) permettant de consommer peu ou pas d'énergie. Ils sont donc moins polluants qu'un mode de transport dit « classique ».

Parmi les modes doux, on peut citer la marche à pied et le vélo, auxquels s'ajoutent des modes alternatifs comme les transports en commun.

Sur l'aire d'étude, de nombreuses coupures isolent le secteur. Dans ce secteur pensé et aménagé pour la voiture, les circulations douces sont aujourd'hui quasiment impossibles au travers de ces coupures.

Figure 89 : Plan des circulations douces (Egis France)

Le Plan Vélo

Le Département des Alpes-Maritimes a pris la décision de s'engager dans une stratégie de maîtrise de l'inflation du trafic automobile, demandeur et consommateur d'infrastructures viaires nouvelles, en favorisant la diversification des modes de déplacements :

- par une plus grande attractivité tarifaire des transports en commun départementaux,
- par la réalisation d'itinéraires de déplacements doux.

Conformément à la loi sur l'air et au Grenelle de l'Environnement, il convient de développer l'usage du vélo comme mode de déplacement alternatif à la voiture en ville.

Ce changement s'opère par la réalisation d'un réseau cyclable dense, continu et sécurisé, auquel s'ajoute le système de vélos en libre-service mis en service en juillet 2009 pour une durée 15 ans.

Réalisé en étroite collaboration avec les associations, les usagers et les collectivités locales, le Plan Vélo 2005 – 2015 se développe autour de deux grands axes :

- création de pistes sécurisées, tant pour la pratique quotidienne que pour offrir une alternative à la voiture,
- création d'itinéraires touristiques et de loisirs pour un public local et saisonnier.

A terme, le Plan Vélo 2005 – 2015 doit permettre la mise en place :

- d'un réseau structurant principal de 278 km continu, confortable, homogène et sécurisé,
- d'un réseau de 28 boucles touristiques et de grands itinéraires sportifs et touristiques,
- d'un réseau de boucles dans les parcs naturels et départementaux pour offrir des aménagements de loisirs en dehors de la circulation routière,
- d'aménagements dans les collèges incitant les élèves à utiliser le vélo (places de stationnement et voies d'accès).

Aujourd'hui, déjà 55 kilomètres d'aménagements cyclables ont été réalisés en ville. Afin d'atteindre les 125 kilomètres pour 2013, il est nécessaire d'étudier et de réaliser environ 25 kilomètres par an d'aménagements cyclables, afin de proposer des itinéraires continus et sécurisés. Les axes structurants prioritaires sont les suivants :

- la desserte du centre-ville et de l'hypercentre (est-ouest et nord-sud),
- la desserte le long du Paillon en raccordement avec la Trinité,
- la desserte de la plaine du Var.

Pour ces axes structurants, il est recommandé d'aménager des pistes cyclables en site propre.

La pratique du vélo comme mode de déplacement journalier s'est nettement développée en quelques années grâce notamment à la création d'aménagements cyclables sécurisés.

Concernant les bandes cyclables dans les couloirs bus du centre-ville, les cyclistes représentent entre 5 à 11 % du trafic automobile journalier. Sur la Promenade des Anglais, le vélo représente plus de 2 % du trafic automobile journalier (soit 1 620 véhicules).

Figure 90 : Plan du réseau cyclable projeté (Ville de Nice)

Le dispositif Vélobleu

La vision globale de transport pour faire de NCA un territoire exemplaire en matière de déplacements doux, s'est traduite dès juillet 2009 par la mise en place du réseau « VéloBleu », avec la mise à disposition de 900 vélos répartis sur 90 stations dans le centre de Nice. « Vélobleu » est un système de location de vélos en libre-service (24h/24 et 7jr/7).

La première phase d'extension a eu lieu en 2010 sur les secteurs ouest de Nice (300 vélos et 30 stations supplémentaires), pour un déploiement à Saint-Laurent-du-Var (12 stations) et Cagnes/Mer (18 stations) en 2011. Désormais ce sont 1 750 vélos disponibles répartis sur 175 stations.

Un an après son lancement, le service comptait déjà 6 836 abonnés annuels (16% cumulant un pass transports en commun Lignes d'Azur), et près de 7 300 en 2011. Les vols et dégradations des premiers temps ont poussé NCA à faire évoluer son système (nouvelles accroches et boîtiers à affichage plus rapide...).

Le réseau Vélobleu sur l'aire d'étude est présenté sur la figure suivante.

Figure 91 : Plan du réseau Vélobleu (Ville de Nice)

2.8.4 Accessibilité

2.8.4.1 Le Schéma directeur d'Accessibilité des Transports Publics

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées prévoit un aménagement progressif du cadre de vie afin qu'il soit accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite d'ici à 2015.

L'adaptation des transports collectifs s'inscrit dans cet engagement de l'État et repose principalement sur deux objectifs :

- la continuité de la chaîne de déplacement qui comprend le cadre bâti, la voirie, les espaces publics, les transports et leur intermodalité,
- la prise en compte de la mobilité réduite et de tous les types de handicap.

À ce titre, la loi prévoyait l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité d'ici 2008 par les Autorités Organisatrices des Transports.

Le schéma directeur d'accessibilité des transports collectifs urbains de Nice Côte d'Azur 2011 -2015 a été approuvé par le Conseil Communautaire du 19 décembre 2011.

2.8.4.2 Accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite aux transports publics

Les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) représentent toutes les personnes gênées dans leurs déplacements quotidiens, que ce soit de manière momentanée ou irrémédiable. Il s'agit notamment :

- de personnes âgées (cette classe constitue la majorité des PMR qui augmente),
- de femmes enceintes,
- de personnes accompagnées d'enfants (poussette) ou chargées (cadis, valise),
- de personnes accidentées ou atteintes d'un handicap (handicapes physiques, malvoyants, malentendants, déficients psychomoteurs), ayant parfois des besoins supérieurs aux autres (fauteuils roulants).

En mars 2009, la mise en place du service spécialisé à destination des Personnes à Mobilité Réduite sur le périmètre de NCA vient compléter les services spécialisés en place depuis quelques années sur les autres AOTU et très sollicités (« Handibus » du SITP, « Mobiplus » de Sillages, « Ici là » pour la CASA et « Riviera Mobilité » pour la CARF). Nommé « Mobil'Azur », il était très attendu par les usagers. En 2011 on comptabilise près de 48 800 voyages.

Le suivi de l'accessibilité des PMR aux transports publics est effectué depuis 2003 dans les Alpes -Maritimes, aujourd'hui intégré au recueil de l'observatoire des déplacements de l'ADAAM à travers 4 thématiques issues de la charte d'accessibilité, l'information, les transports publics réguliers, les transports spécialisés et la mobilité individuelle.

Des mesures d'aménagement et d'exploitation pour l'accessibilité aux transports en commun ont également été entreprises sur le réseau des Lignes Azur :

- mise aux normes des quais,
- bus équipés de palettes rétractables et de validation en porte centrale.

Un service à la demande (Créabus), avec minibus adaptés, fonctionnant de porte en porte, sur réservation, a été mis en place par Lignes d'Azur.

Le réseau de bus

Tous les autobus des lignes 9 et 10 sont équipés de plancher plat et palette rétractable pour l'accessibilité des PMR.

Chaque véhicule dispose d'un espace réservé aux personnes en fauteuil roulant et de places assises réservées aux PMR.

Plus de 150 arrêts sur Nice sont aménagés pour offrir plus d'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite.

En effet, les quais sont spécialement élargis à 3,50 m et surélevés à 21 cm pour faciliter l'accès au bus. Bandes de guidage podotactiles et marquages au sol signalent les zones de montée et de descente pour les malvoyants et les PMR.

Ces arrêts sont situés principalement de la rue Défly - arrêts Défly ou Hôpital Saint-Roch - au CADAM, route de Grenoble et sur le boulevard de la Madeleine.

Sur les fiches horaires des lignes 3 / 7 / 9 / 10 / 22 / 23, un pictogramme PMR signale les arrêts accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite.

Le réseau de tramway

Equipé d'un plancher bas intégral situé au même niveau que le quai de la station, le tram est entièrement accessible et garantit un accès à la rame sans franchir de marche.

Cet accès direct est encore amélioré par des portes extra-larges signalées par le pictogramme.

Les équipements de la station ont été également pensés pour la sécurité : quais spacieux, rampes d'accès aux quais en pente douce, éclairage adapté, distributeurs de titres abaissés, bandeaux déroulants lumineux, bandes podotactiles. Une signalétique en braille indique le nom de la station et la direction de la ligne. Elle est positionnée juste au-dessus de l'écran de chacun des distributeurs automatiques de tickets installés sur les quais des stations de la ligne de tramway.

A l'intérieur des rames, les stations sont annoncées par des sonals (annonces sonores) et sur un bandeau déroulant lumineux.

2.8.5 L'offre en stationnement

L'aire d'étude compte un grand nombre de parking principalement destinés à l'aéroport : des parkings minutes, permettant la dépose de voyageurs, des parkings pour les voyageurs désirant laisser leur voiture sur place (parking souterrain ou en surface), des parkings destinés aux employés de l'aéroport. L'offre en stationnement public au niveau de l'aéroport représente environ 10 000 places dont environ 1 500 places sur zone nord aéroport dans le périmètre de ZAC..

Figure 92 : parking du personnel de l'aéroport et parking longue durée de l'aéroport (photo Egis France)

Le parc relais, Parcazur Saint-Augustin, disposant de 180 places, se situe à proximité de l'aire d'étude. Il est aujourd'hui saturé.

Des places payantes sont disponibles au niveau des parcs de stationnement souterrains, sous le secteur de l'Arénas, pour un total d'environ 1 400 places.

Dans l'enceinte du MIN, plusieurs places de stationnement sont disponibles (environ 1 000 places).

Figure 93 : places de stationnement dans l'enceinte du MIN (photo Egis France)

La carte ci-après localise les zones de stationnement.

Figure 94 : Localisation des parcs de stationnement (Egis France)

2.8.6 L'aéroport Nice Côte d'Azur

Deuxième aéroport de France, l'aéroport international de Nice offre une desserte directe vers 104 destinations et accueille 59 compagnies aériennes, pour un total de pays desservis (chiffres 2012). Il se compose de deux terminaux reliés par un système de navettes.

L'aéroport de Nice dispose également d'un Terminal Aviation d'Affaires, inauguré en avril 2011 .

Plan du Terminal Affaires

Figure 95 : Plan de l'aéroport Nice Côte d'Azur (Aéroport Nice Côte d'Azur)

La fréquentation annuelle est fluctuante comme le montre le tableau ci-dessous en fonction d'aléas divers (neige, nuage volcanique, situation internationale...).

Figure 96 : fréquentation des aéroports de la Côte d'Azur (Société Aéroports Côte d'Azur)

Les mouvements liés à l'aviation d'affaires (+9,3% en 2010) tempèrent les effets de la crise. Poussée par l'ouverture d'un terminal dédié, cette dynamique en 2010 est d'autant plus forte sur Nice (+11,7%).

En 2011, le record de fréquentation mensuelle (juillet), de destinations, de compagnies ... a été battu. Une journée moyenne à l'aéroport Nice Côte d'Azur représente 28 688 passagers, 467 mouvements d'appareils et 82 passagers par vol.

L'aire d'étude se positionne de façon stratégique à l'intersection des principales infrastructures de transport urbaines et inter-urbaines (ligne de chemin de fer, projet de tramway, autoroute A8, aéroport, route de Grenoble, voie Mathis etc.) et à proximité de l'aéroport Nice Côte d'Azur.

Le site bénéficie d'une bonne desserte par les lignes urbaines de transport en commun.

L'offre de stationnement est importante.

2.9 Principaux réseaux de transport et de distribution d'énergie, d'eau potable et d'assainissement

2.9.1 Réseaux humides

. Eaux pluviales

Le site est pourvu d'un réseau d'évacuation des eaux pluviales. Le réseau est de type séparatif. Actuellement le site est imperméabilisé à plus de 90 %

Nice Côte d'Azur assure l'exploitation et la maintenance des réseaux canalisés d'eaux pluviales situés :

- sous l'emprise des voies publiques métropolitaines,
- dans des propriétés privées, qui collectent des eaux de ruissellement en provenance de voies publiques métropolitaines et faisant l'objet d'une convention de servitude de passage à titre gratuit.

. Eaux usées

Le secteur est équipé d'un réseau de collecte des eaux usées. Il s'agit d'un assainissement collectif rattaché à la station d'épuration de la ville de Nice (Haliotis).

La capacité de traitement de cette station est de 650 000 Equivalents Habitants (EH) pouvant être portée à 800 000 EH.

En 2010, 322 149 habitants niçois étaient raccordés. D'autres communes environnantes sont raccordées au même réseau.

. Eau potable

Tout comme pour les autres réseaux, le site est équipé d'un réseau d'eau potable.

. Eaux brutes

Pour des besoins autres que domestiques un réseau d'eau brute est en place. Il permet d'assurer le lavage des voies

publiques et des égouts, l'arrosage des jardins, ainsi que de divers autres besoins publics ou municipaux. Ce réseau est alimenté par le forage du M.I.N. pour la partie Ouest de la ville.

2.9.2 Réseaux secs

Le secteur étant déjà urbanisé, il est desservi par un ensemble de réseaux secs : alimentation électrique, gaz, télécommunications, internet.

Les plans des réseaux existants sont présentés en pages suivantes.

2.10 Le cadre de vie

2.10.1 L'ambiance acoustique

Une étude acoustique a été réalisée par le bureau d'étude Conseil Ingénierie Acoustique (CIA). Elle vise notamment à définir l'ambiance sonore pré existante sur le bâti riverain situé dans la zone du projet.

Dans ce cadre, des mesures de bruit in situ ont été réalisées sur les zones bâties les plus proches du projet.

2.10.1.1 Définition et généralités

Le bruit est dû à une variation de la pression régnant dans l'atmosphère. L'onde sonore faisant vibrer le tympan résulte du déplacement d'une particule d'air par rapport à sa position d'équilibre. Cette mise en mouvement se répercute progressivement sur les particules voisines tout en s'éloignant de la source de bruit. Dans l'air la vitesse de propagation est de l'ordre de 340 m/s. On caractérise un bruit par son niveau exprimé en décibel (dB(A)) et par sa fréquence (la gamme des fréquences audibles s'étend de 20 Hz à 20 kHz).

Le bruit ambiant est le bruit total existant dans une situation donnée pendant un intervalle de temps donné. Il est composé de l'ensemble des bruits émis par toutes les sources proches et éloignées.

Le bruit particulier est une composante du bruit ambiant qui peut être identifiée spécifiquement et que l'on désire distinguer du bruit ambiant notamment parce qu'il est l'objet d'une requête.

Le bruit résiduel est un bruit ambiant, en l'absence du (des) bruits(s) particulier(s), objet(s) de la requête considérée.

La gêne vis-à-vis du bruit est un phénomène subjectif, donc forcément complexe. Une même source de bruit peut engendrer des réactions assez différentes suivant les individus, les situations, les lieux ou la période de l'année. Différents types de bruit (continu, intermittent, impulsionnel, à tonalité marquée) peuvent également occasionner une gêne à des niveaux de puissance très différents. D'autres paramètres n'ayant rien à voir avec l'acoustique entrent également en compte : importance relative de la source de bruit dans la vie des riverains, rôle dans l'intérêt économique de chacun, opinion personnelle quant à l'intérêt de sa présence. Le phénomène de gêne est donc très complexe et parfois très difficile à mettre en évidence. On admet généralement qu'il y a gêne, lorsque le bruit perturbe la vie d'individus (période de sommeil / conversation / période de repos ou de travail).

Le bruit s'exprime en décibel suivant une arithmétique logarithmique. On parle alors de niveau de pression acoustique

s'étendant de 0 dB(A) (seuil d'audition) à 130 dB(A) (seuil de la douleur et au-delà). Le doublement de l'intensité sonore se traduit dès lors par une augmentation de 3 dB(A). De la même manière, la somme de 10 sources de bruit identiques se traduit par une augmentation du niveau de bruit global de 10 dB(A).

$$50 \text{ dB(A)} + 50 \text{ dB(A)} = 53 \text{ dB(A)}$$

$$10 * 50 \text{ dB(A)} = 60 \text{ dB(A)}$$

Le niveau acoustique fractile, LAN, t. Par analyse statistique de LAeq courts, on peut déterminer le niveau de pression acoustique pondéré A qui est dépassé pendant N % de l'intervalle de temps considéré, dénommé " niveau acoustique fractile ". Son symbole est LAN, t : par exemple, LA90, 1s est le niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A dépassé pendant 90 % de l'intervalle de mesurage, avec une durée d'intégration égale à 1s.

2.10.1.2 Echelle des bruits

2.10.1.3 Réglementation sur le bruit des infrastructures

La réglementation en matière de bruit des infrastructures de transports terrestres est fondée sur :

- L'article L 571-1 du Code de l'Environnement précise que « les dispositions du présent chapitre ont pour objet, dans les domaines où il n'y est pas pourvu, de prévenir, supprimer ou limiter l'émission ou la propagation sans nécessité ou par manque de précautions des bruits ou des vibrations de nature à présenter des dangers, à causer un trouble excessif aux personnes, à nuire à leur santé ou à porter atteinte à l'environnement ».
- Plus précisément et en ce qui concerne les aménagements et les infrastructures de transports terrestres, l'article L.571-9 du même code précise que « la conception, l'étude et la réalisation des aménagements et des infrastructures de transports terrestres » doivent prendre en compte « les nuisances sonores que la réalisation ou l'utilisation de ces aménagements et infrastructures provoquent à leurs abords ».
- Le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres énumère les prescriptions applicables notamment aux infrastructures nouvelles. L'article 5 de ce même décret précise que le respect des niveaux sonores admissibles sera obtenu par un traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords mais que si cette action à la source ne permet pas d'atteindre les objectifs réglementaires alors un traitement sur le bâti pourra être envisagé.
- L'article 2 de l'arrêté du 5 mai 1995 fixe les valeurs des niveaux sonores maximaux admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure nouvelle en fonction de l'usage et de la nature des locaux concernés et

tient également compte de l'ambiance sonore existante avant la construction de la voie nouvelle. Cet arrêté traite également l'aménagement de route existante.

- La circulaire du 12 décembre 1997, de la Direction des Routes et de la Direction de la Prévention des Pollutions et des Risques, précise, quant à elle, les modalités d'application de ces différents textes pour le réseau routier national.
- La Directive 2002/49/CE du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, introduit la réalisation de cartes de bruit en Lden et Ln (indices européens).

Outre ces textes fondateurs, on retiendra également les autres textes applicables, et notamment ceux relatifs aux points noirs bruit :

POINTS NOIRS BRUIT

- Circulaire du 12 juin 2001, relative à l'observatoire du bruit des transports terrestres et à la résorption des Points Noirs Bruit.
- Décret n° 2002-867 du 3 mai 2002 (et l'arrêté de la même date), précisant les modalités de subventions accordées par l'Etat concernant les opérations d'isolation acoustique des Points Noirs Bruit des réseaux routiers et ferroviaires nationaux.
- Circulaire du 25 mai 2004 relative aux instructions à suivre concernant les observatoires du bruit des transports terrestres, le recensement des points noirs bruit et la résorption des points noirs des réseaux routiers et ferroviaires nationaux.

CLASSEMENT SONORE DES VOIES

- Décret n° 95-21 du 9 janvier 1995, relatif au classement sonore des infrastructures de transports terrestres.
- Arrêté du 30 mai 1996, relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

CARTOGRAPHIE DU BRUIT

- Décret n°2006-361 du 24 mars 2006, relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme.
- Arrêté du 4 avril 2006, relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.
- Circulaire du 7 juin 2007, relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

2.10.1.4 Objectifs acoustiques

Si la modification d'une voie est significative (la modification de la voie entraîne une augmentation du niveau de bruit

supérieure à 2 décibels (A)), il y a obligation pour le maître d'ouvrage de maintenir les niveaux de bruit dans les intervalles ci-après :

Si la modification de la voie n'est pas significative au niveau acoustique, aucune protection n'est due. Il n'y a pas d'obligation pour le maître d'ouvrage de mettre en place des protections.

Note :

L'ensemble de ces objectifs est valable pour les habitations bénéficiant du critère d'antériorité ;

La réglementation s'applique à la période jour ou nuit la plus pénalisante.

2.10.1.5 Descriptif du site d'étude

.
Le bâti

Le bâti est essentiellement composé de bâtiments industriels. Des logements collectifs sont aussi répertoriés. Quelques maisons individuelles ont été repérées le long de la route de Grenoble. Des hôtels et entreprises se situent en bordure de la Promenade des Anglais, au sein de la zone du projet.

De nombreux bâtiments industriels et commerciaux se situent également dans la zone d'étude du projet (Marché d'Intérêt National de Nice).

A noter la présence :

- . D'un musée (arts asiatiques) ;
- . Du Parc Phoenix ;
- . D'un stade sportif ;
- . D'une école hôtelière.

REPARTITION DU BATI DE LA ZONE D'ETUDE

.
Les sources de bruit principales :

Lors l'étude, les principales sources de bruit constatées sont :

- . La Promenade des Anglais (catégorie 2);
- . Le Boulevard René Cassin (catégorie 4);
- . La Route de Grenoble (catégorie 3);
- . Le Boulevard Georges Pompidou (catégorie 2);
- . La voie ferrée (catégorie 4);
- . L'aéroport de Nice (voir plan de zone PGS).

CLASSEMENT DES VOIES SONORES

PLAN D'EXPOSITION AU BRUITS DE L'AEROPORT DE NICE

2.10.1.6 Campagne de mesures acoustiques et résultats

. Les mesures acoustiques

Cette partie présente les résultats des campagnes de mesures réalisées du lundi 17 au mardi 18 décembre 2012.

Au total, 3 mesures longue durée (24h.) et 8 prélèvements de courte durée ont été réparties sur le long de l'itinéraire à étudier.

Ces mesures ont été faites conformément aux normes relatives de bruit routier (NFS31-085). Cf. chapitre « Méthodologie »

Les niveaux de bruits ont donc été enregistrés toute les secondes, par le bruit émis par les infrastructures routières.

LOCALISATION DES POINTS DE MESURES ACOUSTIQUES

. Trafic routier

La campagne de mesure s'est déroulée en semaine avec des conditions de circulation normales et habituelles (hors vacances scolaires). Aucune perturbation du trafic n'a été constatée pendant la campagne de mesures acoustiques.

. Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques ont été évaluées in situ (nébulosité et rayonnement) et relevées sur la station Météo France de Nice (force et direction du vent, température).

On retiendra que la météorologie n'a globalement pas eu d'incidence importante sur les niveaux de bruit mesurés.

Résultats

L'ambiance sonore est non modérée de jour et de nuit pour les points de mesures 13, 17 et 21.

L'ambiance sonore est non modérée de jour pour les points de mesures 14 et 15.

L'ambiance sonore est modérée de jour pour les points de mesures 16, 18, 19, 20 et 22.

2.10.2 La gestion des déchets

Source : Ville de Nice, Annexe « élimination des déchets » du PLU de Nice approuvé le 23 décembre 2010.

Au 1er janvier 2012, la Métropole Nice Côte d'Azur s'est substituée à la communauté urbaine et reprend l'ensemble des compétences qui étaient gérées par celle-ci, dont la compétence d'élimination et de valorisation des déchets des ménages pour les communes membres.

Cette action est menée en parfaite cohérence avec les objectifs du Plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PEDMA) qui fixe des objectifs ambitieux :

- une réduction des ordures ménagères de 7% en 2015 (-36 kg/hab/an, soit 481 kg/hab/an) et de 10% en 2020,
- un doublement de la collecte des déchets dangereux (3 kg/hab/an en 2015),
- une stabilisation des encombrants et une forte augmentation de leur valorisation,
- un taux de recyclage matière et organique qui passe de 21% en 2007 à 45% en 2015,
- une réduction des déchets gérés par les EPCI et partant en incinération ou en stockage de 27% (à l'horizon 2020, en référence à 2007) bien supérieure aux objectifs du Grenelle.

Dans ce cadre, la direction de la collecte et de la gestion des déchets assure :

- la collecte traditionnelle et sélective par l'intermédiaire d'une régie communautaire et de prestataires privés,
- le tri, le traitement, la valorisation et le stockage de ces déchets,
- la gestion de 8 déchetteries et d'autres points de regroupement des déchets encombrants ainsi que les travaux nécessaires au développement de ces équipements.

A l'échelle de la Métropole, le service public de collecte et de traitement des déchets représente :

- 27 communes desservies, pour une population de 525 423 habitants,
- 373 agents en régie communautaire,

- 200 véhicules par jour,
- 4 centres opérationnels,
- 10 déchetteries accessibles aux particuliers et aux professionnels,
- 1 unité de valorisation énergétique,
- 332 000 tonnes de déchets collectées et traités par an dont 24% par valorisation matière,
- un budget de 70 M€.

Dès 2009, des conteneurs enterrés ont été installés sur la commune de Nice, permettant ainsi d'intégrer la collecte des déchets dans le paysage urbain niçois.

Figure 97 : Localisation des points d'apport volontaire (Ville de Nice)

2.10.3 La qualité de l'air

Source : AIR PACA Bilan – 2011 Alpes Maritimes

2.10.3.1 Contexte de l'étude

Dimensionnement de l'étude

Dans le domaine des infrastructures routières, le niveau de prise en compte de l'incidence du projet sur la qualité de l'air est fonction de deux paramètres principaux qui sont :

- la charge prévisionnelle de trafic,
- le type de bâti et la densité de population rencontrés.

Il existe ainsi 4 niveaux d'étude bien distincts définis par le SETRA (Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes) et le CERTU (Centre d'Etude sur les Réseaux de Transport et l'Urbanisme) dans la « note méthodologique sur l'évaluation des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact routières ». Les flux de trafic attendus sur les voies subissant une variation de +/- 10 % seront, quelle que soit la variante étudiée et les secteurs étudiés, inférieurs à 5000 uvp/h (hors autoroutes et Promenade des Anglais). La densité de population est assez hétérogène mais toujours inférieure à 10 000 habitants/km².

Cette étude s'oriente donc sur un niveau II, conformément à la note méthodologique annexée à la circulaire n°2005-273 du 25 février 2005.

Contenu technique de l'étude

Conformément aux préconisations énoncées dans la note méthodologique du 25 février 2005 Le contenu des volets « air et santé » de cette étude de type II est le suivant :

- estimation des émissions de polluants et de la consommation énergétique au niveau de l'aire d'étude,
- qualification de l'état initial par des mesures in situ,
- estimation des concentrations dans l'aire ou la bande d'étude selon la nature du projet, en zones urbanisées,
- analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances, et des avantages/inconvénients induits pour la collectivité,
- étude simplifiée de la comparaison des variantes et de la solution retenue sur le plan de la santé via un indicateur sanitaire simplifié (IPP indice pollution-population) croisant émissions de benzène (ou concentrations simplifiées) et population,
- étude des effets sur la végétation, la faune, les sols et les bâtiments et impact de la phase chantier.

Polluants étudiés

Les véhicules à moteur émettent un grand nombre de polluants. Cependant, l'inventaire des émissions est réalisé pour les polluants dont la prise en compte est imposée par la réglementation, dont le trafic est reconnu pour être la principale source ou dont l'impact sur la santé est avéré.

Pour les études de niveau II, la note prévoit a minima la prise en compte :

- des oxydes d'azote (NO et NO₂, noté NO_x),
- du monoxyde de carbone (CO),
- des hydrocarbures (HAP),
- du benzène (C₆H₆),
- des particules émises à l'échappement,
- du dioxyde de soufre (SO₂).

Pour les polluants particulaires, le cadmium (Cd) et le nickel (Ni) sont étudiés.

Pour les particules émises à l'échappement, l'étude sera consacrée aux PM_{2,5}. Habituellement, ce sont les PM₁₀ qui sont étudiées dans le cadre réglementaire. Les PM_{2,5} seront ici étudiées car elles présentent un enjeu sanitaire, notamment

depuis que la directive 2008/50/CE fixe des normes contraignantes pour les particules fines PM_{2,5}. De plus, les particules diesel sont constituées d'agglomérats d'une taille comprise entre 10 nm et 0,5 µm et sont donc comprises dans les particules de diamètre aérodynamique inférieur à 2,5 µm³. Le suivi des PM_{2,5} est également préconisé par l'ANSES (saisine n°2010-SA-0283).

3 (Source : Gagnepain L, Plassat G, Peugeot 607 équipés de filtres à particules. Bilan des émissions de polluants et de la consommation en conditions d'utilisation taxi pendant 120 000 Km, Valbonne : ADEME , Département Technologies des transports ; 2005).

Les principaux indicateurs de pollution atmosphérique sont présentés ci-après :

Oxydes d'azote (NOX) : Les oxydes d'azote sont formés lors de combustions, par oxydation de l'azote contenu dans le carburant. La proportion entre le NO (monoxyde d'azote) et le NO₂ (dioxyde d'azote) varie selon le procédé de combustion, et est entre autre fonction de la température. Le NO est émis majoritairement, mais il s'oxyde en NO₂ dans l'air d'autant plus rapidement que la température est élevée. Dans l'air ambiant, le NO₂ est essentiellement issu des sources de combustions automobile, industrielle et thermique.

Composés Organiques Volatils (COV) : Les composés organiques volatils (dont le benzène) sont libérés lors de l'évaporation des carburants (remplissage des réservoirs), ou dans les gaz d'échappement. Au niveau national, ils sont émis majoritairement par le trafic automobile (34%), le reste des émissions provenant de processus industriels.

Particules en suspension (PM) : Les combustions industrielles, le chauffage domestique et l'incinération des déchets sont parmi les émetteurs les plus importants de particules. Toutefois, au niveau national, la plus grande part de ces émissions provient des transports (environ 40%). Les poussières les plus fines sont surtout émises par les moteurs diesel. On peut distinguer les particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀) et les particules de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM_{2.5}).

Monoxyde de carbone (CO) : Les émissions de monoxyde de carbone proviennent à 40% environ du trafic routier au niveau national, bien que ce polluant ne représente en moyenne que 6% des gaz d'échappement d'un véhicule à essence et qu'un véhicule diesel en émette 25 fois moins.

Dioxyde de soufre (SO₂) : Les émissions de dioxyde de soufre peuvent être d'origine naturelle (océans et volcans), mais sont surtout d'origine anthropique en zone urbaine et industrielle. Le SO₂ est un sous-produit de combustion du soufre contenu dans des matières organiques. Les émissions de SO₂ sont donc directement liées aux teneurs en soufre des combustibles (gazole, fuel, charbon...). Le dioxyde de soufre est généralement associé à une pollution d'origine industrielle, en raison principalement des consommations en fioul lourd et charbon du secteur. Le secteur automobile diesel contribue, dans une faible mesure, à ces émissions.

Métaux lourds : Les émissions de métaux lourds tels que l'arsenic (As), le cadmium (Cd), le nickel (Ni) ou encore le plomb (Pb) proviennent de différentes sources. L'arsenic (As) provient des traces de ce métal dans les combustibles et dans

certaines matières premières utilisées dans des procédés comme la production de verre ou de métaux ferreux et non ferreux.

Le cadmium (Cd) est, pour sa part, émis lors de la production de zinc, de l'incinération de déchets et de la combustion des combustibles minéraux solides, du fioul lourd et de la biomasse. Le nickel (Ni) est émis essentiellement par les raffineries. Le plomb (Pb) était principalement émis par le trafic automobile jusqu'à l'interdiction de l'essence plombée, aujourd'hui il est émis lors de la fabrication de batteries électriques et de certains verres (cristal).

Les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) : les HAP tel que le benzo(a)pyrène (HAP reconnu comme cancérigène) proviennent principalement de combustion incomplète ou de pyrolyse et sont émis principalement par le trafic automobile (véhicules essences non catalysés et diesels) et les installations de chauffage au bois, au charbon ou au fioul.

2.10.3.2 Cadre réglementaire

Les concentrations de pollution de l'air sont réglementées. On distingue 5 niveaux de valeurs réglementaires :

Objectif de qualité : niveau de concentration à atteindre à long terme et à maintenir, sauf lorsque cela n'est pas réalisable par des mesures proportionnées, afin d'assurer une protection efficace de la santé humaine et de l'environnement dans son ensemble.

Valeur cible : niveau de concentration à atteindre, dans la mesure du possible, dans un délai donné, et fixé afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine ou l'environnement dans son ensemble.

Valeur limite pour la protection de la santé : niveau de concentration à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser, et fixé sur la base des connaissances scientifiques afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine ou l'environnement dans son ensemble.

Seuil d'information et de recommandation : niveau de concentration au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine de groupes particulièrement sensibles au sein de la population et qui rend nécessaires l'émission d'informations immédiates et adéquates à destination de ces groupes et des recommandations pour réduire certaines émissions.

Seuil d'alerte de la population : niveau de concentration au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé de l'ensemble de la population ou de dégradation de l'environnement, justifiant l'intervention de mesures d'urgence.

Figure 98 : Valeurs réglementaires pour la qualité de l'air (ASPA)

2.10.3.3 Analyse de la sensibilité du site

Par définition, les points sensibles vis-à-vis de la problématique santé sont les équipements ou les établissements pouvant accueillir les personnes les plus vulnérables (enfants, personnes âgées). On recense ainsi l'ensemble des établissements scolaires (écoles, collège, centre de formation), les équipements sportifs et de loisirs (gymnases, aires de jeux) et les établissements sanitaires (hôpitaux, maisons de retraites, centres de convalescence).

D'après la figure suivante, une quantité importante d'établissements sensibles sont recensés autour du projet et notamment des établissements scolaires. Les données de population acquises auprès de l'INSEE seront utilisées par la suite pour la mise en place d'un indice sanitaire croisant la population des communes présentées, à la pollution atmosphérique.

Figure 99 : Etablissements sensibles autour du projet (Source: Geoportail)

2.10.3.4 Les émissions de polluants

· Répartition des émissions polluantes

L'étude des émissions atmosphériques est une étape nécessaire pour interpréter les résultats de campagnes de mesures de la qualité de l'air. Elle permet, dans le cas de projets routiers, d'estimer les concentrations aux abords des voies de circulation et ainsi d'évaluer l'impact de l'aménagement projeté sur les émissions de polluants et la santé des populations riveraines.

Dans le cadre du programme CORALIE, le CITEPA (Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes de la Pollution Atmosphérique) a développé un système national d'inventaires des émissions de polluants dans l'atmosphère, dont les données ci-après sont issues. Les émissions atmosphériques peuvent être de différentes natures. On distingue habituellement les émissions provenant de sources mobiles regroupant l'ensemble des modes de transport (transports routier, aérien et ferroviaire), et les émissions des sources fixes (composées des installations industrielles, des émissions

des secteurs résidentiel et tertiaire, des émissions naturelles et liées au secteur agricole).

Selon les données de l'inventaire des émissions atmosphériques en France (mise à jour d'avril 2012), les émissions liées aux sources fixes paraissent prépondérantes pour la majorité des polluants, exceptés pour les dioxydes d'azote pour lesquels le transport routier représente 55 % des émissions.

Figure 100 : Répartition des émissions par source dans l'air en France (Métropole) en 2010 (Source : CITEPA, programme CORALIE, format SECTEN, avril 2012)

Pour les autres polluants, la contribution du transport routier représente en France :

- 32,4 % des émissions de CO₂ ;
- 17,5 % des émissions de CO ;
- 25,2 % des émissions de HAP ;
- 13,0 % des émissions de COVNM ;
- 19,2 % des émissions de PM_{2,54} ;
- 0,3 % des émissions de SO₂.

4 Les particules diesel sont constituées d'agglomérats d'une taille comprise entre 10 nm et 0,5 µm et sont donc comprises dans les particules de diamètre aérodynamique inférieur à 2,5 µm. (Source : Gagnepain L, Plassat G, Peugeot 607 équipés de filtres à particules. Bilan des émissions de polluants et de la consommation en conditions d'utilisation taxi pendant 120 000 Km, Valbonne : ADEME , Département Technologies des transports ; 2005).

·
Répartition des émissions polluantes à l'échelle locale

La pollution atmosphérique au sein du département des Alpes-Maritimes provient majoritairement du secteur du transport routier. Elle concerne principalement le dioxyde d'azote, dont les concentrations sont élevées notamment à proximité des axes routiers. Une pollution particulaire est également observée dans cette zone. Celle-ci provient majoritairement de l'activité industrielle.

Le département des Alpes-Maritimes représente 14 % des émissions d'oxydes d'azote de la région Provence Alpes Côtes d'Azur (PACA), 11 % des émissions de particules en suspension totales et 12 % des émissions de dioxyde de carbone.

A l'échelle de la commune de Nice, l'inventaire des émissions de polluants atmosphériques a été actualisé sur la base des données les plus récentes connues à ce jour. Plus d'une trentaine de polluants sont étudiés de manière fine : oxydes d'azote (NO_x), Composés Organiques Volatils (COV), SO₂, CO, benzène, particules en suspension (PM₁₀ et PM_{2,5}), HAP, métaux lourds, etc. Les principaux Gaz à Effet de Serre (GES) sont aussi intégrés : dioxyde de carbone (CO₂), protoxyde d'azote (N₂O) et méthane (CH₄). Cet inventaire constitue une base de données utilisée par les AASQA pour accompagner les acteurs locaux dans leurs projets de développement et de compréhension de leur territoire (impact d'aménagement routier, quantification des GES, etc.). Afin de mettre ces informations à disposition de tous, l'interface « EMIPROX » a été développée sur Internet. Les données relatives au volet Air sont présentées sur la figure suivante.

Figure 101 : Inventaires des émissions sur Nice.

Pour le NOx, les quantités émises ont été évaluées à 4 000 tonnes en 2007 sur Nice. Le principal secteur d'émissions est le transport routier (71 %). Les émissions de dioxyde d'azote représentent près d'un quart des émissions du polluant dans le département.

Les émissions de CO2 représentent près de 1 400 000 tonnes en 2007. Le transport routier et le résidentiel contribuent respectivement à 36 % et 34 % des émissions.

Pour les particules, l'inventaire indique près de 500 tonnes de PM10 et près de 320 tonnes de PM2,5 émises en 2007. Les principaux secteurs émetteurs sont le transport routier, avec respectivement 51 % et 57 % des émissions. Le résidentiel représente 29 % des émissions de PM2,5. Quant au PM10, l'industrie et le résidentiel contribuent respectivement à 23% et 18% des émissions au sein de la ville de Nice.

Nature des émissions polluantes

Emissions industrielles

Cette partie s'intéresse aux industries présentes dans le secteur d'étude. Au total, 4 installations classées soumises à autorisation sont comprises dans ou à proximité immédiate du périmètre d'étude. Ces dernières sont présentées dans le tableau ci-après.

Seulement un établissement ICPE déclarant des émissions atmosphériques de polluants a été inventorié à plus de 2 kms en rive droite du Var sur Saint-Laurent-du-Var. Les émissions polluantes de cette entreprise sont présentées dans le tableau ci-après.

Etablissement

Polluants

Emissions déclarées

DECAP2000

Dichlorométhane (DCM - chlorure de méthylène)

4920 kg/an (2007)

Méthanol (alcool méthylique)

795 kg/an (2004)

Figure 102 : Emissions polluantes recensées à proximité du projet (source : Registre Français des Emissions Polluantes)

Emissions liées au transport

A l'échelle nationale, les émissions des transports ont globalement diminué depuis les années 90, à l'exception du CO₂. Cette hausse s'explique en partie par l'augmentation du trafic routier et la pénétration des véhicules diesel dans le parc automobile. Pour les autres polluants, la tendance de fond, orientée à la baisse, devrait se poursuivre au cours des prochaines années avec le renouvellement des véhicules qui ne sont pas encore équipés des dispositifs de réduction des émissions.

Le parc statique et roulant est globalement en constante augmentation depuis 1960. Les évolutions des émissions de polluants n'ont donc pas connu la même progression. Cela est dû notamment à l'évolution de la structure du parc (diésélisation du parc), aux progrès technologiques, l'entrée en vigueur des normes Euro III, Euro IV et Euro V (Directive 98/69/CE) et bientôt Euro VI qui restreignent les valeurs limites d'émission et la diminution de la teneur en soufre des combustibles liquides (Directive 2003/17/CE). L'introduction du pot catalytique à partir de 1993 et 1997 a ainsi permis d'accélérer les réductions des émissions des polluants comme les NO_x, CO et COVNM. C'est ainsi, qu'entre 1990 et 2010, les émissions de ces polluants ont été réduites de 47 % pour les NO_x, de 64% pour le CO et de 67 % pour les COVNM.

Concernant le SO₂, les émissions ont été réduites de 90 % par rapport à 1990 malgré la hausse de 250 % du parc des véhicules diesel. Cette baisse s'explique notamment par la diminution des teneurs en soufre dans les carburants.

Concernant les PM_{2,5} représentatives des particules diesel, les émissions ont chuté de 45 % entre 1990 et 2010. Cette diminution devrait se poursuivre avec l'apparition des filtres à particules (FAP) équipant et l'application des normes EURO V.

2.10.3.5 Surveillance de la qualité de l'air à proximité du projet

·
Evaluation de la qualité de l'air par l'AASQA locale

Dans les Alpes Maritimes, le réseau de surveillance de la qualité de l'air (AIR PACA) a pour mission de mesurer la pollution atmosphérique dans l'agglomération niçoise et d'assurer la mise en oeuvre des procédures d'alerte. Ces actions peuvent avoir lieu grâce à un réseau disponible de stations fixes réparties sur l'ensemble de la ville de Nice et destinées à mesurer les concentrations de certains polluants dans des contextes environnementaux différents (milieu urbain, rural, industriel).

AIR PACA dispose de trois stations de mesures automatiques à proximité du projet (figure 8):

- 2 stations urbaines (Nice Ouest Botanique et Cagnes Ladoumègue) dont l'objectif est le suivi du niveau

d'exposition moyen de la population aux phénomènes de pollution atmosphérique dits de "fond" dans les centres urbains. Le critère principal est la densité de population autour de la station.

- 1 station d'observation (Nice Aéroport) maintenues pour des raisons historiques, de recherche, de connaissance de l'exposition de la population dans des situations spécifiques.

Figure 103 : Localisation des stations de mesure AIR PACA (Source : AIR PACA)

Une analyse bibliographique des données acquises sur les trois stations de mesures à proximité de la zone d'étude est proposée. Le tableau ci-après récapitule les caractéristiques des stations et les polluants mesurés en 2011. A noter que l'ensemble des paramètres ne sont pas suivis sur l'ensemble de ces trois stations.

Station

Typologie

Polluants mesurés

NO2

SO2

O3

PM10

Nice Ouest Botanique

Station urbaine

.

Nice Aéroport

Station
d'observation

.

.

.

Cagnes Ladoumègue

Station urbaine

Résultats annuels des mesures sur station fixe

Le dioxyde de soufre (SO₂)

Ce polluant provient essentiellement de la combustion des charbons et des fiouls, des transports et des procédés industriels. La production thermique est le principal responsable de ses émissions dans l'atmosphère. Le tableau 6 ci -après présente les résultats pour l'année 2011. Le dioxyde de soufre n'est mesuré que sur la station Nice Aéroport.

Concentration (µg/m³)

2011

Valeurs réglementaires

Moyenne annuelle civile

1

Objectif de qualité

50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Percentile 99,7 des moyennes
horaïres

13

Valeur limite

350 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Percentile 99,2 des moyennes
journalières

6

Valeur limite

125 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Figure 104 : Concentrations moyennes en SO₂ dans l'air ambiant mesurées en 2011 sur la station d'observation de Nice Aéroport (Source : AIR PACA)

Les concentrations moyennes en dioxyde de soufre mesurées sur la station de Nice Aéroport sont très nettement inférieures aux différentes valeurs réglementaires présentées.

Le dioxyde d'azote (NO₂)

Le dioxyde d'azote (NO₂), tout comme le monoxyde (NO), est un polluant primaire issu de la combustion des moteurs, mais il est également formé à partir de l'oxydation du NO après quelques minutes passées dans l'air. La mesure du NO₂ est donc un bon indicateur du trafic automobile. Le tableau 7 ci-après présente les concentrations moyennes relevées pour l'année 2011 sur les stations de Nice Aéroport et Cagnes Ladoumègue.

Station

Résultats des mesures 2011 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)

Moyenne annuelle
civile

Percentile 50 des
moyennes horaires

Percentile 98 des
moyennes horaires

Percentile 99,8 des
moyennes horaires

Cagnes Ladoumègue (urbain)

24

19

68

88

Nice Aéroport

(Observation)

22

13

84

119

Valeurs réglementaires

Valeur limite

40 µg/m³

Objectif de qualité

(PRQA PACA)

40 µg/m³

Valeur limite

200 µg/m³

Valeur limite

200 µg/m³

Figure 105 : Concentrations moyennes en NO₂ dans l'air ambiant mesurées en 2011 sur les stations de Nice Aéroport et Cagnes Ladoumègue (Source : AIR PACA)

Les valeurs mesurées sur la station urbaine et sur la station d'observation sont relativement faibles et inférieures aux différentes valeurs limites.

Les Particules en Suspension (PM₁₀)

Les particules en suspension sont formées et/ou libérées par la combustion incomplète des carburants routiers. Les concentrations en PM₁₀ sont mesurées seulement sur la station urbaine de Cagnes Ladoumègue.

Station

Résultats des mesures 2011 (µg/m³)

Moyenne annuelle
civile

Percentile 90,4 des
moyennes
journalières

Maximum journalier

Nombre de jours de
dépassement

Cagnes Ladoumègue (urbain)

26

34

58

3

Valeurs réglementaires

Objectif de qualité

30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Valeur limite

40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Valeur limite

50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Valeur limite

50 µg/m³

Valeur limite

35 jours

Figure 106 : Concentrations moyennes en PM10 dans l'air ambiant mesurées en 2011 sur la station de Cagnes Ladoumègue
(Source: AIR PACA)

La moyenne annuelle civile ainsi que la valeur associée au percentile 90,4 sont inférieures aux valeurs réglementaires associées. Cependant, la valeur journalière maximale mesurée est supérieure à la valeur limite de 50 µg/m³ sur cette station. Le nombre de jours de dépassement de cette valeur limite est de 3 jours pour une valeur limite de 35 jours de dépassement par an.

Le benzène (C₆H₆)

Le benzène est un hydrocarbure aromatique qui, comme son nom l'indique, tire son origine de la combustion d'énergies fossiles comme le pétrole. C'est l'un des principaux traceurs de l'activité routière. Malgré tout, l'évolution du parc automobile participe à la baisse des émissions relatives au trafic routier.

En 2011, le benzène a été mesuré, à l'aide de tubes passifs, sur trois stations lors de mesures ponctuelles : Nice centre et Nice trafic et Cagnes sur Mer. Les résultats des mesures sont détaillés dans le tableau suivant.

Station

Résultats des mesures 2011

Moyenne annuelle civile (µg/m³)

Nice centre (urbain)

2,2

Nice trafic (trafic)

2,5

Cagnes Ladoumègue (urbain)

1,4

Valeurs réglementaires

Objectif de qualité

2 µg/m³

Valeur limite

5 µg/m³

Figure 107 : Concentrations moyennes en benzène dans l'air ambiant mesurées en 2011 sur les stations de mesures de Nice (Source : AIR PACA)

Les deux stations de mesures à Nice, révèlent des moyennes annuelles supérieures à l'objectif de qualité fixé à 2 µg/m³. Sur la station de Cagnes Ladoumègue, la valeur moyenne annuelle se place en dessous de l'objectif de qualité.

2.10.3.6 Campagne de mesures in situ

La campagne de mesures du NO₂ et du benzène s'est réalisée du 27 novembre au 11 décembre 2012.

Les mesures de la qualité de l'air doivent permettre d'atteindre plusieurs objectifs :

- caractériser l'exposition des riverains ;
- caractériser les sources d'émissions.

La nature des polluants, les méthodes de mesures et la durée de la campagne ont été adaptées aux enjeux de l'étude d'impact. Les mesures ont été réalisées pour le NO₂, traceur de la pollution routière, et les BTEX (Benzène Toluène Ethylbenzène Xylènes).

Figure 108 : Emplacement des dispositifs de mesures (BioMonitor)

Résultats des mesures du benzène

La concentration mesurée en chaque point de mesures permet de classer les stations par ordre croissant (figure suivante). Les concentrations en benzène mesurées lors de la campagne de mesures varient de 1,1 µg/m³ sur la station 3 à 2,1 µg/m³ sur la station 1. Les sites situés à proximité des axes routiers considérés comme des sites trafics sont les plus impactés avec des concentrations comprises entre 1,5 et 2,1 µg/m³.

Pour le benzène, la comparaison à la réglementation s'effectue sur la valeur limite pour la protection de la santé humaine et

l'objectif de qualité, exprimés tous les deux en moyenne annuelle. La valeur limite est fixée à 5 µg/m³ et l'objectif de qualité à 2 µg/m³.

La valeur limite est respectée pour l'ensemble des points de mesure, par contre l'objectif de qualité est dépassé sur la station 1 (route de Grenoble).

Figure 109 : Concentrations en benzène mesurées sur le domaine d'étude lors de la campagne de mesures en µg/m³ (BioMonitor)

Résultats des mesures du dioxyde d'azote

Les concentrations en dioxyde d'azote mesurées lors de la campagne de mesures varient de 24,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ sur la station 5 à 55,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ sur la station 4. Les sites situés aux abords des axes routiers et considérés comme des sites trafics, sont les plus impactés avec des concentrations variant de 34,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pour la station 8 à 55,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pour la station 4.

Figure 110 : Concentrations en dioxyde d'azote mesurées sur le domaine d'étude lors de la campagne de mesure en $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (BioMonitor)

Pour le NO_2 , la comparaison à la réglementation s'effectue sur la valeur limite pour la protection de la santé humaine et l'objectif de qualité, exprimés tous les deux en moyenne annuelle. La valeur limite et l'objectif de qualité sont fixés à 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Pour cette campagne de mesures, la valeur limite et l'objectif de qualité sont dépassés sur les points de mesures 4 et 7 représentatives de stations routières. Bien que la station 7 dépasse la valeur de référence et l'objectif de qualité, celle-ci reste quand même très proche du dépassement.

2.11 La synthèse de l'état initial du site et de son environnement

L'état initial de l'environnement est synthétisé dans le tableau ci-après, ainsi que les principales contraintes et enjeux identifiés et le niveau de sensibilité vis-à-vis du projet d'aménagement de la ZAC Grand Arénas.

L'analyse de l'état initial du site a permis de mettre en évidence les principaux enjeux à l'échelle de l'aire d'étude et de définir le niveau de sensibilité vis-à-vis de la réalisation du projet.

Les enjeux sont, par définition, indépendants de la nature du projet. Ils correspondent à un état de l'environnement dont l'appréciation repose sur les valeurs de la société. La valeur qui leur est accordée est donc susceptible d'évoluer

progressivement au cours du temps. Dans certains cas, cette valeur est reconnue par des mesures réglementaires de protection (monuments historiques classés, réserves naturelles, périmètres de protection de captages...) ou des inscriptions à des inventaires (ZNIEFF, ...).

La sensibilité exprime le risque que l'on a de perdre tout ou partie de la valeur de l'enjeu du fait de la réalisation de tout projet.

Thème

Etat initial du site : enjeux environnementaux

Niveau de sensibilité

Milieu physique

Climatologie

Le climat, de type méditerranéen, ne constitue pas un enjeu à l'échelle du périmètre de l'opération.

Sensibilité faible.

Topographie - relief

Le projet se localise en rive gauche du Var. L'altitude varie entre 7 et 11 m NGF.

Sensibilité faible.

Géologie

Le sol et le sous-sol de l'aire d'étude sont constitués de formations alluvionnaires.

Sensibilité faible.

Hydrogéologie

(eaux souterraines)

L'aire d'étude repose sur la nappe alluviale du Var affleurante (1 à 5 m de profondeur), vulnérable à la pollution (aquifère perméable), et exploitée pour l'alimentation en eau potable (champ captant des Sagnes).

Présence des périmètres de protection de captage des Sagnes (périmètre immédiat et rapproché).

Sensibilité forte si ouvrage souterrain. Des mesures spécifiques devront être mises en

oeuvre pour protéger la ressource des eaux souterraines, notamment lors des travaux.

Hydrologie

(eaux superficielles)

L'aire d'étude s'inscrit dans le bassin versant du Var, fleuve présent à l'Ouest de l'aire d'étude.

Sensibilité moyenne.

Risques

Zone de sismicité moyenne.

Risque d'inondation lié à la présence du Var (zone bleue exceptionnelle B6 du PPRI du Var avec aléa fort à très fort).

Risque de transport de matières dangereuses, par voie ferrée.

Sensibilité forte sur volet inondation. La réalisation du SCHAE permet la prise en compte du risque inondation induit par la proximité du Var, dès les études de conception.

Milieu naturel

Espaces remarquables

L'aire d'étude est exclue des espaces remarquables naturels identifiées (ZNIEFF de type II, et ZPS). La ZPS « Basse vallée du Var » se situe à 160 mètres du projet.

Sensibilité faible. Toutefois une évaluation des incidences du projet sur le site Natura 2000 est réalisée et jointe à la présente étude d'impact

Habitats - Faune – Flore

La zone d'étude étant un site industriel parsemé de quelques bandes de zone rudérale, elle présente des enjeux locaux de conservation faibles.

Aucune espèce végétale ou animale protégée et/ou rare n'a été observée, notamment en raison de la faible présence de végétation et de la forte d'antropisation des habitats naturels présents sur la zone d'étude.

Sensibilité faible.-

Continuités écologiques

Absence de continuité écologique sur l'aire d'étude.

Sensibilité faible, l'emprise du projet excluant le Var.

Thème

Etat initial du site : enjeux environnementaux

Niveau de sensibilité

Contexte
socioéconomique

Démographie

5ème unité urbaine de France, l'agglomération de Nice abrite une population de 946 630 habitants. La densité moyenne de la population est élevée et se concentre sur le littoral en raison de la topographie.

Sensibilité faible, la densité urbaine dans l'aire d'étude constitue un atout majeur pour le projet.

Parc de logement

Le Programme Local de l'Habitat 2010-2015 affirme le principe de production de logements (3 500 par an).

La croissance démographique et la diminution de la taille des ménages engendrent des besoins importants en logements. La pression de la demande se confronte au manque d'offres de foncier.

Sensibilité faible, le projet répond aux besoins en logements sur l'aire d'étude.

Tissu économique

Nice, ville centre attractive pour l'emploi (secteur tertiaire dominant).

Taux de chômage élevé mais en baisse sur la dernière décennie.

Plusieurs zones d'activités économiques et commerciales identifiées à l'échelle de la plaine du Var, dont la zone d'activités économiques du Grand Arénas.

Sensibilité faible, le projet conforte l'offre économique sur le site.

Paysage

-

L'aire d'étude est caractérisée par des ambiances urbaines fortes marquées. Le paysage est marqué par de nombreux obstacles visuels et physiques qui fragmentent le territoire.

Les enjeux sont importants pour cet espace qui constitue l'entrée de ville, pour les usagers des axes et infrastructures de transports.

En raison du contexte urbain dans lequel s'inscrit la ZAC et des nombreux axes de transports, la visibilité du projet est forte pour les personnes résidant ou fréquentant ce lieu.

Sensibilité faible, le projet intègre la valorisation du paysage existant à l'échelle de la plaine du Var.

Urbanisme et planification urbaine

Occupation de l'espace

L'aire du projet est majoritairement occupée par des activités servantes. Ces fonctionnalités constituent moins des atouts que des obstacles en l'état actuel d'organisation du site (cf paysage et déplacements). Le site est fortement minéralisé (à plus de 95%).

Sensibilité faible, le projet tend à une réorganisation et à une réintroduction de la nature dans l'environnement urbain.

Foncier

Le parcellaire cadastral du périmètre de ZAC est majoritairement public (parcelles cadastrales et voiries publiques). La maîtrise foncière du projet est assurée à 95%.

Les parcelles privées (5% du périmètre) seront acquises soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation.

Sensibilité faible, le foncier est presque totalement maîtrisé.

Equipements publics

Nombreux équipements scolaires, sportifs et de loisirs et deux équipements de transport importants : l'aéroport et la gare SNCF Saint Augustin.

Sensibilité faible.

Planification et documents d'urbanisme

DTA des Alpes-Maritimes approuvée par décret le 2 décembre 2003.

Opération d'Intérêt National « projet d'aménagement et de développement de la plaine du Var », établie par décret du 8 mars 2008.

SCOT de Nice Côte d'Azur dont le périmètre a été défini par un premier arrêté préfectoral le 25 juillet 2003.

PLU de Nice approuvé initialement par le conseil communautaire le 23 décembre 2010, modifié le 29 juin 2012.

Sensibilité faible, le projet répond aux orientations définies dans le PADD.

Thème

Etat initial du site : enjeux environnementaux

Niveau de sensibilité

Patrimoine

-

Le périmètre de l'opération est exclu de la zone de présomption de prescription archéologique Nice Saint -Augustin définie au PLU de Nice.

Absence de sensibilité, aucune prescription particulière n'a été édictée par le service régional de l'archéologie.

Déplacements et flux

Planification

Le Plan de Déplacements Urbains met l'accent sur la progression de l'usage des modes doux, une meilleure gestion du stationnement, l'aide au changement de comportement, l'amélioration des réseaux de transports en commun et le développement de l'inter-modalité.

Absence de sensibilité, le projet ne remet pas en cause les objectifs du PDU.

Déplacements

La voiture reste le mode de déplacement prépondérant mais en perte de vitesse, au profit des transports en commun en plein essor. La marche est toujours un mode de déplacements important dans les Alpes-Maritimes, et le vélo est en développement dans les centres urbains.

Sensibilité faible, le projet sera desservi par le futur pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport.

Infrastructures routières

A l'échelle de l'agglomération, il existe des axes structurants est – ouest (A8, promenade des anglais...) et nord – sud (route de Grenoble...).

Position stratégique à l'intersection de voies structurantes pour l'agglomération : l'autoroute A8, la RD6202, le boulevard René Cassin, le boulevard Georges Pompidou, la Promenade des Anglais.

Une voirie de desserte plus locale irrigue l'aire d'étude à partir des voies structurantes présentes dans l'aire d'étude.

Les axes les plus chargés sont localisés en entrée Ouest de la ville de Nice.

Sensibilité faible, le projet intègre la réalisation de la voirie interne à la ZAC.

Transports en commun

Plusieurs lignes de bus desservent le périmètre de l'opération.

Sensibilité faible, le périmètre de ZAC est desservi par le futur pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport.

Modes doux

55 kilomètres d'aménagements cyclables ont été réalisés en ville, avec un objectif de 125 km d'ici 2013 dans le cadre du Plan Vélo 2005 – 2015.

Sensibilité faible, le projet intègre les aménagements pour les modes doux.

Stationnement

De nombreux parcs de stationnement sont recensés : parking liés à l'aéroport, parc relais de Saint-Augustin, parcs de stationnement souterrain sous le secteur de l'Arénas.

Sensibilité faible.

Réseaux

-

Le périmètre de ZAC est desservi par de multiples réseaux (EDF, GDF, France Telecom, eaux usées, eau potable).

Sensibilité faible.

Cadre de vie

Ambiance acoustique

L'ambiance sonore est modérée à proximité des axes routiers.

Sensibilité moyenne, le projet devra veiller à limiter les nuisances sonores et à l'isolation phonique des nouveaux logements créés si nécessaire.

Gestion des déchets

La Métropole de Nice Côte d'Azur assure la compétence d'élimination et de valorisation des déchets.

Sensibilité moyenne, le projet devra veiller à intégrer la gestion des déchets produits lors des travaux et du volume de déchets générés par les nouveaux logements créés.

Qualité de l'air

Les valeurs mesurées en dioxyde d'azote, bon indicateur du trafic automobile, sont relativement faibles et inférieures aux différentes valeurs limites.

Pour les particules (PM10), la valeur journalière maximale mesurée est supérieure à la valeur limite de 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ et pour le benzène, les moyennes annuelles sont supérieures à l'objectif de qualité fixé à 2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Sensibilité faible, le projet a pour but de favoriser le report modal sur les transports en commun et intègre les aménagements pour les modes doux.

3 JUSTIFICATION DU CHOIX ET PRÉSENTATION DU PROJET RETENU

3.1 Les propositions d'aménagement antérieures

La conception de l'opération se base sur un travail itératif, prenant notamment en considération les orientations du SCHAE (Schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble).

Au cours des études de conception, l'opération Grand Arénas a évolué pour aboutir au scénario final proposé dans le cadre de ce dossier.

Les différentes étapes de définition du projet urbain par l'équipe MATEO/V&P/EGIS entre mars et décembre 2011 sont les suivantes :

28 mars 2011 : Premières réflexions d'organisation et de spatialisation du programme de constructibilité

Sur la base des études de diagnostic du territoire et de ses principaux enjeux, la proposition d'aménagement cherche à introduire une trame verte de direction Nord-Sud, en corrélation avec le tracé du fleuve le Var et de sa vallée.

L'objectif est de créer une liaison nord-sud qui permette de traverser les infrastructures lourdes orientées Est-Ouest, dans le but d'obtenir un site unique et cohérent à l'échelle territoriale.

La voie Pompidou, ainsi que la prolongation de la voie Maïcon se placent en parallèle de l'axe du pôle multimodal.

SCHEMA D'ORGANISATION

LE PALAIS DES EXPOSITIONS ET LE POLE MULTIMODAL SAINT AUGUSTIN

Initialement, le programme du parc des expositions prévoyait une construction sur deux tranches (la première à échéance

2017, la suivante sans date), ce qui posait le problème de l'image du site et de ses fonctionnalités.

.
4 avril 2011 : Evolution sur le secteur de la zone Nord aéroport et esquisse d'un quartier au Nord du Parc des expositions

SCHEMA D'ORGANISATION

Le projet a travaillé le programme et les différentes pièces à construire, la constructibilité, le phasage et la faisabilité, ainsi que les positions relatives entre les différents programmes.

Le positionnement de la gare ferroviaire a été revu, dans le but de récupérer une place centrale sur l'ensemble du Grand Arénas, vis-à-vis de la gare routière, et de leur faire partager un parvis généreux et piétonnier.

Au vu des contraintes hydrauliques et du passage sous-voies déjà engagé, la première approche a été d'élargir ce passage sur une étendue de 300 m, de façon à ouvrir la perméabilité entre les deux côtés. Les coûts économiques liés à cette proposition ont fait abandonner cette idée. La deuxième idée a été celle de surélever l'ensemble de la gare, au-dessus des voies pour aboutir à une gare type « pont », qui permette le franchissement des piétons de part et d'autre.

5 mai 2011 : Evolution sur le secteur de la zone Nord aéroport

SCHEMA D'ORGANISATION

8 juin 2011 : Evolution de la stratégie d'aménagement en lien avec l'inondabilité du site

Le site Grand Arénas étant soumis à un fort risque d'inondations (PPRI), la conception du projet s'est basée sur les scénarios de risque arrêtés. La stratégie retenue pour le projet est de permettre que les eaux s'écoulent et de positionner les bâtiments sur des macro-ilots perchés.

Une nouvelle topographie permet aux piétons de se déplacer aisément (pentes 4% maxi) sur toute l'enceinte.

L'axe du pôle d'échanges multimodal, dont le franchissement du tramway sous-voies et sous-promenade, s'organise au moyen d'une coupe ondulée, qui cherche à retrouver doucement les points bas et rejoindre aisément les points hors eau.

Le système de voies d'évacuation se sert des infrastructures qui, elles, sont déjà hors d'eau.

En cette deuxième étape de travail, une analyse approfondie a permis de reconsidérer le dimensionnement du parc des

expositions, qui par sa grande taille allait caractériser la démarche globale de l'ensemble du Grand Arénas. La programmation initiale du parc en une seule tranche laissait en attente une partie du foncier. Il a donc été proposé de disposer le parc des expositions sur le site le plus proche du fleuve, au-delà de la voie Pompidou, proche de l'aéroport, à bonne distance de la gare ferroviaire. De cette façon, une partie du foncier est récupéré pour permettre l'établissement d'un tissu plus urbain conventionnel. L'agence DTZ a collaboré sur le choix de cette disposition, en raisonnant sur les masses critiques souhaitables pour la consistance d'un quartier résidentiel.

SCHEMA D'ORGANISATION

.
1er juillet 2011

PLAN D'ENSEMBLE

.
20 juillet 2011 : Evolution de la constructibilité par supra ilots et réalisation d'immeubles signaux (IGH,...)

Le projet vise à construire une éco-cité, dense et verte. Le projet se construit sur des macro-ilots, comme des plateaux en raison de l'inondabilité, rejoints entre eux par des cheminements doux. Les bâtiments auront des hauteurs moyennes d'environ 5 étages.

Localisé en entrée de ville et à proximité de l'aéroport, le quartier du Grand Arénas bénéficie d'une position stratégique et a vocation à devenir un important centre d'affaires. Cet élément est mis en exergue par certains accents en hauteur. Malgré les contraintes dues aux conditions aéronautiques, le projet dessine des diagonales sur le site, des points de repère qui permettent de donner une image contemporaine et emblématique.

En terme de circulation, le souhait de pacifier le coeur du Grand Arénas tout en maintenant son caractère en entrée de ville, ont participé au choix d'une disposition en macro-ilots. Les accessibilités à l'aéroport et aux équipements majeurs du site sont alors analysés dans ce cadre.

A l'échelle de la ville, plusieurs réflexions sont faites en étroite collaboration avec les services de la Ville de Nice.

CONSTRUCTIBILITE OPTION A

CONSTRUCTIBILITE OPTION B

.
30 aout 2011

SCHEMA D'ORGANISATION

La position des bâtiments est déterminée selon leur rôle dans le programme : le parc des expositions est positionnée sur le secteur le plus éloigné de la gare, mais tout en gardant une distance piétonne convenable et la possibilité d'un accès piétons depuis l'aéroport.

La Promenade des Anglais, le boulevard Cassin et la route de Grenoble ont vocation à devenir des rues urbaines : sur ces trois voies, sont disposés des bâtiments qui « construisent » leurs façades, pour dessiner cette entrée de ville. Certaines pièces y seront plus représentatives.

Face à la gare ferroviaire et le long du parvis, un ensemble de commerces et bureaux est aménagé et constitue une protection pour les logements localisés sur les terrains postérieurs. Ce complexe doit avoir la perméabilité suffisante pour permettre un franchissement commode entre le parvis et le quartier de logements.

CONSTRUCTIBILITE

PARC DES EXPOSITIONS – VARIANTE A

PARC DES EXPOSITIONS – VARIANTE B

.
15 septembre 2011

SCHEMA D'ORGANISATION

CONSTRUCTIBILITE

PARC DES EXPOSITIONS PLAN DU RDC

26 septembre 2011 : Etude de variantes sur le secteur du parc des expositions et quartier mixte

PARC DES EXPOSITIONS: VARIANTE 1 (PHASE 1 ET 2) – Programme initial

PARC DES EXPOSITIONS: VARIANTE 2A (PHASE 1 + QUARTIER)

La taille du parc des expositions est réduite, ce qui permet :

- de positionner un programme plus cohérent de logements (la taille critique d'un quartier de logements ne pouvant pas être trop en dessous de celui qui a été finalement conçu),
- d'occuper le site jusqu'à ses limites, depuis le début du programme,
- de positionner le parc des expositions sur le site le plus avantageux : en entrée de ville, près de l'aéroport, à une distance raisonnable à pied depuis la gare,
- de donner à ce secteur une activité plus quotidienne urbaine, sachant que le parc des expositions reflète un caractère plus exceptionnel (affluences importantes le jour des événements, ...).

PARC DES EXPOSITIONS: VARIANTE 2B (PHASE 1 EXTENSIBLE + QUARTIER)

20 octobre 2011 : Variantes de constructibilité avec ou sans points hauts

CONSTRUCTIBILITE

SCHEMA D'ORGANISATION DU SCENARIO FINAL

L'opération Grand Arénas s'inscrit dans une logique d'aménagement d'ensemble, en cohérence avec la stratégie de l'Eco-Vallée exprimée dans le projet de territoire telle de décrite dans le chapitre 1.

Ainsi, l'opération répond aux enjeux définis dans le projet de territoire pour la partie aval du Var. L'EPA et ses partenaires s'inscrivent dans une politique de lutte contre l'étalement urbain d'où le choix de ce site fortement artificialisé mais désorganisé pour donner forme à un projet d'aménagement mixte, compact et bien desservi par les infrastructures de transport. Elle assure la réorganisation urbaine de ce quartier en mutation et a pour vocation de doter la métropole azurée d'un centre d'affaires à la hauteur de sa taille et de sa notoriété via la recomposition urbaine progressive d'un secteur aujourd'hui heurté, mais hautement stratégique, autour de deux équipements structurants majeurs : le pôle d'échanges multimodal de Nice Aéroport et un parc des expositions d'envergure européenne.

La ZAC permet de répondre aux besoins accrus en logements et aux objectifs définis dans le cadre du Programme Local de l'Habitat pour ce secteur. A l'échelle plus large, l'opération a vocation à jouer un effet de levier économique pour l'ensemble du territoire de l'OIN voire métropolitain en offrant un pôle tertiaire et un centre des expositions d'envergure européenne dont le dynamisme est accru par la proximité avec un aéroport international et le premier grand pôle multimodal de la Métropole. Pour l'agriculture, le rapprochement du MIN des lieux de production via sa relocalisation à La Baronne (La Gaude) répond à des principes d'aménagement durable en valorisant les circuits courts, et à des besoins économiques, en l'insérant dans une plateforme de services de recherche et de développement pour dynamiser l'activité agricole locale.

3.2 Objet et justification de l'opération

3.2.1 Objet de la ZAC

La ZAC du Grand Arénas est située dans la partie sud du projet de l'Eco-Vallée. Elle s'étend sur une superficie d'environ 40 ha.

Le périmètre de la ZAC du Grand Arénas est délimité par la route de Grenoble au Nord, le quartier de l'Arénas à l'Est, la promenade des Anglais et l'aéroport au Sud et les rives du Var à l'ouest. Le territoire du Grand Arénas est traversé d'est en ouest par le boulevard René Cassin et la voie ferrée.

Figure 111 : Localisation de la ZAC du Grand Arénas (Source : EPA Plaine du Var)

La ZAC du Grand Arénas constitue une partie essentielle du développement du quartier, avec le pôle d'échanges multimodal. Le programme traduit les objectifs de mixité :

- logements (100 000m² environ),
- bureaux (320 000m²),
- commerces, hôtellerie et services (65 000 m²),
- équipements avec notamment le Parc des Expositions (85 000 m²).

3.2.2 Insertion du projet dans la stratégie d'aménagement de l'Eco-Vallée

La ZAC Grand Arénas s'inscrit dans une logique de développement territorial plus élargie. Son programme, sa situation s'explique par l'ambition du projet de l'Eco Vallée de la Plaine du Var, projet déclarée 'OIN'.

Plusieurs projets voient le jour et sont des composantes nécessaires à la création d'une métropole innovante et internationale :

- Le pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport / Maître d'ouvrage : EPA Plaine du Var pour les espaces publics,

- Nice Méridia / Maitre d'ouvrage : EPA Plaine du Var,
- Nice Eco Stadium / Maitrise d'ouvrage : Société Nice Eco Stadium,
- La rénovation urbaine du quartier des Moulins / Maîtrise d'ouvrage : Métropole Nice Côte d'Azur,
- L'aménagement de la section Saint Laurent du Var / Nice Saint Augustin de l'autoroute A8 : maitrise d'ouvrage : Escota,
- La réalisation d'une voie structurante de 40 m de largeur : Maîtrise d'ouvrage : Métropole Nice Côte d'Azur.

Les opérations qui se développent dans la partie aval de la plaine du Var visent à en renforcer le dynamisme. Fondés sur une forme urbaine dense et mixte, les programmes tendent à offrir de nombreux choix en termes de services et de transports. Enfin, il s'agit de retrouver un équilibre entre le bâti et les espaces verts, les coteaux et le fleuve, la biodiversité et l'urbanité.

3.2.3 Le Grand Arénas : projet structurant de l'Eco-Vallée

Comparable aux quartiers européens leaders, le Grand Arénas est le site de la Côte d'Azur dédié aux centres de décision dans un cadre urbain mixte et animé. Il rassemble le quartier d'affaires L'Arénas existant géré par le Syndicat libre de l'Arénas qui s'est développé sur 10 ha (155 000m² SHON) et une opération d'extension (50 ha) qui s'articule autour de deux équipements structurants majeurs : le pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport et un parc des expositions d'envergure européenne qui constituent deux projets d'aménagement distincts. Sur 40 ha environ, le quartier urbain du Grand Arénas comprenant bureaux, logements, hôtels, services, commerces, parc des expositions et espaces publics fait l'objet du présent dossier de création de ZAC.

L'opération Grand Arénas, l'une des quatre opérations prioritaires de l'EPA, vise à permettre la réorganisation urbaine de l'ensemble de la partie sud de la plaine autour d'un quartier urbain mixte en créant des liens entre les quartiers environnants et les autres équipements de la basse vallée du Var ainsi qu'en proposant des respirations vertes dans un cadre circulatoire apaisé.

La ZAC Grand Arénas et le pôle multimodal Nice Aéroport forme une entité 'le Grand Arénas'.

L'opération repose sur quatre axes structurants :

- Le développement économique : il s'agit de doter la métropole azurélienne d'un centre d'affaires de portée internationale et de favoriser la diversification des activités notamment grâce au Projet du Parc des Expositions.
- Le développement des mobilités : il s'agit de bénéficier de la proximité immédiate du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport.

- Le développement écologique : il s'agit de s'appuyer sur les trames verte et bleue pour la biodiversité et de protéger la ressource en eau.
- Le développement urbain d'un lieu de vie : il s'agit de développer les mixités pour la ville durable de demain.

Figure 112 : Localisation de l'opération Grand Arénas (EPA Plaine du Var)

Située au contact de l'aéroport Nice Côte d'Azur, l'opération Grand Arénas bénéficiera d'un niveau d'accessibilité exceptionnel. Elle sera dotée de liaisons rapides avec l'ensemble de l'Eco-Vallée et de la métropole grâce au pôle d'échanges multimodal de Nice Aéroport (lignes ferroviaires, tramway, bus, cars, taxis, autopartage, modes doux).

L'aménagement du quartier du Grand Arénas, hors secteur d'aménagement du quartier du pôle d'échanges multimodal, sera réalisé dans le cadre d'une procédure d'aménagement spécifique sous la forme d'une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) qui fait aujourd'hui l'objet du présent dossier.

S'étendant sur une surface de 40,5 hectares, la ZAC a pour vocation de doter la métropole azurienne d'un centre d'affaires à la hauteur de sa taille et de sa notoriété via la recomposition urbaine progressive d'un secteur aujourd'hui heurté, mais hautement stratégique, autour de trois projets phares :

- un Parc des Expositions au rayonnement international,
- un centre d'affaire de niveau international,
- un éco-quartier de logements, commerces, hôtel et services.

3.2.4 La ZAC du Grand Arénas : une opportunité foncière

Le projet de l'Eco-Vallée propose l'accueil de l'actuel Marché d'Intérêt National (MIN) aujourd'hui situé sur le site du projet Grand Arénas au lieu-dit de La Baronne (Commune de la Gaude). Cette orientation d'aménagement présente l'opportunité d'y regrouper des entreprises aux objectifs communs et entraîne la libéralisation d'un foncier important à proximité immédiate du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport et crée l'opportunité de la faisabilité foncière du projet du Grand Arénas.

La localisation des MIN d'Azur sur les terrains de La Baronne participe à la logique d'aménagement du territoire de l'Eco - Vallée portée par l'EPA en accord avec l'ensemble des partenaires.

Ce transfert se réalisera par étape en fonction de l'avancement de l'opération Grand Arénas et des besoins de

fonctionnement de l'actuel MIN.

Ce transfert offre également la possibilité de libérer les emprises foncières nécessaires à la réalisation d'équipements d'intérêt général sur le site actuel d'implantation du MIN.

3.3 Présentation du projet urbain

3.3.1 Les espaces naturels

Le site est marqué par les infrastructures d'accès à la ville : l'autoroute A8, la route de Grenoble, la promenade des Anglais et les voies ferrées au coeur du site, qui le traversent d'Ouest en Est.

Afin de contrer ce découpage imposé du territoire, il s'agit d'un côté d'intégrer ces infrastructures dans leur contexte et de l'autre de les rendre perméables dans le sens Nord-Sud. Le projet urbain propose ainsi la mise en place de larges axes verts dans la continuité des voies existantes et en parallèle du Var qui structureront le futur quartier.

Le maillage vert du quartier franchira les ruptures urbaines actuelles et reliera le Grand Arénas aux quartiers limitrophes en installant un système de macro-lots à l'échelle du site. Le point d'ancrage de la trame verte du secteur sera constitué par le Parc de l'Eau aménagé en bordure du Var.

Il s'agit de construire une ville durable et verte, en articulant le quartier avec la coulée verte qui court le long du Var, pour faire le lien avec le reste de la métropole.

Le parti d'aménagement pris pour l'opération du Grand Arénas privilégie la désimperméabilisation du site aujourd'hui fortement minéralisé : sur le périmètre de la ZAC, environ 6 ha de surfaces sont désimperméabilisés.

Figure 113 : Axes verts Nord-Sud (Mateo Arquitectura)

Figure 114 : Maillage vert et création de macro-lots (Mateo Arquitectura)

Un éco-parc urbain

Dans une intention de lecture d'ensemble du site, l'Arénas restant un îlot séparé, des mécanismes ont été recherchés pour permettre le rapprochement fonctionnel de ce site bâti au futur quartier. Pour se faire, l'espace entre le quartier de l'Arénas et l'axe du pôle d'échanges multimodal Nice – Aéroport sera aménagé comme un éco-parc urbain.

L'intérêt de cette pièce est fondamentale à l'équilibre du quartier : il s'agit d'une part importante de superficie de pleine terre. A ce niveau, les plantations créées seront aménagées à partir d'essences locales. D'autres aménagements concernant aussi le développement durable pourront également y être considérés (bac de rétention d'eau ...).

L'ambition est de faire de cet éco-parc, un parc spécial assurant la charnière entre le quartier de l'Arénas et le futur quartier du Grand Arénas.

Figure 115 : représentation de l'écoparc urbain (Mateo Arquitectura)

3.3.2 Une double logique de mouvement : les axes Est/Ouest et Nord/Sud

Les infrastructures de la ville de Nice se structurent autour d'un tracé Est/Ouest (la voie ferrée, la promenade des Anglais) et qui divisent la ville en deux parties.

Le périmètre du site est également structuré le long de la vallée par les tracés Nord/Sud de l'autoroute, de la route de Grenoble et la ligne de tramway.

Le site du Grand Arénas a vocation à devenir un véritable quartier de Nice « un morceau de ville dans la ville ».

Figure 116 : Axes de circulation Est – Ouest (Mateo Arquitectura)

3.3.3 Une nouvelle conception de la circulation pour un quartier accessible

Le secteur du Grand Arénas est situé en entrée de ville de Nice et rencontre un certain nombre de contraintes de circulation liées à l'importance des flux sur place. Le projet cherche donc à optimiser :

- l'accès à la ville, à l'aéroport et au quartier futur,
- les parcours des différents modes de transport public,
- le stationnement,
- les cheminements de voie de secours en cas d'inondation.

Le projet urbain répond à ces défis par quelques principes de base :

- L'apaisement des voiries principales (route de Grenoble, promenade des Anglais et boulevard Cassin) : Elles accueilleront en tant que boulevards urbains le trafic d'entrée de ville.
- La création de deux points d'échanges sur la Promenade des Anglais afin de rendre l'accès à l'aéroport plus lisible et fonctionnel.

- La création d'un axe Nord-Sud pour les cheminements doux et les transports publics au sein du pôle multimodal.
- L'organisation du secteur en macro-lots avec un système de voiries principales et secondaires à l'échelle du quartier.

Suivant les principes d'un développement durable du territoire, l'aménagement de ce nouveau pôle urbain profitera d'une desserte de transport public exceptionnelle.

A long terme, l'ensemble du quartier se trouvera dans un rayon de moins de 500 m de :

- l'aéroport Nice Côte d'Azur,
- une gare ferroviaire,
- une gare routière,
- plusieurs stations de tramway,
- parkings relais,
- un parking vélo.

Ces fonctionnalités forgeront le caractère 'interconnecté' de la ZAC Grand Arénas. Les voyageurs en avion en passage à Nice se croiseront avec les visiteurs du parc des expositions, les utilisateurs quotidiens du pôle et les habitants du secteur.

Le Grand Arénas sera un vrai quartier de ville à proximité immédiate de la nouvelle gare et de la gare ferroviaire qui est indispensable pour l'arrêt de la future ligne à grande vitesse qui mettra Nice 1h15 de Gênes et à trois heures de Milan. La nouvelle gare ferroviaire devrait accueillir également à terme la future ligne nouvelle qui reliera Nice à l'ensemble du réseau national et européen, multipliera les échanges et renforcera l'économie locale.

Le schéma présenté ci-dessous illustre à terme le fonctionnement général du quartier du Grand Arénas.

Figure 117 : Schéma de fonctionnement circulatoire général du Grand Arénas (Mateo Arquitectura)

3.3.4 Les risques naturels pris en compte dès la conception du projet

L'urbanisation du quartier Grand Arénas est règlementée, en matière de risques inondation, par le Plan de Prévention du Risque Inondation du Var (PPRI), approuvé le 18 avril 2011.

Le PPRI délimite les zones dites du « Grand Arénas » et du « Pôle multimodal » dans lesquelles l'aménagement est autorisé sous réserve qu'un Schéma de Cohérence Hydraulique et d'Aménagement d'Ensemble (SCHAE) soit élaboré.

Le SCHAE permet de qualifier l'inondabilité de la zone pendant et après aménagement ainsi que l'impact de cet aménagement sur les secteurs voisins pour des hypothèses hydrologiques précisées dans le règlement du PPRI.

L'élaboration du SCHAE a été réalisée par le bureau d'étude EGIS eau dans le cadre de la mission de conception et de suivi du projet urbain relative à l'accord-cadre de maîtrise d'oeuvre urbaine et paysagère pour le projet d'aménagement Grand Arénas à Nice.

Le SCHAE a été établi en relation étroite avec l'Etat, les collectivités et les acteurs concernés (Préfecture, DDTM06, Conseil général, métropole Nice Côte d'Azur, commune de Nice, SDIS, RFF, société des aéroports de la Côte d'Azur).

Son élaboration répond aux exigences et aux règles que le PPRI a prescrites et notamment aux trois critères suivants :

- ne pas augmenter le risque et démontrer l'absence d'impact sur la vulnérabilité des secteurs voisins ;
- définir des lignes iso cotes de référence spécifiques pour le projet ;
- prévoir un plan d'intervention des secours spécifique en cas de crise majeure.

Sur le plan méthodologique, le SCHAE est basé sur un outil de modélisation hydrologique appliqué sur le schéma d'ensemble pour l'aménagement du Grand Arénas, produit par l'équipe MATEO.

Il tient compte également des aménagements ne relevant pas d'une maîtrise d'ouvrage de l'EPA, mais prévus dans la zone définie au PPRI.

Un plan de synthèse de la situation la plus pessimiste en matière d'inondation dans le secteur a été réalisé : il définit la cote de référence correspond à la crue maximale (avec rupture de digue) au-dessus de laquelle pourront être localisés les premiers niveaux aménageables des bâtiments.

Enfin, les aspects liés à la sécurité et aux accès pour les secours en période de crise ont donné lieu à des réunions spécifiques qui ont permis d'aboutir à un schéma fonctionnel des accès des secours en cas de crise, conforme aux

prescriptions du PPRI.

Une procédure de révision partielle du PPRI, à l'initiative de l'Etat, est en cours pour traduire au plan réglementaire les conclusions issues du SCHAE. (cf. arrêté préfectoral du 11 décembre 2012)

3.4 Raisons du choix du projet

3.4.1 Raisons pour lesquelles le projet a été retenu au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur

3.4.1.1 Le Plan Local d'Urbanisme

Le PLU a été approuvé par le conseil communautaire le 23 décembre 2010.

La dernière modification (modification n°1 du PLU) a été adoptée par le Conseil Communautaire de la Métropole Nice Côte d'Azur le 29 juin 2012.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU ont pour ambition de promouvoir un modèle innovant « d'éco-territoire » méditerranéen pour faire de Nice la « Ville verte de la Méditerranée ». Ces orientations générales s'articulent autour des quatre thèmes fondateurs du projet urbain de la ville :

- préserver et valoriser un paysage et un environnement exemplaires,
- se loger et vivre ensemble,
- mieux circuler et se déplacer autrement,
- affirmer Nice comme métropole internationale.

Le projet d'aménagement du Grand Arénas entre dans le cadre du projet urbain de la ville et répond aux orientations du PADD : se loger et vivre ensemble, affirmer Nice comme métropole internationale et mieux circuler et se déplacer autrement.

Le zonage

La ZAC Grand Arénas se situe dans le secteur Grand Arénas - Saint Augustin. Elle est concernée par la zone UD et ses sous-secteurs UDa (M.I.N.), UDb (Nord Aéroport) et Udf (Arénas partie urbaine).

La zone UD est une zone de développement futur privilégié et de développement des éco quartiers. Située principalement dans la plaine du Var, cette zone comprend 10 secteurs spécifiquement définis pour permettre la mise en place des dispositifs d'économie d'énergie et de développement durable sur des constructions innovantes présentant une architecture parfois non traditionnelle ou contemporaine.

Les vocations de zonage sont en cohérence avec le projet Grand Arénas. La compatibilité exacte devra être vérifiée par la suite lors du dossier de réalisation lorsque le projet présentera un degré de précision supérieur. A ce moment, la compatibilité sera nécessaire.

Aujourd'hui, le projet Grand Arénas est en cohérence avec les vocations des zones.

Le projet sera conforme au règlement lors de l'approbation du dossier de réalisation.

Figure 118 : Extrait du plan de zonage du PLU (Ville de Nice)

Les emplacements réservés

Plusieurs emplacements réservés sont recensés sur l'aire d'étude. Il s'agit de réservation pour des équipements publics ou des voiries publiques.

Les Espaces Boisés Classés (EBC)

Aucun Espace Boisé Classé (EBC) n'est recensé sur l'aire d'étude directe.

Les servitudes d'utilité publique

Plusieurs servitudes d'utilité publique concernent le projet : servitudes relatives aux risques naturels (PM1), servitudes relatives aux transmissions radioélectriques (PT1) et aux télécommunications (PT2), servitudes relatives aux chemins de fer (T1), servitudes aéronautiques (T5) et servitudes radioélectriques de protection des installations de navigation et d'atterrissage (T8).

Les prescriptions particulières

Des prescriptions particulières concernent également le projet : le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome Nice Côte d'Azur (zone D), la zone de protection de la nappe alluviale du Var et le périmètre d'étude établi en application de l'article L.123-2a du code de l'urbanisme.

Le projet Grand Arénas est compatible avec les orientations du PADD et les vocations du zonage. Sa compatibilité avec les règlements devra être étudiée lorsque le projet sera plus avancé. La compatibilité du projet est obligatoire lors de l'approbation du dossier de réalisation.

Figure 119 : Extrait du Plan des servitudes d'utilité publique (Source : PLU / ville de Nice)

3.4.2 Insertion environnementale et urbaine

3.4.2.1 L'organisation des supra îlots

Le projet se décompose en 7 supra-îlots dont 6 sont localisés totalement ou partialement dans la ZAC du Grand Arénas.

Cette organisation du quartier en macro-îlots constitue un système de voiries principales et secondaires.

L'accès des véhicules depuis les grands axes aux supra-îlots se fait par des voies périmétrales principales :

- Axe du Pôle,
- Route de Grenoble,
- Boulevard Cassin.

La circulation des voitures dans les supra-îlots se fait par des voies secondaires apaisées et d'échelle locale. Le caractère de l'intérieur de ces îlots est donc celui d'un quartier bien desservi et urbain qu'agréable pour les piétons.

Sur l'ensemble du Grand Arénas, le principe de la mixité des usages a été suivi, avec certains supra -îlots plus spécialisés.

Ces 7 supra-îlots se décomposent ainsi :

- Parc des Expositions : grand équipement à vocation événementielle,
- Quartier Maïcon : quartier mixte logements, commerce (centre commercial) et services Quartier de la Gare –
- Route de Grenoble : quartier mixte logement, services et commerce,
- Le Pôle Multimodal : quartier commercial (centre commercial) et services,
- L'aéroport Nord / Maïcon : quartier services,
- L'aéroport Nord / Pôle Multimodal : quartier mixte logement, commerce et services,
- L'Arénas : quartier tertiaire et parc Phoenix.

Figure 120 : Localisation des supra îlots (Mateo Arquitectura)

3.4.2.2 Les séquences urbaines structurantes

Trois séquences urbaines majeures caractériseront le futur quartier. Il s'agit des lieux d'articulation avec les environs :

- La route de Grenoble : Aujourd'hui de caractère routière, elle a installé une limite difficilement franchissable entre le quartier des Moulins et l'emprise du M.I.N. Son aménagement en tant que boulevard urbain créera un véritable espace public de liaison entre quartiers. Les volumes imaginés pour reconstituer une façade urbaine à la hauteur de cette entrée de ville rythmeront l'arrivée dans l'hyper-centre de Nice.
- La voie ferrée : L'arrivée par train représente une deuxième manière de s'approcher de la ville. Le passage à travers le Grand Arénas est une vitrine à mettre en valeur, perceptible depuis le talus ferroviaire.
- La promenade des Anglais : Patrimoine réputé de la ville de Nice, la promenade des Anglais sera prolongé dans son caractère paysager jusqu'au bord du Var.

Description : grenoble

Figure 121 : Séquence Route de Grenoble (Source : Mateoarquitectura)

Figure 122 : Séquence Voies ferrées (Source : Mateoarquitectura)

Figure 123 : Séquence La Promenade des Anglais (Source : Mateoarquitectura)

3.4.2.3 La Forme bâtie

La morphologie urbaine est un volet essentiel du projet. Afin d'atteindre une cohérence d'ensemble du quartier, qui lui donne son caractère spécifique tout en l'intégrant dans la ville existante, la forme bâtie est traitée comme une architecture re à grande échelle.

Un travail fin a permis de jouer sur un rythme de vides et de pleins qui animeront les façades urbaines du Grand Arénas. Il ne s'agit d'ici ni d'imiter la ville ancienne avec son plafond régulier des hauteurs, ni de tomber dans l'excès de la ville moderne qui a abandonné temporairement toute notion de tissu urbain constitué.

Sans pour autant mettre en cause l'importance de l'expression architecturale à l'échelle de chaque bâtiment, la diversité architecturale devra s'intégrer dans le schéma d'ensemble élaboré par la maîtrise d'oeuvre urbaine du quartier.

Un quartier résolument urbain

Le positionnement et la programmation feront du Grand Arénas une nouvelle centralité à l'échelle de la métropole. Sa forme reflétera le caractère urbain du nouveau quartier. Le découpage en macro-lots permettra d'introduire des ensembles bâtis à l'échelle de l'étendue du site. Ces grandes pièces urbaines s'affirmeront par un alignement quasi -continu sur l'espace public.

Cette typologie de l'îlot fermé présente plusieurs avantages dans ce contexte :

- une protection du coeur d'îlot des nuisances sonores provenant des voies ferroviaires et routières,
- une animation aisée des rez-de-chaussée par la présence de services, de commerces et des accès aux immeubles,
- une distinction claire entre espace public sur voirie et espace privé en coeur d'îlot. Le coeur d'îlot peut d'une manière exceptionnelle être ouvert au public.

La volumétrie animée de ces 'macro-blocs' notamment au niveau des hauteurs évitera tout effet de monotonie dans l'espace public.

Un quartier de vie, ouvert et accessible

Le projet ne prévoit pas seulement la création d'un centre d'affaires mais un véritable quartier de ville, un quartier de logements, de commerces, de bureaux, de services et d'équipements avec des espaces publics accueillants et des espaces verts de loisirs et de détente. Il s'agit de créer un quartier de vie et de travail à la fois convivial et performant, un quartier vivant et non plus une suite d'enclaves qui ferment le soir. Il s'agit de proposer un compromis entre les activités économiques et les fonctions urbaines qui sera fondé sur des valeurs écologiques autant qu'économiques.

L'opportunité d'aménager une surface de plus de 40 ha à proximité de la ville centre est unique. Cela induit la nécessité d'une réflexion fine et la mise en place d'un projet 'sur mesure' par rapport au site. L'ambition est d'y créer un quartier de vie mixte, constitué aussi bien d'un important pôle emploi que de logements diversifiés et d'un équipement phare : le parc des expositions.

Figure 124 : La forme bâtie / extrait de la maquette Mateoarquitectura

3.5 Phasage du projet

Un phasage prévisionnel de l'opération a été réalisé lors des études de conception. Il est présenté ci-après.

2013-2020 : aménagement du pôle d'échanges multimodal Nice-Aéroport.

Fin 2016 : libération des emprises liée au transfert des activités du MIN sur le site de la Baronne.

2017-2026 : aménagement progressif de la ZAC (parc des expositions, programme immobilier et espaces publics).

2020 : le pôle d'échanges multimodal est réalisé ainsi que le bâti dans le prolongement de l'axe du pôle.

2026 : terme de la construction de la ZAC.

PHASE 2020

PHASE 2025

PHASE POST 2025

4 ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ENVISAGÉES

4.1 Préambule

Les enjeux environnementaux ont été pris en compte dans le cadre du projet dès les premières phases des études afin de limiter au maximum les impacts potentiels sur l'environnement et l'homme.

L'aménagement objet de cette étude engendrera de nombreuses améliorations de la situation existante. Outre les mesures relatives aux contraintes spécifiques au projet, l'EPA s'est engagé à garantir la conformité de ses opérations aux documents de référence que sont le Schéma de Cohérence Hydraulique et d'Aménagement d'Ensemble (SCHAE), le Cadre de référence pour la qualité environnementale (CRQE), la charte chantier vert et le Guide pour la prise en compte de la biodiversité. Les mesures sont accompagnées d'une estimation du coût financier et de moyens permettant d'assurer leur bonne mise en oeuvre et leur suivi.

Il convient de rappeler que le présent projet d'aménagement n'est pas défini dans tous ses détails et l'évaluation a été réalisée au stade du dossier de création. Des précisions d'ordre « techniques » de l'aménagement seront bien entendu apportées dans le cadre des phases ultérieures, notamment lors de l'établissement du dossier de réalisation.

Afin de faciliter la lecture et la compréhension des modifications engendrées par le projet, les thématiques traitées seront symétriques à celles étudiées lors de l'analyse de l'état initial.

4.1.1 Effets et impacts

Les textes français régissant l'étude d'impact désignent les conséquences d'un projet sur l'environnement sous le terme d'effets. Les termes d'effets et d'impacts sont souvent utilisés indifféremment pour nommer ces conséquences et c'est le parti qui a été pris dans la présente étude.

Les impacts agissent différemment selon qu'ils se produisent de façon immédiate ou à long terme, ponctuellement ou sur une grande étendue, directement ou indirectement, temporairement ou en permanence.

Effets directs et effets indirects

La réglementation relative aux études d'impact distingue effets directs et effets indirects :

- un effet direct traduit les conséquences immédiates du projet, dans l'espace et dans le temps
- un effet indirect résulte d'une relation de cause à effet ayant à l'origine un effet direct. Un effet indirect peut concerner des territoires éloignés du projet, ou apparaître dans un délai plus ou moins long.

Effets permanents et effets temporaires

La réglementation relative aux études d'impact fait aussi la distinction entre effets permanents et effets temporaires :

- un effet permanent est un effet persistant dans le temps ; il est dû à la construction même du projet ou à son exploitation et son entretien.
- un effet temporaire est un effet limité dans le temps, soit parce qu'il disparaît immédiatement après cessation de la cause, soit parce que son intensité s'atténue progressivement jusqu'à disparaître. Les travaux de réalisation d'un aménagement sont par essence limités dans le temps : la plupart des effets liés aux travaux sont de ce fait des effets temporaires.

4.1.2 Mesures

La démarche progressive de l'étude d'impact implique d'abord un ajustement du projet au cours de son élaboration vers le moindre impact. Cependant, malgré ces principes de précaution, tout projet induit des impacts résiduels. Dès lors qu'un impact dûment identifié comme dommageable ne peut être totalement supprimé, le maître d'ouvrage a l'obligation de mettre en oeuvre des mesures réductrices et compensatoires et de budgéter les dépenses afférentes au titre de l'économie globale du projet.

Mesures de suppression ou d'évitement d'impact

Les mesures de suppression sont rarement identifiées en tant que telles. Elles sont généralement mises en oeuvre ou intégrées dans la conception du projet :

- soit en raison du choix d'un parti d'aménagement qui permet d'éviter un impact jugé intolérable pour l'environnement,
- soit en raison de choix technologiques permettant de supprimer des effets à la source.

Mesures de réduction d'impact

Les mesures réductrices sont mises en oeuvre dès lors qu'un effet négatif ou dommageable ne peut être supprimé

totalemment lors de la conception du projet.

Elles visent à atténuer les effets négatifs du projet sur le lieu et au moment où ils se développent.

Elles peuvent s'appliquer aux phases de chantier, de fonctionnement et d'entretien des aménagements. Il peut s'agir d'équipements particuliers, de dispositions constructives, mais aussi de règles d'exploitation et de gestion.

Mesures de compensation d'impact

Ces mesures à caractère exceptionnel sont envisageables dès lors qu'aucune possibilité de supprimer ou de réduire les impacts d'un projet n'a pu être déterminée.

Elles peuvent ainsi se définir comme tous travaux, actions et mesures :

- ayant pour objet d'apporter une contrepartie aux conséquences dommageables qui n'ont pu être évitées ou suffisamment réduites,
- justifiés par un effet direct ou indirect clairement identifié et évalué,
- s'exerçant dans le même domaine, ou dans un domaine voisin, que celui touché par le projet,
- intégrés au projet mais pouvant être localisés, s'il s'agit de travaux, hors de l'emprise finale du projet et de ses aménagements connexes.

Figure 125 : schéma illustrant l'analyse (Egis France)

4.2 Engagements Eco-Vallée

L'EPA Plaine du Var a souhaité développer l'opération Grand Arénas sur la base d'une conception éco-exemplaire qui tienne compte des enjeux environnementaux et des sensibilités du site telles qu'identifiées au travers de l'analyse de l'état initial du site et de son environnement dès les premières phases d'études.

Cette éco-exemplarité de l'opération s'inscrit en cohérence avec la stratégie de l'Eco-Vallée, définie dans le projet de territoire et s'appuie d'une part sur le respect des orientations et engagements pris au niveau national et local dans les domaines du climat, de l'énergie, de l'eau et des risques et d'autre part sur l'application des outils établis par l'EPA (cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction, guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques).

Par ailleurs, le périmètre Grand Arénas - pôle multimodal de Nice Aéroport a été identifié comme l'un des deux périmètres opérationnels d'intervention du fonds « ville de demain » et a ainsi vocation à jouer un rôle démonstrateur pour les nouveaux modes de faire la ville qui sont véhiculés par la démarche EcoCités.

Le projet, inscrit dans l'EcoCité Nice Côte d'Azur, doit ainsi répondre à un haut niveau de performance environnementale et d'innovation.

4.2.1 Le Cadre de Référence pour la Qualité Environnementale de l'aménagement et de la construction dans la plaine du Var

L'Eco-Vallée se positionne comme le territoire d'application des politiques du Grenelle au service de la qualité de vie. Cette ambition est transcrite dans le cadre de référence pour la qualité environnementale (CRQE) de l'aménagement et de la construction dans la plaine du Var. Le CRQE définit en effet la stratégie poursuivie en matière de qualité environnementale au sein de l'Eco-Vallée et précise les objectifs en termes de qualité environnementale à atteindre par les opérateurs dans le cadre des projets d'aménagement et de construction. Il vise un niveau d'exemplarité maximal au regard de la nature des

projets de construction ou d'aménagement et de leur équilibre économique.

Suite à une phase de diagnostic, une grille de critères en lien avec des objectifs de développement durable spécifiques au territoire a été rédigée. Cette grille identifie les objectifs à prendre en compte pour la réalisation des projets d'aménagement et de construction qui se développeront dans le périmètre de l'OIN. Les prescriptions sont associées à un système d'évaluation du projet.

Les objectifs issus d'un travail de concertation avec notamment des maitres d'oeuvre et des maitres d'ouvrage sont déclinés selon les 8 thématiques suivantes :

1. Systèmes de management de l'opération,
2. Paysage et biodiversité,
3. Confort, matériaux, risques et santé,
4. Energie,
5. Eau,
6. Déchets,
7. Déplacements,
8. Gouvernance.

Des niveaux d'objectifs optimaux sont définis au regard du contexte territorial et sont déclinés dans le CRQE.

Cette stratégie pour la Qualité Environnementale applicable de façon opérationnelle pour les futurs projets d'aménagement et de construction de la plaine du Var s'articule ainsi autour de 4 grands axes :

Axe 1 : un territoire qui favorise la neutralité environnementale et sanitaire,

Axe 2 : un territoire qui utilise les ressources de façon économe et favorise leur valorisation par des échanges locaux,

Axe 3 : un territoire qui intègre les problématiques sociales et vise la qualité urbaine et paysagère,

Axe 4 : un territoire d'innovation et d'expérimentation des politiques du Grenelle Environnement.

L'application du cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction s'inscrit dans la démarche de projet de territoire de l'Eco-Vallée en déclinant les ambitions et objectifs des politiques publiques à partir des enjeux transversaux propres au territoire.

Les projets visés par le cadre de référence sont tous les projets de construction ou d'aménagement, programmes neufs ou opération de requalification ou de rénovation, situés à l'intérieur du périmètre de l'Eco-Vallée.

Figure 126 : Intégration du cadre de référence dans les opérations d'aménagement (EPA Plaine du Var)

L'EPA utilise le cadre de référence dans les opérations dont il assure la maîtrise d'ouvrage pour :

- la conception et la réalisation des aménagements,
- la rédaction du volet environnemental des cahiers des charges de cession de terrain,
- l'appréciation du niveau d'ambition environnementale proposée dans les réponses aux appels d'offre pour la cession des charges foncières ou la réalisation d'équipements,
- avoir une base de négociation sur le volet environnemental de l'accompagnement des projets de construction.

Pour tous les autres acteurs de l'acte d'aménager et de construire, le cadre de référence constitue une base de reconnaissance de leur exemplarité au regard des objectifs de l'Eco-Vallée.

Pour obtenir la reconnaissance de l'exemplarité de leurs opérations d'aménagement et de construction dans le cadre de l'Eco-Vallée, un opérateur dispose de deux choix en fonction du type de projet :

- conformité à des objectifs décrits dans les 8 fiches thématiques, propres au territoire de la plaine du Var,
- conformité à un référentiel de certification de qualité environnementale existant dans le domaine du développement et de la construction durable (HQE (Haute qualité environnementale), H&E (Habitat et environnement), LEED, BREEAM, HQE aménagement, BDM,...) et à un ensemble d'objectifs minimum décrits dans les fiches thématiques.

Le schéma ci-après détaille la mise en oeuvre du cadre de référence.

33

Figure 127 : mise en oeuvre du cadre de référence (Egis France)

L'EPA met désormais à disposition des opérateurs des outils de facilitation :

- le tableau de bord : il s'agit d'un outil de notation et de suivi de l'application des objectifs du cadre de référence.
- les fiches d'évaluation : elles permettent de vérifier et de justifier de la bonne application du cadre à chacune des cinq phases d'évaluation Esquisse/Avant PC/Projet/Chantier/Livraison.
- des aides pour la mise en oeuvre : il s'agit des annexes techniques du cadre de référence.
- des liens utiles par thématique.

4.2.2 La charte chantier vert

Les travaux regroupent toutes les opérations nécessaires à l'aménagement de la ZAC Grand Arénas (démolitions, dévoiement des réseaux et terrassements généraux, viabilisation des îlots, aménagement des espaces publics, aménagement de surface, stationnement, ...).

L'ensemble des travaux sera réalisé suivant la « charte chantier vert de la plaine du Var », intégrée au cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction.

Cette charte fera partie des pièces contractuelles du marché de travaux remis à chaque entreprise intervenant sur le chantier.

Les exigences liées aux différents points de la Charte sont notamment les suivantes :

- Limitation des nuisances aux riverains et aux travailleurs
- nuisances sonores : exigences sur les niveaux de bruit des matériels et insonorisation, choix des techniques (en démolition notamment), groupement des opérations bruyantes, ...
- poussières et salissures : isolement du chantier par filet, bâchages des camions, arrosage des émetteurs, aménagement de pistes sèches sur chantier, nettoyage des voies publiques, ...
- perturbations de circulation et de stationnement : limitation des emprises, gestion des accès, stationnement interne au chantier, présence d'un personnel de manoeuvre,

- Lutte contre les nuisances environnementales
- perturbation de la biodiversité : choix d'un planning de travaux hors saison de nidification des oiseaux, limitation des vibrations et des nuisances sonores,
- pollution de l'air : interdiction du brûlage, réglage des moteurs thermiques, ...
- pollution des sols et des eaux : gestion des effluents et eaux de lavage, mise en place de rétentions, de protections, de filtres pour les eaux de lavage, limitation des quantités d'huiles de décoffrage.

- Protection des ressources :
- intégration des économies d'eau et d'énergie dans la gestion du chantier,
- mise en place de recyclages, ...

- Gestion durable des déchets de chantier
 - limitation de la production à la source et de la nocivité par le mode de conception/construction (réservations, plans de calepinage), limitation des chutes, emballages consignés, choix des matériaux (toxicité, etc.), traçabilité des déchets,
 - organisation du tri sélectif : tri minimum à effectuer (inertes, DIB, emballages, DIS, + autre tri plus fin), réutilisation sur place ou sur d'autres chantiers, choix judicieux des emplacements des bennes de collecte, analyse de la filière pour l'évacuation et le transport (bilan carbone),
 - réutilisation ou valorisation des matières et utilisation des filières locales,
 - pour les opérations de déconstruction sélective, un diagnostic « déchets » avant les travaux sera réalisé.
-
- Information et sensibilisation des entreprises et des riverains
 - sensibilisation des entreprises par le biais d'un animateur environnement, d'une signalétique adaptée, de réunion d'informations,
 - information des riverains sur le déroulement des travaux, les opérations exceptionnelles générant des nuisances particulières.

Figure 128 : charte chantier vert de la plaine du Var (EPA Plaine du Var)

4.2.3 Le guide pour la prise en compte de la biodiversité

Le guide pour la prise en compte de la biodiversité et des continuités écologiques exprime l'engagement écologique de l'Eco-Vallée. Cette stratégie s'inscrit dans la droite ligne des orientations majeures de l'Etat en matière de développement durable et de biodiversité et en particulier la stratégie nationale pour la biodiversité (2011-2020) et les lois Grenelle 1 et 2.

L'EPA inscrit sa vision du développement et de l'aménagement de l'Eco-Vallée dans le respect de ces « orientations stratégiques »: susciter l'envie d'agir pour la biodiversité, préserver le vivant et sa capacité à évoluer, investir dans un bien commun : le capital écologique, assurer un usage durable et équitable de la biodiversité, assurer la cohérence des politiques et l'efficacité de l'action, développer, partager et valoriser les connaissances.

Cette démarche a pour objet d'identifier et de caractériser les fonctionnalités écologiques, sur la plaine du Var, afin de pouvoir définir un système de gestion opérationnelle de la biodiversité sur ce territoire, en cohérence avec les territoires adjacents.

Le guide s'adresse aux maîtres d'ouvrage publics et privés, à la maîtrise d'oeuvre associée aux projets d'aménagement et de construction et aux entreprises en charge des réalisations mais également aux collectivités en lien avec l'élaboration des documents d'urbanisme.

Il s'agit de disposer d'une part d'un socle de connaissances à mettre à disposition de tous les intervenants en amont des études environnementales réglementaires et d'autre part d'une boîte à outil qui permette de maintenir, préserver et restaurer les continuités écologiques aux deux échelles du projet de territoire et des projets aménagements.

Les acteurs locaux peuvent donc mener à bien leurs projets en anticipant dès l'amont de leur réflexion opérationnelle les exigences législatives et réglementaires liées aux enjeux de la biodiversité. Sur l'ensemble de l'Eco -Vallée, 33 secteurs d'intérêt écologiques ont été définis pour faciliter la localisation spatiale des enjeux et des propositions de mesures. Ces secteurs peuvent évoluer au cours du temps (contours et qualités).

Les mesures opérationnelles proposées dans la boîte à outils concernent plusieurs enjeux :

- Préserver l'existant (corridors et zones nodales) : proposition d'un dispositif réglementaire de protection, intégration aux documents de planification et d'urbanisme, espaces réservés et programme d'acquisition foncière

...

- Améliorer le fonctionnement des corridors : plan de gestion des espaces naturels et espaces verts (maintien de fossés enherbés, création de réseaux de haies, positionnement des clôtures, creusement et gestion des fossés,

passes à poissons, descente des seuils sur le Var, nature et répartition de l'éclairage ...)

- Recréer des connections manquantes : recherche de zones de restauration adéquates, mesures de réduction et/ou de compensation lors des évaluations environnementales...
- Inclure une démarche de «continuité écologique» dans les nouveaux aménagements.

4.3 Analyse des effets sur le milieu physique et mesures envisagées

4.3.1 La climatologie

Le projet n'est pas de nature à avoir une incidence sur le climat local ou régional.

L'expérimentation de lutte contre la formation des îlots de chaleurs urbains (ICU) faite sur le pôle d'échanges multimodal , si elle est positive, sera reproductible sur la ZAC du Grand Arénas.

L'impact du projet sur la climatologie est nul.

4.3.2 Le relief et la topographie

Le projet comprend la réalisation d'opérations d'affouillement et de terrassement qui auront un impact important sur le relief et la topographie du site.

Les îlots et les espaces publics seront aménagés au-dessus de la côte d'inondation.

Mesures

Les terrassements seront entrepris de manière contrôlée afin d'éviter toute déstabilisation des terrains remaniés et des ouvrages mitoyens.

Le projet veillera à utiliser un maximum de terre de remblais d'origine locale sous réserve des besoins en termes de portance fonction de la destination de la voie.

Les matériaux d'emprunt éventuels proviendront d'exploitations existantes ayant fait l'objet d'une autorisation d'exploiter au titre de la législation sur les installations classées.

Les éventuels matériaux excédentaires non réutilisables seront évacués du chantier vers des zones de dépôts autorisées ou des aires de stockage en attente de réutilisation sur un autre chantier.

Afin de mieux appréhender les problématiques de mouvements de terre liés à la réalisation des opérations d'aménagement (gestion des déblais / remblais et des sols pollués) l'EPA plaine du Var vient d'engager une démarche de valorisation environnementale des sols avec le concours d'un bureau d'étude spécialisé dont la mission consistera notamment à :

- une caractérisation agropédologique et d'analyses agronomiques en accompagnement des études géotechniques
- une mise en place de l'orientation stratégique de la démarche de valorisation des sols

Cette étude sera réalisée de manière transversale entre les opérations de la ZAC Grand Arénas et celle de la ZAC Nice Méridia. Elle s'effectuera en lien étroit avec les équipes de maîtrise d'oeuvre des infrastructures et notamment le coordonnateur de chantier afin d'optimiser la gestion des terres sur site, les volumes de terre à mettre en décharge contrôlée, le coût des travaux d'aménagement ainsi que le bilan carbone global.

Le projet présente un impact fort sur la topographie.

4.3.3 Le contexte géologique

Les travaux nécessaires à l'aménagement comprennent des opérations d'affouillement pouvant avoir un impact sur la géologie locale.

Une étude géotechnique va être réalisée afin de préciser la nature des sols sur le périmètre de ZAC et déterminer les éventuelles prescriptions en phase travaux vis-à-vis des sols

Les résultats des reconnaissances géotechniques seront intégrés au stade du dossier de réalisation de ZAC.

Mesures

Une étude géotechnique va être réalisée afin de préciser la nature des sols sur le périmètre de ZAC et déterminer les éventuelles prescriptions en phase travaux vis-à-vis des sols

Les résultats des reconnaissances géotechniques seront intégrés au stade du dossier de réalisation de ZAC.

Le projet présente un impact assez fort sur la géologie locale. Cet impact sera affiné lors du dossier de réalisation de ZAC.

4.3.4 L'hydrogéologie

Le périmètre de ZAC englobe une partie des périmètres de protection immédiat et rapproché du champ captant des Sagnes.

Impact quantitatif

Vu le contexte alluvionnaire et aquifère, les soutènements périphériques envisagés en phase provisoire de travaux devront permettre d'assurer la stabilité mécanique des terrassements et d'éviter tout déplacement des terres et des ouvrages mitoyens (voiries, voies ferrées maintenues en circulation),

En général, lors de la réalisation de travaux souterrains des venues d'eaux dans les fouilles peuvent se produire. Ce risque sera anticipé, avant le démarrage des travaux, par la réalisation d'une étude géotechnique et de sondages piézométriques permettant d'évaluer le niveau des eaux souterraines et la nature du sol. Les travaux seront réalisés de manière à éviter ce

phénomène et ainsi limiter les pompages d'eau d'exhaure.

Le projet n'engendrera aucun rejet, ni prélèvement vers les eaux souterraines en phase exploitation. Il pourra y avoir des pompages d'eaux d'exhaures en phase travaux.

Globalement, les impacts quantitatifs sur les eaux souterraines peuvent être de deux sortes :

.
les déblais dans les zones aquifères peuvent entraîner une baisse de niveau de la nappe et une diminution des débits des nappes,

.
les remblais peuvent provoquer une surcharge sur le sol susceptible de comprimer les terrains sous consolidés contenant les nappes et d'induire une baisse de leur perméabilité et de leur débit.

Le projet n'aura aucun impact quantitatif sur la nappe « Alluvions du Var et du Paillon ».

Impact qualitatif

L'impact potentiel est une pollution de la nappe. Elle peut se produire soit :

- par contact des eaux avec des matériaux non inertes,
- par accident sur le chantier pouvant être lié :
 - o aux installations de chantier : risque de pollution par rejets directs d'eaux de lavage, d'eaux usées...,
 - o aux risques de pollution par une mauvaise gestion des déchets,
 - o aux produits polluants susceptibles d'être manipulés ou stockés (hydrocarbures, peintures...) sur des aires annexes,
 - o aux incidents de chantier (lors de l'approvisionnement en hydrocarbures, en cas de fuites d'engins...).

- par apport de matières en suspension (creusement, terrassement).

Le chantier génère un risque de pollution accidentelle. En effet, la présence d'engins et de matériaux peut entraîner des déversements de produits polluants (produits chimiques, hydrocarbures, laitances de béton ...). Si une telle pollution n'est pas rapidement stoppée, elle peut contaminer le sol et le sous-sol notamment la nappe.

Mesures

Pour limiter les venues d'eau lors des travaux souterrains, des dispositifs adaptés (parois étanches type palplanches ou parois moulées) seront mis en place.

Des sondages piézométriques viendront préciser les caractéristiques hydrogéologiques au droit des ouvrages souterrains projetés.

Les résultats des reconnaissances géotechniques seront intégrés au stade du dossier de réalisation de ZAC.

Des mesures seront mises en oeuvre préventivement et en cas d'accident pour éviter tout risque pollution de la nappe. Ce sont les mêmes que pour la préservation des eaux superficielles (voir au chapitre suivant).

Certaines de ces mesures, mises en place pendant le chantier, visent à éviter toute pollution et à préserver des eaux souterraines :

- réaliser les travaux souterrains en période basses eaux,
- utilisation de matériaux inertes en contact avec les eaux,
- mise en place d'aires de stockage et d'entretien des engins et du matériel étanches ou de ruissellement,
- aucun rejet vers des eaux souterraines,
- en cas de réalisation de sondages et forages dans le cadre d'une étude géotechnique, ces ouvrages devront être correctement rebouchés.

Les eaux de ruissellement, s'écoulant sur les aires de stockage des engins et du matériel (et aire de lavage des roues des camions) situées hors de la fosse (en surface), seront confinées dans des bacs étanches et orientées vers un bassin de décantation avant rejet au réseau d'eaux pluviales métropolitain. Ces rejets respecteront les seuils de qualité imposés par Métropole Nice Côte d'Azur, gestionnaire du réseau. Aucune de ces eaux ne s'infiltrera dans le sol ou dans le sous-sol.

Les ouvrages souterrains (réseaux, fondations, ...) seront réalisés avec des matériaux inertes au contact de l'eau.

Dans tout le secteur, les ouvrages hydrauliques (réseaux d'eaux, bassins) seront étanches et ne pourront donc pas contaminer les eaux souterraines.

Dans chaque lot, en cas de réalisation de parking souterrain susceptible d'impacter ponctuellement la nappe, les pétitionnaires, devront se mettre en conformité vis-à-vis de la loi sur l'eau.

Une attention particulière devra être portée aux canalisations de transport de matières dangereuses présentes sur le site de manière à ne pas les endommager et créer de pollution des eaux souterraines par déversement ou d'accident.

En cas de pollution accidentelle des sols, des mesures de lutte contre la pollution accidentelle ou la pollution chronique seront mises en place (identiques à celles préconisées pour la préservation des eaux superficielles détaillées au chapitre suivant). Ces mesures éviteront toute propagation d'une pollution des eaux superficielles vers les eaux souterraines.

Le projet devra respecter les prescriptions particulières applicables au sein des périmètres de protection rapproché et immédiat du captage des Sagnes.

A l'intérieur du périmètre de protection immédiate, toutes les activités et tous les faits autres que ceux qui sont nécessités par le service et l'entretien des captages sont interdits.

A l'intérieur du périmètre de protection rapprochée, les activités, installations et dépôts susceptibles d'entraîner une pollution de nature à rendre l'eau impropre à la consommation humaine sont interdits, à l'exception des travaux liés à l'exploitation et à l'entretien des installations d'eau potable.

Le projet devra veiller au respect des prescriptions particulières définies pour le périmètre de protection rapprochée proximale (PPR1) correspondant à la zone de vulnérabilité forte, et pour le périmètre de protection rapprochée distale (PPR2) correspondant à la zone de vulnérabilité moyenne. Il s'agit notamment de prescriptions relatives à l'assainissement, les rejets, les déchets, les canalisations, les constructions et les activités.

En respectant les mesures préconisées, les travaux n'auront pas d'impact qualitatif sur la nappe ou sur ses usages (captage des Sagnes).

L'impact quantitatif du projet sur les eaux souterraines est nul et l'impact qualitatif reste limité par la mise en oeuvre de mesures de préservation des eaux souterraines en phase chantier.

4.3.5 Les eaux superficielles

Impact quantitatif

Rappelons que la quasi-totalité de la surface du projet est déjà imperméabilisée et que le projet conduit à une amélioration de la perméabilité des sols et donc des conditions de gestion des eaux superficielles.

Les travaux vont nécessiter des terrassements du sol. Ces opérations nécessitent une démolition des surfaces déjà aménagées sur le site. Par conséquent, ces surfaces seront « à nu » le temps de la reconstruction.

Les débits générés par les surfaces en travaux ne seront pas supérieurs aux débits actuels (pas de surface imperméabilisée supplémentaire). Les eaux pluviales tombant sur ces zones pourront seulement se charger davantage en Matières en Suspension.

Le projet d'aménagement va engendrer une réduction des surfaces imperméabilisées par rapport à l'état actuel, avec la création de surfaces de pleine terre.

Le débit d'eaux pluviales ruisselant sur le site étant directement lié aux surfaces imperméabilisées, à terme le projet induira donc une diminution des débits d'eaux pluviales qui seront évacués par le réseau intercommunal de collecte des eaux pluviales déjà existant sur le site et dont les exutoires sont le Var et le milieu marin.

Ainsi, la surface imperméabilisée n'étant pas augmentée, le projet n'induit donc pas d'augmentation de débits rejetés dans le milieu récepteur.

En définitive, le projet va engendrer une diminution des débits d'eaux pluviales et une augmentation des espaces verts permettant l'infiltration des eaux. Le projet améliorera ainsi la situation actuelle.

Impact qualitatif

Le risque de pollution des eaux superficielles est lié au risque de contamination des eaux pluviales.

La période de chantier est toujours une phase délicate car elle est source de nuisances pour les milieux aquatiques. Les pollutions générées sont généralement ponctuelles et temporaires. De ce fait, les risques de pollution restent aléatoires et difficilement quantifiables.

On distingue différentes formes de pollutions :

- la pollution chronique liée au fonctionnement du projet,
- la pollution mécanique,
- la pollution saisonnière,
- la pollution accidentelle.

La pollution chronique

Généralement, les eaux pluviales ruisselant sur des voiries entraînent divers polluants typiques issus de plusieurs sources, comme par exemple :

- les huiles et graisses déposées sur les routes par les véhicules à moteur (gaz d'échappement, pertes d'huiles, usure des pneumatiques),
- les déchets solides dans les fossés,
- les sels et produits de salage.

Du fait de leur origine variée, les polluants sont de nature chimique très différente : matières organiques (gomme des pneumatiques), hydrocarbures et métaux (zinc, fer, cuivre, chrome, cadmium, nickel).

En fait, il s'agit surtout de matières en suspension sur lesquelles sont fixées, par adsorption (pénétration superficielle d'un gaz ou d'un liquide dans un solide), la plus grande partie des autres polluants (métaux, hydrocarbures,...) à l'exception toutefois des polluants qui existent essentiellement sous forme dissoute (nitrates, chlorures,...).

Si la nature des éléments de cette pollution est assez bien connue, les quantités peuvent être variables selon les sites. Ainsi, selon la nature des zones imperméabilisées, des épisodes pluvieux (fréquence, intensité, durée...) et du trafic, le nombre de particules lessivées et le taux de dilution pourra être différent.

Les hydrocarbures et les métaux lourds étant très largement inféodés aux matières en suspension, une réduction sensible de la pollution chronique peut être obtenue après décantation.

La pollution chronique est majoritairement d'origine routière.

L'assainissement des eaux pluviales se fera via des avaloirs avec ou sans grille existants ou à créer répartis le long de la chaussée. Le réseau d'eau pluviale de la zone est raccordé au réseau d'eaux pluviales métropolitain et permettra d'évacuer toutes les eaux pluviales et de ruissellement, issues de la ZAC.

Le projet n'implique aucun rejet direct vers les eaux superficielles.

La pollution mécanique

En période de chantier, les risques de pollution sont principalement liés à l'entraînement de particules fines du terrain par le ruissellement des eaux de pluie et le remaniement des sols.

Ces particules sont apportées principalement par les opérations de terrassement (apport de matières en suspension) et par la circulation des engins (émissions de poussières). Elles provoquent une pollution de type mécanique néfaste pour la flore et la faune aquatiques car elles sont susceptibles de provoquer une dégradation de la qualité des eaux et le colmatage des fonds des cours d'eau.

Il est difficile d'estimer le flux de matières en suspension pouvant être produit au niveau du chantier. Les apports peuvent être importants en volume du fait du décapage des sols et des remaniements des terrains.

Ce risque de pollution restera important tant qu'il n'y aura pas eu stabilisation des terrains par les aménagements.

Ces eaux de ruissellement des zones de chantier seront recueillies en phase travaux dans des bassins de

dépollution/décantation avant rejet à débit acceptable par le réseau d'évacuation des eaux pluviales métropolitain.

Ces eaux respecteront les seuils d'acceptation des eaux fixés par Nice Côte d'Azur, gestionnaire du réseau pluvial métropolitain.

Des mesures temporaires telles que l'arrosage des sols permettent de réduire significative les émissions de poussières par le chantier.

La pollution saisonnière

La pollution saisonnière est essentiellement liée à l'utilisation de produits phytosanitaires et de sels de déverglçage.

Les sels de déverglçage sont des produits à base de chlorure de sodium (NaCl) ou de chlorure de magnésium (Mg Cl 2). Ils sont parfois employés en hivers pour l'entretien de la voirie.

Compte tenu de la douceur du climat, la pollution saisonnière liée au déversage de sels de déverglçage est très limitée.

Les concentrations induites par le projet vont se retrouver dans les eaux de ruissellement et seront collectées par les réseaux pluviaux de la zone. Aucun rejet n'aura lieu directement vers les milieux aquatiques.

Les produits phytosanitaires peuvent être utilisés pour le traitement des abords de voiries et des espaces verts. Il peut s'agir soit d'engrais, soit d'herbicides. Les risques d'apports au milieu naturel ne sont pas nuls (par ruissellement, ou par rejet sous l'effet du vent).

Il convient cependant de noter les points suivants :

- la toxicité de ces produits est très variable en fonction des formulations mises en oeuvre. Les opérations d'entretien sont généralement réalisées au printemps donc en dehors des périodes d'étiage où l'effet de dilution est plus faible,
- les quantités utilisées pour l'entretien peuvent rester modérées (adaptation de la nature et des quantités des produits déversés en fonction des conditions climatiques).

L'utilisation de produits phytosanitaires, en vue de désherber, est fortement déconseillée de manière à limiter les apports de polluants au milieu naturel.

Les espaces verts seront entretenus avec une gestion écologique (lutte biologique et suppression des produits phytosanitaires) : en application avec la politique Ecophyto engagée par la ville de Nice, la démarche « Zéro Phyto » sera mise en oeuvre dans la gestion des espaces végétalisés.

Le risque de pollution saisonnière est donc faible.

La pollution accidentelle

Ce type de pollution peut être généré suite à un accident quelconque (incendie, accident routier, déversement inopiné...) et peut induire des rejets d'effluents vers le milieu récepteur.

La phase de chantier constitue un facteur de risque par d'éventuels incidents de chantier. Certains aménagements publics (giratoire) constituent également des zones accidentogènes fortes.

Les rejets liés aux engins de chantier restent généralement accidentels et peuvent être occasionnés :

- suite à un accident quelconque (incendie, accident routier, déversement inopiné...),
- après une fausse manoeuvre au cours des opérations de ravitaillement des véhicules, voire pendant leur entretien.

En effet, les produits susceptibles d'être alors déversés sont généralement chargés en hydrocarbures (gazole, huiles de graissage...), ils peuvent ainsi entraîner une mortalité piscicole plus ou moins importante et une altération de la qualité des cours d'eau récepteurs.

La pollution accidentelle peut induire des rejets d'effluents et être fortement préjudiciable pour les milieux aquatiques (faune et flore) lorsque ceux-ci sont de qualité. Les conséquences d'une pollution accidentelle sont fonction de trois paramètres :

- la période de l'année (période de basses eaux ou non),
- les conditions météorologiques,
- la nature du produit polluant, notamment sa miscibilité.

Tout ceci peut avoir des conséquences indirectes sur la faune et la flore aquatique, ainsi que sur les usages du milieu.

Cependant rappelons, qu'aucun cours d'eau, ni aucun milieu aquatique n'est présent dans le périmètre de l'opération.

Le déversement accidentel sur la chaussée d'huiles ou d'hydrocarbures des engins de chantier devra rapidement être endigué.

Le scénario le plus pessimiste consisterait en un enchaînement de conditions défavorables : pollution accidentelle non décelée au niveau des voiries aménagées, juste avant un orage exceptionnel, en période d'étiage, ...

Or, les déversements sur les chaussées ne pourront pas se déverser directement dans un milieu aquatique. En effet, la zone sera équipée de réseaux pluviaux raccordés au réseau pluvial communal. D'autre part, lorsqu'une pollution accidentelle est identifiée, des mesures sont à mettre en place rapidement pour confiner cette pollution et opérer un traitement approprié.

Ainsi, les pollutions accidentelles ne devraient pas atteindre les milieux aquatiques.

Des mesures préventives et en cas de pollution accidentelle seront mises en place sur le chantier. Par ailleurs, les risques de pollutions des eaux seront ponctuels dans le temps et limités à la phase de chantier.

Ces mesures seront incluses dans les cahiers des charges, afin de sensibiliser les entreprises titulaires des marchés de travaux à la protection de l'environnement.

Les entreprises s'engageront sur des mesures précises, en fonction de la nature des travaux qu'elles auront à réaliser. La mise en oeuvre effective de ces mesures sur le chantier pourra ainsi être contrôlée par le maître d'Ouvrage.

Les pièces administratives et techniques des marchés de travaux correspondant imposeront, vis à vis des modes opératoires, les dispositifs de prévention énumérés ci-dessous et correspondant aux :

- stockage des matériaux,
- traitement des eaux superficielles de chantier.

Au vu des mesures mises en place, aucun rejet direct vers les eaux superficielles n'aura lieu.

Les travaux n'auront donc pas d'impact qualitatif sur les eaux superficielles.

Mesures vis-à-vis de l'impact quantitatif

Les eaux de ruissellement des zones de chantier seront recueillies en phase travaux dans des bassins de dépollution/décantation avant rejet à débit acceptable par le réseau d'évacuation des eaux pluviales métropolitain.

Mesures qualitatives

Le projet prévoit la mise en place de réseaux d'assainissement pluviaux raccordé aux réseaux métropolitains. Les rejets pluviaux respecteront le règlement d'assainissement de Nice Côte d'Azur.

Selon ce même règlement, les parkings couverts ou non seront équipés de débourbeurs / séparateurs à hydrocarbures.

Les réseaux humides seront étanches.

Les espaces verts seront entretenus avec une gestion écologique (lutte biologique et suppression des produits phytosanitaires) : en application avec la politique Ecophyto engagée par la ville de Nice, la démarche « Zéro Phyto » sera mise en oeuvre dans la gestion des espaces végétalisés.

Mesures préventives pour limiter les risques de pollution

Les risques de pollution sont faibles et difficilement quantifiables, mais il est possible de s'en prémunir moyennant quelques précautions élémentaires :

- le chantier devra respecter la réglementation relative à la gestion des huiles et des lubrifiants selon le décret n°77-54 du 8 mars 1977,
- les huiles usées et les liquides hydrauliques seront récupérés et stockés dans des réservoirs étanches et évacués par un professionnel agréé,
- le ravitaillement des engins de chantier sera effectué soit hors chantier, soit sur des zones planes étanches. Dans ce dernier cas, le ravitaillement se fera à l'aide de pompes à arrêt automatique. Dans tous les cas, elles seront éloignées du réseau de collecte d'eaux pluviales et hors zone inondable,
- les engins seront entretenus régulièrement et les opérations de maintenance seront réalisées préférentiellement au sein des ateliers. Dans le cas contraire, l'entretien des engins (notamment les opérations de vidange) sera réalisé à une distance respectable des cours d'eau, sur une aire étanche avec un système de récupération des effluents liquides et résiduels,
- les engins seront lavés préférentiellement au sein des ateliers. Dans le cas contraire, les eaux de lavage des engins seront obligatoirement rejetées vers un bassin de rétention/dépollution temporaire, avant rejet vers les réseaux pluviaux ou vers le milieu naturel (ce bassin sera implanté à une distance respectable de tout ouvrage de collecte des eaux pluviales),
- les déchets générés sur place seront stockés dans des réservoirs étanches, puis récupérés et redistribués par des professionnels agréés vers les filières de collecte de déchets spécifiques,
- les plus gros travaux de terrassement ainsi que la mise en oeuvre des matériaux bitumeux se feront en période climatologique favorable, c'est à dire en dehors des périodes pluvieuses,
- les terrains terrassés seront arrosés de manière à limiter la propagation des poussières,
- les aires de chantier seront strictement délimitées,
- la durée des travaux sera optimisée, afin de limiter la durée des différents chantiers,
- pendant toute la période du chantier, il sera mis en place des sanitaires temporaires conformes,
- les chantiers seront équipés en matériel permettant de faire face à un accident (ex : matériaux absorbants),
- en fin de travaux, toutes les installations de chantier, déblais résiduels, matériels de chantier seront évacués, et le terrain sera laissé propre,
- pendant toute la durée des travaux de construction, les modalités de réalisation des travaux feront l'objet de contrôles par le maître d'ouvrage ou son représentant,

Tout incident susceptible d'avoir des effets sur le milieu sera immédiatement porté à la connaissance du service chargé de la police de l'eau qui pourra demander l'arrêt du chantier et solliciter une analyse des moyens et méthodes pour éviter que

cela ne se reproduise.

Les visites régulières de chantier permettront de vérifier la bonne application par les entreprises, des mesures de réduction de nuisances (énumérées ci-dessus).

Les eaux pluviales et de ruissellement seront recueillies en phase chantier et orientées vers un bassin de dépollution / décantation et rejetées à faible débit vers le réseau pluvial métropolitain. Ces eaux respecteront les seuils d'acceptation des eaux fixés par Nice Côte d'Azur, gestionnaire du réseau pluvial métropolitain.

Des ouvrages de dépollution des eaux pluviales (débourbeurs séparateurs à hydrocarbures, ...) seront installés dans le cadre du projet aux endroits à enjeu / risque (parking, zones fortement accidentogènes, ...).

Les réseaux d'eaux ne seront pas évacués dans le sous-sol que ce soit par le moyen d'ouvrages ou de cavités naturelles.

Les regards de ces réseaux seront clairement différenciés pour éviter toute erreur de branchement.

De plus, dans un souci de protection des eaux superficielles et souterraines, les préconisations (inscrites au Plan Local d'Urbanisme dans le règlement de la zone) seront imposées :

- réseaux étanches,
- entretien régulier selon les procédures adéquates.

Aucun rejet direct vers le Var ou la mer Méditerranée n'aura lieu.

Ces règles limiteront les risques de pollution des eaux de surface et souterraines par déversement de polluants.

Mesures en cas de pollution accidentelle

En cas de pollution accidentelle importante, le dispositif d'intervention sera mis en oeuvre sous l'autorité de NCA (et du préfet selon l'ampleur) qui mobiliseront en tant que de besoin :

- le centre local de secours,
- la gendarmerie,
- les services techniques communaux,
- l'Office National des Eaux et des Milieux Aquatiques.

Les services de l'Agence Régionale de Santé devront être avertis le plus rapidement possible.

Dans l'urgence et selon l'ampleur de la pollution, l'entreprise et les services communaux, peuvent prendre certaines mesures :

- éviter la contamination des eaux superficielles : blocage de la pollution par barrage, obstruction des réseaux (paille)...
- récupérer avant infiltration tout ce qui n'est pas encore déversé, tout ce qui peut être repompé en surface, et limiter les surfaces d'infiltration du produit,
- excaver les terres polluées au droit de la surface d'infiltration par la mise en oeuvre de matériel banal de terrassement, ventilation des tranchées, et réalisation au sol d'aires étanchées (bachées par exemple) sur lesquelles les terres souillées seront provisoirement déposées, puis acheminées ultérieurement vers une centre de traitement spécialisé,
- selon disponibilités et moyens, mettre en place sur la nappe une barrière hydraulique pour bloquer la propagation du flottant : exécution de puits ou de tranchées, pompage de rabattement.

Sur cette base, un plan d'intervention en cas de pollution sera préalablement élaboré par le maître d'oeuvre et l'EPA Plaine du Var, prévoyant à minima : un accès pour intervenir rapidement, les personnes à prévenir en priorité et les modalités d'intervention.

Le projet conduit à une diminution des débits d'eaux pluviales (réduction des surfaces imperméabilisées) et une augmentation des espaces verts permettant l'infiltration des eaux (création de surfaces de pleine terre)

Le projet n'implique aucun rejet direct vers les eaux superficielles. Des mesures sont mises en oeuvre pour réduire le risque de pollution (traitement des eaux de ruissellement des zones de chantier, ...). L'impact quantitatif et qualitatif du projet est limité.

4.3.6 Compatibilité avec les documents de planification relatifs à la protection de la ressource en eau

.

Directive Cadre Eau

La Directive Cadre Européenne sur l'Eau a été adoptée par le Parlement Européen et le Conseil le 23 octobre 2000. Ce texte établit un cadre juridique et réglementaire pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau.

Les objectifs de la D.C.E. sont d'élaborer une politique durable et intégrée, tant pour la protection et l'amélioration de la qualité de l'environnement que pour l'utilisation prudente et rationnelle de la ressource (eau potable et autres usages).

Elle s'appuie sur cinq grands principes :

- approche du territoire en bassin versant,
- objectif de bon état écologique des masses d'eau à l'horizon 2015 ainsi que principe de non dégradation,
- obligation de résultats aux pays membres,
- consultation du grand public,
- analyse économique de chaque intervention sur l'écosystème, qu'il s'agisse des actions de restauration ou des usages.

Les bassins hydrographiques de chaque territoire national sont regroupés en districts hydrographiques. Des plans de gestion relatifs à ces districts hydrographiques (équivalents au S.D.A.G.E. français) doivent être élaborés tous les six ans.

La Directive Cadre Européenne sur l'Eau fixe comme principales échéances, dans chacun des districts hydrographiques, l'élaboration :

- d'un plan de gestion, qui fixe notamment les objectifs à atteindre pour 2015. En France, le plan de gestion consiste en une modification du S.D.A.G.E.,
- d'un programme de mesures.

Cette directive renforce le rôle des acteurs locaux dans l'élaboration de la politique de l'eau et exige la consultation du grand public.

Le projet respecte les objectifs de qualité à atteindre pour les masses d'eau définies sur l'aire d'étude.

Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

L'aire d'étude dépend du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône Méditerranée approuvé le 20 novembre 2009 (en application de la loi sur l'eau du 3 janvier 1992) pour la période 2010-2015. Elle se situe dans le territoire n°15 « Côtiers Est et Littoral » du SDAGE du bassin Rhône Méditerranée 2010-2015, entré en vigueur le 17 décembre 2009. Le projet d'aménagement de la ZAC Grand Arénas est conçu en tenant compte des orientations de préservation et de mise en valeur des milieux aquatiques qui y sont définies. Le projet ne se développe pas dans le lit mineur du Var et ne dégrade donc pas les milieux aquatiques, il est conçu en gérant le risque inondation, il respecte la ressource en eau en évitant tout prélèvement ou tout rejet et réduit les surfaces imperméabilisées.

Ce schéma détermine les objectifs de qualité (bon état, bon potentiel écologique, etc.) que devront atteindre les « masses d'eau » (rivières, lacs, eaux souterraines, mer, etc.) d'ici à 2015.

Les 8 orientations fondamentales du SDAGE sont les suivantes :

- OF 1 : Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité,
- OF 2 : Concrétiser la mise en oeuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques,
- OF 3 : Intégrer les dimensions sociales et économiques dans la mise en oeuvre des objectifs environnementaux,
- OF4 : Renforcer la gestion locale de l'eau et assurer la cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau,
- OF 5 : Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé,
- OF 6 : Préserver et redévelopper les fonctionnalités naturelles des bassins et des milieux aquatiques,
- OF 7 : Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir,
- OF 8 : Gérer les risques d'inondation en tenant compte du fonctionnement naturel des cours d'eau.

Le projet de ZAC rentre plus particulièrement dans le cadre des orientations fondamentales et dispositions suivantes :

- OF2 - Disposition 2-01 « Elaborer chaque projet en visant la meilleure option environnementale compatible avec

les exigences du développement durable »,

- OF2 - Disposition 2-03 « Définir des mesures réductrices d'impact ou compensatoires à échelle appropriée et visant la préservation du fonctionnement des milieux aquatiques »,
- OF4 - Disposition 4-07 « Intégrer les différents enjeux de l'eau dans les projets d'aménagement du territoire » ,
- OF5A - Disposition 5A-05 « Adapter les conditions de rejet pour préserver les milieux récepteurs particulièrement sensible aux pollutions »,
- OF8 - Disposition 8-03 « Limiter les ruissellements à la source »,
- OF8 - Disposition 8-04 « Eviter d'aggraver la vulnérabilité en orientant l'urbanisation en dehors des zones à risque ».

Le tableau présente pour chaque disposition qui concerne le projet, quelles sont les mesures mises en place et qui permettent la compatibilité du projet avec le SDAGE Rhône-Méditerranée.

Orientations

Dispositions

Mesure et compatibilité

OF2 : Principe de non dégradation de milieux aquatiques

1 - Elaborer chaque projet en visant la meilleure option environnementale compatible avec les exigences du développement durable

Ensemble des dispositions prises sur le milieu physique, naturel et humain environnement

3- Définir des mesures réductrices d'impact ou compensatoires à échelle appropriée et visant la préservation du fonctionnement des milieux aquatiques

Mesures de gestion de chantier et en

phase aménagée pour limiter la pollution de la ressource en eau

OF4 : Cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau

7- Intégrer les différents enjeux de l'eau dans les projets d'aménagement du territoire

Les enjeux du site (nappe alluviale peu profonde, gestion des eaux pluviales, etc.) ont été pris en compte dans la conception du projet

OF5 : Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé

A-05- Adapter les conditions de rejet pour préserver les milieux récepteurs particulièrement sensible aux pollutions

Le projet comprendra un réseau de collecte des eaux pluviales. Ces eaux ne seront pas rejetées directement dans le milieu naturel, elles seront collectées dans le réseau d'eau pluviale de Nice.

OF 8 : Gestion du risque inondation

3- Limiter les ruissellements à la source

Pour limiter le ruissellement à la source, des aménagements paysagers seront mis en place évitant

l'imperméabilisation totale de la zone
d'étude..

4- Eviter d'aggraver la vulnérabilité en orientant l'urbanisation en dehors des zones à risque

Le projet a été conçu en prenant en compte les préconisations du PPRI : un Schéma de Cohérence Hydraulique et d'Aménagement d'Ensemble a été réalisé conformément aux prescriptions du PPRI.

Le projet respecte les orientations et dispositions définies par le SDAGE.

.
Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux

Le SAGE « nappe et basse vallée du Var » a été approuvé le 7 juin 2006. Le Syndicat Mixte d'Etudes de la Basse Vallée du Var (SMEBW) a été créée pour gérer le SAGE.

Le 31 mai 2010, le SMEBW a été dissout et la mise en oeuvre du SAGE a été transférée au Conseil général des Alpes-Maritimes.

La révision du SAGE est en cours pour mise en conformité avec le SDAGE Rhône Méditerranée et la loi sur l'eau et le milieu aquatique. Le SAGE sera ainsi composé à terme d'un règlement et d'un PAGD (Plan d'aménagement et de gestion durable).

Conformité vis-à-vis du SAGE en vigueur

Les grandes orientations stratégiques du SAGE approuvé en 2006 :

- .
Accélérer le retour du transport solide, notamment par l'abaissement urgent et maîtrisé des seuils,
- .
Optimiser les interventions sur la végétation,
- .
Définir et réserver sur le bassin versant des espaces de protection,
- .
Sensibiliser la population à la fragilité de la ressource en eau,
- .
Prévenir la pollution des eaux souterraines et superficielles.

Des préconisations, plus précises et par type d'espace (espace vallée, espace nappe, etc.) ont été établies.

La ZAC se situe dans l'espace nappe. Dans cet espace, les objectifs du SAGE sont :

- .
Afficher des objectifs de qualité,
- .
Mieux connaître les nappes souterraines pour mieux les préserver ;
- .
Réserver des espaces pour l'usage eau potable,
- .
Sécuriser l'alimentation en eau potable,
- .
Lutter contre toutes les sources de pollution,
- .
Préserver la fonction de protection et d'échange du sol en contact avec la nappe,
- .
Garantir le bon fonctionnement des réseaux d'assainissement,
- .
Accompagner les entreprises artisanales et agricoles dans la mise en oeuvre de nouvelles pratiques respectueuses de la ressource.

Le projet de ZAC est en lien avec les 4ème et 5ème points :

Objectifs du SAGE en vigueur

Mesures et compatibilité

Sécuriser l'alimentation en eau potable

Au sein des périmètres de protection immédiat et rapproché du champ captant des Sagnes, le projet respectera les

prescriptions particulières applicable. Ainsi, la protection de la ressource en eau sera assurée.

Lutter contre toutes les sources de pollution

Les mesures prises pour éviter les pollutions en phase travaux et en phase aménagée (Cf. § impacts et mesures) permettront d'être en conformité avec cet objectif.

Le projet est conforme au SAGE actuellement en vigueur.

.
Contrat de milieu « nappe et basse vallée du Var »

Suite à l'arrêté préfectoral d'approbation du SAGE du 7 juin 2007 et en réponse à la demande du comité de bassin, un contrat de rivière « Nappe et Basse Vallée du Var » a été élaboré afin de mettre en oeuvre les préconisations du SAGE, et approuvé par le Comité de rivière le 12 juillet 2010. Il a été présenté au Comité d'agrément du bassin Rhône Méditerranée

le 21 janvier 2011.

Il aura pour rôle de mettre en oeuvre un programme d'actions répondant aux objectifs de SAGE et sera également cohérent avec les objectifs des autres démarches engagées sur le territoire.

A la date de rédaction de cette présente étude d'impact, le contrat de milieu « nappe et basse vallée du Var » est en cours d'élaboration.

4.3.7 Les risques naturels et technologiques

Le risque inondation

La période de travaux n'aura pas d'impact sur le risque d'inondation à l'aval. Les zones de chantier veilleront à respecter les axes d'écoulements des eaux. Situé à proximité de l'exutoire du bassin versant du Var, l'impact du projet sur les secteurs à l'aval est limité.

Les installations de chantier ne constitueront pas de remblais en zone inondable, pouvant entraîner un obstacle à l'écoulement des eaux.

Le site du projet est situé dans le lit majeur du Var mais est protégé par des digues renforcées récemment (2010). Ces digues sont donc résistantes pour une crue d'occurrence centennale.

En outre, la conception du projet répond aux exigences et aux règles que le PPRi a prescrites et notamment aux trois critères suivants :

- ne pas augmenter le risque et démontrer l'absence d'impact sur la vulnérabilité des secteurs voisins ;
- définir des lignes iso cotes de référence spécifiques pour le projet ;
- prévoir un plan d'intervention des secours spécifique en cas de crise majeure.

Par conséquent l'aménagement de la ZAC Grand Arénas ne réduira pas le champ d'expansion des crues du Var. Pour une crue d'ordre centennale, le projet n'aura aucun impact sur le risque d'inondation.

Mesures

Toutes les mesures seront prises pour ne pas modifier l'écoulement des eaux et pour ne pas aggraver le risque d'inondation. Le site rejettera moins d'eau qu'actuellement.

Conformément aux prescriptions du plan de prévention des risques inondation (PPRI), un schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble (SCHAE) a été réalisé par l'EPA associant l'Etat, les collectivités et les

acteurs concernés (Préfecture, DDTM06, Conseil général, métropole Nice Côte d'Azur, commune de Nice, SDIS, RFF, société des aéroports de la Côte d'Azur). Il conditionne la réalisation d'opérations nouvelles.

Ce SCHAE permet en effet la prise en compte du risque inondation dès les phases d'études d'aménagement : un travail itératif a été établi entre la conception urbaine et le SCHAE afin d'aboutir à un aménagement réalisé en intégrant pleinement le risque d'inondation au schéma d'aménagement.

Sur le plan méthodologique, le SCHAE est basé sur un outil de modélisation hydrologique appliqué sur le schéma d'ensemble pour l'aménagement du Grand Arénas, produit par l'équipe MATEO.

Il tient compte également des aménagements ne relevant pas d'une maîtrise d'ouvrage de l'EPA, mais prévus dans la zone définie au PPRI.

Un plan de synthèse de la situation la plus pessimiste en matière d'inondation dans le secteur a été réalisé : il définit la côte de référence correspond à la crue maximale (avec rupture de digue) au-dessus de laquelle pourront être localisés les premiers niveaux aménageables des bâtiments.

Enfin, les aspects liés à la sécurité et aux accès pour les secours en période de crise ont donné lieu à des réunions spécifiques qui ont permis d'aboutir à un schéma fonctionnel des accès des secours en cas de crise, conforme aux prescriptions du PPRI.

Une procédure de révision partielle du PPRI, à l'initiative de l'Etat, est en cours pour traduire au plan réglementaire les conclusions issues du SCHAE. (cf. arrêté préfectoral du 11 décembre 2012)

Concernant l'accès aux secours, la constitution d'un groupe de travail technique a été décidée lors d'une réunion en préfecture dans l'objectif de trouver des solutions fonctionnelles en matière d'organisation des secours en cas de phénomène exceptionnel d'inondation. Deux réunions de travail, associant Etat/DDTM, SDIS, NCA, Nice, CG06 et EPA, ont permis de valider techniquement un schéma fonctionnel des accès aux îlots du Grand Arénas en cas d'inondation.

Ce schéma est conforme aux prescriptions du PPRI. Des analyses îlot par îlot seront par la suite nécessaires pour préciser les implantations des accès internes ainsi que des hydrants

Le risque sismique

Les ouvrages projetés sont situés en zone de sismicité 4 (moyen).

Mesures

Le projet respectera les règles parasismiques en vigueur. Ces règles sont adaptées au risque présent au niveau du site et doivent limiter les effets et dégâts d'un séisme.

Les mesures à mettre en oeuvre sont principalement liées à l'information et l'alerte de la population.

Dans la mesure où les règles parasismiques sont respectées lors de la construction, le projet sera résistant aux séismes éventuels.

Le risque industriel et les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)

Rappel : plusieurs ICPE sont recensées sur le périmètre de l'opération.

Le quartier du Grand Arénas est susceptibles d'accueillir à terme des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.

Les activités relevant de la législation des installations classées sont énumérées dans une nomenclature qui les soumet à un régime d'autorisation ou de déclaration en fonction de l'importance des risques ou des inconvénients qui peuvent être engendrés :

- Déclaration : pour les activités les moins polluantes et les moins dangereuses. Une simple déclaration en préfecture est nécessaire,
- Autorisation : pour les installations présentant les risques ou pollutions les plus importants. L'exploitant doit faire une demande d'autorisation avant toute mise en service, démontrant l'acceptabilité du risque. Le préfet peut autoriser ou refuser le fonctionnement.

La nomenclature des installations classées est divisée en deux catégories de rubriques :

- l'emploi ou stockage de certaines substances (ex. toxiques, produits dangereux pour l'environnement...).
- le type d'activité (agroalimentaire, bois, déchets, ...)

Mesures

Des mesures de plusieurs ordres doivent être mises en oeuvre pour éviter tout risque lors du chantier :

- une bonne gestion des déchets pour éviter tout risque de pollution des eaux et des sols,
- mettre en place des mesures de préservation des eaux superficielles et souterraines (cf. paragraphes relatifs aux impacts qualitatifs du chantier sur les eaux superficielles et souterraines),
- limiter les pollutions et les nuisances : sonores, air...,
- la sécurisation du chantier : clôtures, signalisations...

A l'échelle du quartier, l'implantation de certaines activités pourra nécessiter l'engagement d'une procédure pour être conforme à la réglementation des ICPE. Le récépissé de déclaration ou l'arrêté d'autorisation de l'activité précisera alors les dispositions à respecter pour ne pas créer de nuisances ou de risque pour la santé et l'environnement lors de la mise en place et de l'exploitation de l'activité.

Le risque de transport de matières dangereuses

Rappel : le site est soumis au risque de transport de matières dangereuses par voie ferrée et par canalisation.

Une marchandise dangereuse est une matière ou un objet qui, par ses caractéristiques physico-chimiques (toxicité, réactivité, ...) peut présenter des risques pour l'Homme, les biens ou l'environnement. Ces marchandises peuvent être transportées sous forme liquide (chlore, propane, soude...) ou solide (explosifs, nitrate d'ammonium, ...). Ces substances ont souvent une concentration et une agressivité supérieure à celles des usages domestiques.

A cela, il faut ajouter les matières dangereuses amenées et stockés sur site pour la réalisation des travaux, notamment les huiles, lubrifiants, hydrocarbures pour le fonctionnement des engins.

Le risque de transport de marchandises dangereuses, ou risque TMD, est consécutif à un accident se produisant lors du transport de ces marchandises par voie routière, ferroviaire ou canalisation.

On peut observer quatre types d'effets qui peuvent être associés lors de la survenue d'un accident de marchandises dangereuses :

- un incendie peut être causé par l'échauffement anormal d'un organe du véhicule, un choc avec production d'étincelles, l'inflammation accidentelle d'une fuite (citerne ou canalisation de transport), une explosion au voisinage immédiat du véhicule, voire un sabotage. 60% des accidents de TMD concernent des liquides inflammables. Un incendie de produits inflammables solides, liquides ou gazeux engendre des effets thermiques (brûlures), qui peuvent être aggravés par des problèmes d'asphyxie et d'intoxication, liés à l'émission de fumées

toxiques.

- un dégagement de nuage toxique peut provenir d'une fuite d'un produit toxique (cuve, citerne, canalisation de transport) ou résulter d'une combustion (même d'un produit toxique). En se propageant dans l'air, l'eau et/ou le sol, les matières dangereuses peuvent être toxiques par inhalation, par ingestion directe ou indirecte, par la consommation de produits contaminés, par contact. Selon la concentration des produits et la durée d'exposition, les symptômes varient d'une simple irritation de la peau ou d'une sensation de picotements de la gorge, à des atteintes graves (asphyxies, oedèmes pulmonaires). Ces effets peuvent être ressentis jusqu'à plusieurs kilomètres du lieu du sinistre.

- une explosion peut être provoquée par un choc avec production d'étincelles (notamment pour les citernes de gaz inflammables), ou pour les canalisations de transport exposées aux agressions d'engins de travaux publics, par l'échauffement d'une cuve de produit volatil ou comprimé, par le mélange de plusieurs produits ou par l'allumage

inopiné d'artifices ou de munitions. L'explosion peut avoir des effets à la fois thermiques et mécaniques (effet de surpression dû à l'onde de choc). Ces effets sont ressentis à proximité du sinistre et jusque dans un rayon de plusieurs centaines de mètres.

- une pollution du sol et/ou des eaux : elle est due à une fuite de produit liquide qui va s'infiltrer dans le sol et/ou se déverser dans le milieu aquatique proche. L'eau est un milieu extrêmement vulnérable, car elle peut propager la pollution sur de grandes distances et déduire ainsi de grands écosystèmes.

Ainsi plusieurs enjeux peuvent être concernés par un tel accident (au niveau du site et au-delà) :

- les enjeux humains : il s'agit des personnes physiques directement (personnel du chantier) ou indirectement (voisinage) exposées aux conséquences de l'accident. Le risque pour ces personnes peut aller de la blessure légère au décès. Le site étant urbanisé, entouré d'un quartier d'affaire, d'un aéroport et d'habitations, de voies de communication présente donc un fort enjeu humain.

- les enjeux économiques : les entreprises voisines du lieu de l'accident, les routes, les voies de chemin de fer, l'aéroport... peuvent être détruits ou gravement endommagés, d'où des conséquences économiques.

- les enjeux environnementaux : un accident de TMD peut avoir des répercussions importantes sur les écosystèmes. On peut assister à une destruction partielle ou totale de la faune et de la flore. Les conséquences d'un accident peuvent également avoir un impact sanitaire (pollution de la nappe phréatique par exemple) et, par voie de conséquences, un effet sur l'homme.

Le risque est accentué en phase chantier en raison des livraisons, du stockage, du ravitaillement ou de l'utilisation de matières dangereuses et par la réalisation de travaux à proximité de canalisations de transport ou des voies ferrées concernées par le TMD.

En phase d'exploitation ce risque est plus faible, les activités futures dans le quartier ne nécessiteront pas d'apport particulier de matières à risques (absence d'industrie, de station-service...).

Mesures

Des règles de sécurité sont mises en place pendant les chantiers. Des aires spécifiques sont aménagées pour les opérations de ravitaillement, d'entretien, de stockage des engins et du matériel. Ces aires sont étanches.

D'autre part, les exploitants des ouvrages ou transporteurs de TMD doivent respecter des règles spécifiques pour éviter tout accident. Des mesures à appliquer en cas d'accidents sont également définies.

Par exemple, avant chaque intervention à proximité d'une canalisation de TMD, la réglementation impose au maître d'ouvrage en charge des travaux publics, de terrassement, de sondage, de travaux agricoles, ... de se renseigner sur la

localisation des canalisations auprès des exploitants de ces ouvrages se trouvant à moins de 100 m des travaux projetés. Le maître d'ouvrage doit ensuite adresser une Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux à chacun des exploitants concernés.

Pour le transport routier, des mesures concernent les règles de circulation et de stationnement, de signalisation, de chargement et de déchargement, de formation des conducteurs...

Des procédures d'alertes et de secours seront mises en places en cas d'accident.

Enfin, des mesures en cas de pollutions des sols et des eaux peuvent être engagées en cas d'incident ou d'accident. Elles sont présentées au chapitre précédent.

Les sites et sols pollués

La présence d'un site pollué implique la mise en place de mesures afin d'éliminer la pollution et d'éviter sa propagation au milieu. Le risque induit par la présence d'un tel site est :

- une pollution des sols qui pourra induire une pollution des eaux souterraines,
- une pollution des eaux de ruissellement sur le site qui pourra induire une dégradation du milieu aquatique récepteur et une pollution des eaux souterraines.

Toutes ces pollutions peuvent avoir des impacts sanitaires notamment en cas de contamination des nappes phréatiques.

Au regard de la base de donnée BASIAS du BRGM, une ancienne activité (laboratoire ciné film) a été exploitée au droit du site. Aujourd'hui, le site a été réaménagé en parking.

Cette ancienne activité potentiellement polluante est susceptible d'avoir un impact sur les sols et les eaux du site.

Mesures

Une procédure est à suivre pour l'aménagement d'un site pollué.

Dans un premier temps il s'agit de caractériser la pollution du site et de la localiser (études de sol, historique du site...). Puis, il faut décider de la stratégie de dépollution. Un suivi devra être mis en place durant toute l'opération afin d'évaluer le niveau de dépollution et les risques résiduels pour l'environnement et la santé. Les matériaux pollués extraits devront être traités dans une filière adaptée.

Le plan de masse sera élaboré en tenant compte de l'historique du site et des risques engendrés par les activités passées. Si besoin, des reconnaissances de sols seront réalisés ultérieurement afin de caractériser la nature et la qualité des sols et d'en conclure leur compatibilité vis-à-vis du projet.

L'aménagement de la ZAC Grand Arénas ne réduira pas le champ d'expansion des crues du Var (aucun remblai en zone inondable) et n'aura aucun impact sur le risque d'inondation.

Toutes les mesures seront prises pour ne pas modifier l'écoulement des eaux et pour ne pas aggraver le risque d'inondation. La conception du projet tient compte du risque inondation (SCHAE).

Le plan de masse sera élaboré en tenant compte de l'historique du site et du niveau de risques. L'opération n'a pas vocation à modifier le niveau de risques existant sur le site.

4.4 Analyse des effets sur le milieu naturel et mesures envisagées

4.4.1 Les espaces remarquables ou protégés

L'aire d'étude n'est pas incluse dans le périmètre défini pour un espace naturel remarquable ou protégé. Les travaux n'auront aucun impact sur les ZNIEFF et les sites Natura 2000 situés à proximité (cf. Formulaire d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000, joint en annexe).

Le projet n'est pas de nature à impacter les zones écologiques situées en dehors de l'aire d'étude, du fait des caractéristiques des aménagements programmés.

4.4.2 Les continuités écologiques, trame verte et trame bleue

Les continuités écologiques de la zone d'étude avec les grands ensembles écosystémiques locaux ou régionaux sont inexistantes en raison de la fragmentation liées aux constructions, aux différents réseaux routiers et ferroviaires ainsi qu'à la proximité de l'agglomération de la ville de Nice.

Le projet ne porte pas atteinte aux capacités de déplacement de la faune dans le secteur puisqu'il n'existe pas de trame verte et de continuité écologique terrestre au niveau du site du projet.

La réalisation des aménagements paysagers notamment, va concourir à instaurer des liens fonctionnels entre les différents espaces et ainsi faciliter la circulation et les refuges pour les espèces à l'échelle du site.

4.4.3 Les habitats naturels, la faune et la flore

Les travaux induiront un dérangement pour les espèces de faune présentes (bruit, poussières). Cependant, ce dérangement sera minime du fait du contexte urbain qui constitue en soi un environnement très perturbé, accueillant une faune peu développée.

Les impacts pressentis sont présentés dans le tableau suivant :

Compartiment
écologique

Dénomination

Présence
sur la
zone
d'étude et
l'aire
d'étude
élargie

Statut
réglementaire

Enjeux locaux
de
conservation

Nature de
l'impact
pressenti

Durée de
l'impact
pressenti

Portée de
l'impact
pressenti

Degré de
l'impact
pressenti

Habitats
naturels

Zone rudérale
(code Corine
87.2)

Avérée

-

Faibles

Directe :
possibles
destructions

Permanente

Locale

Nul

Site industriel en
activité (Code
Corine 86.3)

Avérée

-

Très faible

Nulle

Nulle

Nulle

Nul

Flore

-

-

-

-

Nulle

Nulle

Nulle

Nul

Insectes

-

-

-

-

Nulle

Nulle

Nulle

Nul

Amphibiens

-

-

-

-

Nulle

Nulle

Nulle

Nul

Reptiles

Lézard des
murailles

Avérée

Intérêt
communautaire
(DH4)

Protection
nationale

Faibles

Directe et
indirectes :
possible
destruction

d'individus ou
dérangement
d'individus
selon la
saison

Permanente
et temporaire

Locale

Faible

Oiseaux

-

-

-

-

Nulle

Nulle

Nulle

Nul

Les impacts pressentis du projet en phase travaux et phase d'exploitation sont globalement jugés nuls en l'absence d'enjeux écologiques majeurs. Seul le lézard des murailles présente un degré d'impact pressenti jugé faible en raison du faible degré de patrimonialité de l'espèce et de l'absence d'habitats naturels très favorables. Les impacts directs et indirects sur cette espèce pourront faire l'objet d'une mesure de réduction basée sur la réalisation des travaux e n dehors de sa période d'activité biologique optimale (mars à septembre).

Les continuités écologiques de la zone d'étude avec les grandes entités écosystémiques locales et régionales (ZNIEFF, site Natura 2000, parcs naturels) sont aujourd'hui inexistantes en raison de la forte anthropisation et des nombreuses ruptures écologiques (réseaux routiers ou ferroviaires, bâti dense, proximité de centres urbains importants, etc.).

Le fleuve côtier Var, situé à environ 160 mètres à l'ouest de la zone d'étude, pourrait toutefois être impacté au cours de la phase chantier ; celui-ci est en effet inclus au sein de la ZPS FR9312025 « Basse vallée du Var » et assure la dynamique alimentaire et reproductrice de nombreuses espèces d'oiseaux d'intérêt patrimonial et/ou communautaire (dont certaines espèces migratrices). Les travaux d'aménagement pourraient par conséquent entraîner une perturbation dans la dynamique des populations avifaunistiques liées à ce corridor écologique majeur.

L'absence d'inventaires exhaustifs ne permet pas aujourd'hui de statuer sur les impacts finaux du projet, notamment au niveau des espèces d'oiseaux empruntant le corridor écologique du Var situé à l'ouest de la zone d'étude. Un ensemble de compléments d'inventaires devra être réalisé entre le mois de mars et le mois de juillet 2013, tous compartiments biologiques confondus, afin d'établir l'évaluation appropriée des incidences définitive.

Une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 est intégrée au présent dossier de création.

Au regard des effets potentiels du projet en phase chantier, un ensemble de compléments d'inventaires sera réalisé entre le mois de mars et le mois de juillet 2013, tous compartiments biologiques confondus.

L'évaluation des incidences au titre de l'article L.414.4 du Code de l'Environnement sera complétée lors du dossier de réalisation, sur la base de ces compléments d'inventaires.

Mesures

Le calendrier des travaux tiendra compte des périodes sensibles pour la faune et la flore.

Dans ce cadre, les travaux éventuels d'abattages d'arbres devront intervenir en dehors de la période de nidification de s oiseaux (mars – juillet pour l'essentiel).

Des prescriptions relatives à la propreté et à la gestion des chantiers seront incluses dans les procédures de consultation des entreprises afin de préserver l'environnement naturel.

L'EPA s'engage à poursuivre les inventaires pour compléter l'étude d'impact au stade du dossier de réalisation de ZAC.

Le projet inclut de nombreux aménagements paysagers qui vont modifier durablement le milieu environnant.

A terme, les aménagements et plantations rendront la zone plus attractive et permettront d'apporter des espaces verts supplémentaires dans cet univers urbain.

A ce jour, le bilan végétal n'est pas connu.

Parmi les espaces publics aménagés, un Eco-Parc urbain est prévu en face de l'actuel quartier de l'Arénas.

Les aménagements paysagers et plantations inclus dans le projet concourent à restaurer les continuités écologiques à l'échelle du site, par la création d'axes végétalisés qui facilitent la circulation des espèces à l'échelle du site.

Le guide pour la prise en compte de la biodiversité établi par l'EPA Plaine du Var vise à anticiper et faciliter la conciliation du développement de la vallée du Var avec le maintien et la restauration des fonctionnalités écologiques et de la biodiversité.

Ce guide sera appliqué dans le cadre du projet.

Figure 129 : Vue du futur éco-parc urbain (Mateo Arquitectura)

Un type de palette végétale est défini afin de restaurer une continuité écologique à l'échelle de la plaine du Var dans le cadre du guide pour la prise en compte de la biodiversité édité par l'EPA Plaine du Var.

Cette palette végétale est déterminée en fonction de la capacité d'adaptation des essences végétales choisies à la région méditerranéenne. L'objectif est de planter des végétaux adaptés au contexte pédo-climatique, en utilisant des

espèces indigènes (espèces naturellement présentes dans une certaine région biogéographique), pour favoriser une diversité de milieux et assurer une diversité structurale.

La ville de Nice dispose également d'un cahier de recommandations annexé à son Plan Local d'Urbanisme (PLU) qui propose entre autre des recommandations relatives à la limitation des plantes invasives, au choix des espèces végétales, à la limitation de l'utilisation des produits phytosanitaires, ...

Les mesures d'aménagement proposées dans le guide de biodiversité, en application du cadre de référence pour la qualité environnementale respectent les orientations définies dans les fiches techniques du cahier de recommandations de la ville de Nice.

Une strate haute, essentiellement composée d'arbres de hautes tiges, jouera un rôle structurant déterminant sur les voiries ou espaces publics majeurs. Une strate moyenne, majoritairement composée d'arbustes accompagnera et complètera les grands arbres sur les espaces publics et sur les voiries.

Trois palettes végétales arborées et arbustives sont présentées à titre indicatif :

Le projet ne présente pas d'impact sur les zones écologiques. L'impact sur les continuités écologiques est positif par la réalisation d'aménagements paysagers favorisant le lien fonctionnel.

Les impacts pressentis du projet en phase travaux et phase d'exploitation sont globalement jugés nuls en l'absence d'enjeux écologiques majeurs.

Une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 est intégrée au présent dossier de création.

4.5 Analyse des effets sur le contexte socio-économique et mesures envisagées

4.5.1 Démographie

Le projet va conduire à une revalorisation du quartier Grand Arénas. L'attractivité du territoire sera renforcée. Le projet aura par conséquent un impact positif sur la dynamique démographique : attraction de nouveaux ménages, croissance démographique, ...

Les effets positifs du projet sont renforcés par les impacts induits par l'ensemble des projets urbains réalisés aux abords de l'aire d'étude.

L'amélioration globale de l'offre de transport ainsi que du cadre de vie induit par la proximité du pôle d'échanges multimodal augmentera l'attractivité du secteur et son dynamisme.

4.5.2 Le logement et l'habitat

Les riverains seront tenus informés de l'avancement des travaux et des nuisances générées par le chantier.

La desserte locale des habitations devra être étudiée afin de limiter l'impact sur les riverains du site.

Le planning prévisionnel du chantier sera mis à disposition des riverains et, les dispositions prises pour préserver et maintenir les usages sur l'espace public : circulation générale, transport en commun, accès riverain, livraisons, marchés, stationnement, etc. seront également indiqués.

Le programme de construction de la ZAC dans un objectif de mixité, comprend l'aménagement de 320 000 m² de bureaux, 100 000m² de logements, 65 000 m² de commerces, services et hôtellerie, et 85 000 m² d'équipements.

L'opération conduit à une redynamisation du quartier du Grand Arénas et propose une offre diversifiée de nouveaux logements. L'opération permet la construction de 100 000 m² de logements, dont locatif social, accession aidée et accession et locatif libre. L'impact de l'opération est positif.

4.5.3 Emploi

Les travaux du nouveau quartier auront un impact positif sur les entreprises locales liées aux travaux de construction : la réalisation des travaux engendrera une demande de main d'oeuvre et par conséquent la possibilité de création d'emplois

dans le secteur des travaux publics.

Le projet a un impact positif par la création d'emploi induite à terme par l'aménagement de bureaux, commerces, ...
L'impulsion économique globale induite par le projet est renforcée par l'attractivité du territoire.

La réalisation des opérations d'aménagement à l'échelle du projet de territoire représente un potentiel de 27 000 emplois et conduira à la réalisation de 4 300 logements environ, en dehors des programmes conduits par d'autres opérateurs publics et des partenaires privés sur le reste du périmètre de l'Eco-Vallée.

La ZAC Grand Arénas devrait à elle seule créer potentiellement 20 000 emplois directs (bureaux, commerces et parc des expositions).

4.5.4 Tissu économique

Les travaux d'aménagement conduiront à des modifications de la voirie, de la circulation générale et perturberont momentanément les activités riveraines. Toutes les mesures destinées à limiter cette gêne et à en réduire la durée font partie intégrante de la réflexion initiale et seront prises en compte dans l'organisation du futur chantier.

La population et les actifs du quartier, qui subiront directement les incidences des travaux, seront tenus informés de leur déroulement et de leur évolution. Cette information visera à :

- permettre au quartier de fonctionner de manière satisfaisante malgré les perturbations apportées à la circulation des automobiles et des transports en commun,
- minimiser l'impact sur le dysfonctionnement probable de la circulation automobile,
- minimiser la gêne des travaux pour les riverains.

Des actions de communication seront menées par les partenaires du projet en amont du démarrage des travaux et tout au long du chantier.

L'objectif est l'information sur l'état d'avancement du projet, les nuisances engendrées par le chantier,....

Le planning prévisionnel du chantier sera mis à disposition des riverains et, les dispositions prises pour préserver et maintenir les usages sur l'espace public : circulation générale, transport en commun, accès riverain, livraisons, marchés, stationnement, etc. seront également indiqués.

Un dispositif d'information des usagers et des riverains sur les travaux et la durée sera notamment mis en place.

La réorganisation urbaine de ce nouveau quartier de vie aura un impact positif proposant un cadre urbain accueillant, qui va induire une nouvelle attractivité et une dynamique commerciale, dont les effets pourront être perçus pour l'ensemble du territoire.

Le programme de construction de la ZAC comprend également la construction d'une importante surface d'activités : 320 000 m² de bureaux et 65 000 m² de commerces, services et hôtellerie, et 85 000 m² d'équipements, dont 75 000 m² pour un parc des expositions.

Mesures

Une signalisation claire et adaptée sera installée sur le chantier ainsi que sur les accès du secteur environnant.

Le chantier sera matérialisé et interdit à la population. Ses emprises seront limitées au strict minimum. Des dispositifs de sécurité seront mis en place. L'accès au chantier sera clos.

Une information du public sera réalisée en continu, en ce qui concerne les périodes du chantier et les événements particuliers (coupure ponctuelle, bruit...). Les accès piétons seront maintenus.

Le maître d'ouvrage souhaite limiter au maximum les incidences sur le fonctionnement des activités.

Un certain nombre de mesures seront prises pour limiter la gêne occasionnée : mesures préventives de réduction des difficultés d'accès automobile ou piéton vers les zones en travaux et leurs activités économiques riveraines, mesures pour assurer l'accessibilité aux activités économiques riveraines pour qu'elles puissent recevoir leurs livraisons,...

Dans le cadre du projet de territoire de l'Eco-Vallée, les activités du MIN de Nice (60 000 m²) sont transférées sur le site de la Baronne, sur la commune de La Gaude.

Le projet prévoit également sur ce même site l'implantation du siège de la Chambre d'Agriculture et des activités qui lui sont liées : bureaux, salle de réunion et logements liés au Centre de Recherches Economiques et d'Actions Techniques (CREAT) et à l'exploitation de la station expérimentale ; regroupement des Organisations Professionnelles Agricoles (OPA) en vue de créer une « Maison de l'agriculture ».

La localisation des MIN d'Azur sur les terrains de La Baronne participe à une logique d'aménagement du territoire de l'Eco-Vallée portée par l'EPA en accord avec l'ensemble des partenaires.

Le projet de MIN est un projet « compact », peu consommateur d'espace, qui s'étend sur environ 14,5 ha (contre 26 ha actuellement).

Le projet présente un impact positif sur la dynamique démographique, et propose une nouvelle offre de logements, dont locatif social, accession aidée et accession et locatif libre.

L'impact de l'opération est positif pour l'emploi par la création d'emploi induite par les travaux de construction et à, terme par l'aménagement de bureaux, commerces, ...

Les travaux d'aménagement engendreront des nuisances en phase chantier. Des mesures seront mises en oeuvre pour

limiter cette gêne.

Globalement, l'impact du projet sera positif par la réorganisation urbaine de ce nouveau quartier de vie.

4.6 Analyse des effets sur l'urbanisme et mesures envisagées

4.6.1 Développement urbain

Le périmètre de l'opération est concerné par plusieurs projets urbains avec des échéances de réalisation variables : aménagement du pôle d'échanges multimodal, extension du réseau de tramway, projet de création de la ligne à grande vitesse, aménagement du Nice Stadium, projet de renouvellement urbain du quartier des Moulins, ...

Les travaux des projets réalisés en interface devront respecter un phasage adéquat pour ne pas perturber le bon déroulement de l'ensemble des travaux. Les différents maîtres d'ouvrage seront concertés.

Mesures

De manière à optimiser le phasage des travaux et à limiter les éventuelles interférences qui pourraient conduire au retardement de la réalisation de l'un ou l'autre des projets, des réunions de planification sont réalisées régulièrement entre les différentes maîtrises d'ouvrage, ce qui permet une coordination de l'ensemble des projets.

Quant à la phase de réalisation, le choix du projet a été conditionné par le respect d'exigences éco-exemplaires dont notamment :

- la compacité,
- les mixités urbaines : mixité sociale des programmes de logement, mixité en terme d'affectation des surfaces bâties et mixité du programme de l'opération,
- tout en prenant en considération la démarche paysagère et environnementale.

Ainsi, la réalisation du projet concrétisera une politique de lutte contre l'étalement urbain qui se traduit par un schéma d'aménagement privilégiant des principes d'urbanisme durable soutenu par la démarche Ville de Demain.

4.6.2 Occupation des sols

La phase de travaux va modifier temporairement l'occupation des sols. Une base vie, des aires de stockage, des containers

à déchets et des barrières de protection seront installés. Des engins de chantier et des poids lourds circuleront sur le site.

Le projet se situe dans un secteur urbain où les principaux bâtiments appartiennent aux installations des Marchés d'Intérêt National (M.I.N.) de Nice.

Plusieurs voiries sont localisées dans l'emprise du projet.

Les emprises nécessaires à la réalisation du projet sont susceptibles d'avoir un impact sur le parcellaire, le bâti et la voirie.

Les contraintes liées à l'occupation des sols et au bâti ont été intégrées dès les phases amont.

Le projet prévoit un nombre important de démolitions : la majorité concernent les installations des Marchés d'Intérêt National.

La libération des emprises du MIN interviendra courant 2016 pour une occupation du site et la mise en oeuvre des travaux à partir de 2017 par les opérations de démolition.

Par la diminution des surfaces imperméabilisées, le projet s'accompagne de la création de plantations et d'espaces verts aujourd'hui quasiment inexistantes à l'échelle du quartier.

Le tableau ci-dessous établit le bilan de la consommation d'espaces dans le cadre de l'opération :

Superficies d'espaces en
pleine terre (en ha)

ZAC Grand Arénas

Etat initial

2

Après réalisation du projet

10

Gain d'espaces en pleine terre

8

Le bilan de l'occupation de l'espace générée par l'opération Grand Arénas et la ZAC Grand Arénas est positif.

Mesures spécifiques pour la phase démolition

Lors des démolitions, une méthode d'intervention spécifique devra être mise en oeuvre afin de réduire au maximum l'émission de poussières, de vibrations et de bruit, et de traiter avec efficacité le tri des déchets sur place en vue du recyclage des matériaux de construction.

Les entreprises en charge des chantiers de démolitions seront retenues au regard des mémoires techniques proposées dans leur offre. Ces mémoires décriront la méthode d'intervention proposée.

Mesures

Dans le cadre du projet de territoire de l'Eco-Vallée, les activités du MIN de Nice (60 000 m²) sont transférées sur le site de la Baronne, sur la commune de La Gaude.

Outre le choix de la localisation d'un site fortement minéralisé et dont l'état initial a mis en exergue le caractère fortement dégradé, il s'agit de reconstruire en améliorant le cadre de vie et le cadre de nature en ville. Le projet n'augmente pas l'emprise des terres actuellement artificialisées à hauteur de 95%. Au contraire, l'aménagement participe de la réduction des espaces imperméabilisés par la création de 25% d'espaces en pleine terre sur l'emprise de la ZAC,

Conformément aux ambitions du projet de territoire développées dans le chapitre 1, les effets globaux étudiés dans le chapitre correspondant démontrent que le bilan de l'occupation de l'espace générée par la ZAC et par le déplacement du MIN est neutre (cf. 7.4).

4.6.3 Le foncier

Le parcellaire cadastral au niveau de l'aire d'étude est majoritairement constitué de propriétés publiques (parcelles cadastrales et voiries publiques). La maîtrise foncière est assurée à 95%.

Les emprises publiques regroupent les parcelles dont les propriétaires sont les suivants :

- la Métropole NCA pour les installations du MIN,
- RFF pour le talus ferroviaire et les voies,
- l'organisme HLM pour la gestion de la résidence Les Sagnes,
- l'Etat pour les parcelles liées à l'activité aéroportuaire.

Le transfert des activités du MIN sur le site de la Baronne permet la libération des emprises foncières nécessaires à la réalisation de l'opération Grand Arénas sur le site actuel d'implantation du MIN de Nice.

5% du foncier nécessaire appartient à plusieurs propriétaires privés (Carglass, Peugeot, La Bovida, IFA, ...).

Ces parcelles privatives seront acquises soit à l'amiable, soit dans le cadre d'une procédure d'expropriation.

Le déplacement de l'Institut de Formation Automobile (IFA) est à l'étude dans le cadre de l'opération Nice Méridia dans le cadre du projet de campus régional de l'apprentissage porté par la Chambre de Commerce de l'Industrie..

4.6.4 Equipements et espaces publics

L'emprise du projet n'accueille actuellement aucun équipement public. Les équipements publics situés à proximité ne seront pas impactés par les travaux ; leur accès sera maintenu.

L'opération d'aménagement a pour objectif de créer un nouveau quartier de vie, en revalorisant les espaces publics notamment.

Les espaces libres seront plantés et feront l'objet d'un traitement paysager.

Ainsi, le projet aura un impact positif sur l'attractivité de l'espace public.

Le quartier profitera d'une animation importante par la mise en place de nouveaux commerces et services.

Le quartier Grand Arénas sera aménagé selon une logique d'ensemble, en cohérence avec les autres projets programmés (pôle d'échanges multimodal) et les quartiers existants (PRU des Moulins, l'Arénas ...).

L'opération comprend la création de 85 000 m² d'équipements, dont 75 000 m² pour le Parc des expositions, équipement structurant du quartier Grand Arénas.

L'opération comprend l'aménagement d'un éco-parc urbain entre le quartier de l'Arénas et l'axe du pôle d'échanges

multimodal Nice – Aéroport, afin de permettre une connexion entre le quartier de l'Arénas existant et le futur quartier du Grand Arénas.

Figure 130 : représentation de l'écoparc urbain (Mateo Arquitectura)

Mesures

L'organisation générale des travaux garantira l'accessibilité aux équipements situés aux abords immédiats du projet dans les meilleures conditions de sécurité (signalétique, barrières,...).

Les moyens propres à assurer la continuité des activités sportives et récréatives et le maintien du fonctionnement des équipements perturbés lors de la phase travaux seront mis en oeuvre.

4.6.5 Document d'urbanisme communal : le Plan Local d'Urbanisme de Nice

Le projet est compatible avec les orientations définies par la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes -Maritimes, qui identifie la basse vallée du Var comme un secteur stratégique pour l'aménagement et le développement des Alpes-Maritimes.

Le projet répond aux orientations relatives à la requalification paysagère de la plaine en permettant de créer un maillage de voirie végétalisé structurant les espaces ouverts à l'urbanisation, à l'échelle du quartier du Grand Arénas.

Le projet d'aménagement du Grand Arénas répond aux orientations du projet urbain de la ville défini dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

Le périmètre de l'opération se situe dans le secteur Grand Arénas - Saint Augustin, de la zone UD, zone de développement futur privilégié et de développement des éco quartiers.

Les vocations de zonage sont en cohérence avec le projet Grand Arénas. La compatibilité exacte devra être vérifiée par la suite lors du dossier de réalisation lorsque le projet présentera un degré de précision supérieur.

Le règlement devra être modifié pour une compatibilité notamment à cause des limites d'implantation des constructions. Cette modification devra être effectuée lors de l'approbation du dossier de réalisation.

Le phasage des travaux sera optimisé grâce à des réunions régulières de planification entre les différentes maîtrises d'ouvrage.

La phase de travaux va modifier temporairement le caractère du site. L'accessibilité aux équipements publics sera garantie

durant la période de chantier.

Le projet présente un impact fort sur le foncier (démolitions de plusieurs bâtiments). 5% du foncier doit être acquis (soit à l'amiable, soit dans le cadre d'une procédure d'expropriation).

A terme, le projet aura un impact positif sur les espaces publics à l'échelle du quartier.

La vocation de zonage du PLU de Nice est en cohérence avec le projet.

4.7 Analyse des effets sur le paysage et mesures envisagées

Les chantiers sont générateurs de résidus de toutes natures liés à l'utilisation des consommables. L'impact visuel lié au stockage des déchets à la vue de tous dans un secteur de chantier ou au contraire à la dispersion d'emballages dans les secteurs situés à proximité du chantier (déchets emportés par le vent) est à prendre en compte, notamment pour les riverains les plus proches.

La présence des engins de chantier, des dépôts de matériaux et des déchets de chantier va modifier temporairement la perception paysagère du site. Cet impact est à relativiser au regard de la perception du site qui est déjà limitée.

Le secteur du Grand Arénas constitue le point d'accès à la ville de Nice depuis l'Ouest.

Aussi bien pour retrouver l'expression d'une véritable entrée d'agglomération que pour prendre en compte le risque d'inondation de ces zones sensibles, il s'agit ici de redonner de la place à la nature par un nouveau quartier de ville paysager, aménagé en tenant compte du risque naturel.

Ce nouveau secteur de la ville de Nice s'ouvrira vers l'extérieur par une trame viaire en continuité des quartiers des environs et par une connexion exceptionnelle au réseau de transport public.

Description : pers-entrée

Figure 131 : Entrée de l'agglomération - Perspective (Source : Mateoarquitectura)

L'impact paysager du projet d'aménagement sera positif. Le projet conduit à une réorganisation et requalification du tissu urbain par la création d'un nouveau quartier de vie favorisant la mixité fonctionnelle et permettant une meilleure lisibilité des espaces et des fonctions associées.

Le traitement paysager intégré au projet vise à permettre une intégration paysagère, en valorisant les aspects paysagers et en prenant en compte les grands paysages et les perceptions visuelles à l'échelle de la plaine du Var.

Par la diminution des surfaces imperméabilisées, le projet s'accompagne de la création de plantations et d'espaces verts aujourd'hui quasiment inexistantes à l'échelle du quartier.

Les aménagements paysagers, envisagés à terme (2025) sur tout le secteur Grand Arénas, sont présentés sur la Figure 135.

Trois séquences urbaines majeures caractériseront le futur quartier. Il s'agit des lieux d'articulation avec les environs qui représenteront le Grand Arénas pour le passant :

- La route de Grenoble : aujourd'hui de caractère routière, elle a installé une limite difficilement franchissable entre le quartier des Moulins et l'emprise du M.I.N. Son aménagement en tant que boulevard urbain créera un véritable espace public de liaison entre quartiers. Les volumes imaginés pour reconstituer une façade urbaine à la hauteur de cette entrée de ville rythmeront l'arrivée dans l'hyper-centre de Nice.
- La voie ferrée : l'arrivée par train représente une deuxième manière de s'approcher de la ville. Le passage à travers le Grand Arénas est une vitrine à mettre en valeur, perceptible depuis le talus ferroviaire.
- La promenade des Anglais : patrimoine réputé de la ville de Nice, la promenade des Anglais sera prolongée dans son caractère paysager jusqu'au bord du Var.

Description : grenoble

Figure 132 : Séquence Route de Grenoble (Source : Mateoarquitectura)

Figure 133 : Séquence Voies ferrées (Source : Matéoarquitectura)

Figure 134 : Séquence La Promenade des Anglais (Source : Matéoarquitectura)

L'aménagement projeté permettra une homogénéisation des bâtiments et des façades et apportera une cohérence et une identité au quartier.

La morphologie urbaine est un volet essentiel du projet. Afin d'atteindre une cohérence d'ensemble du quartier, qui lui donne son caractère spécifique tout en l'intégrant dans la ville existante, la forme bâtie est traitée comme une architecture à grande échelle.

Un travail fin a permis de jouer sur un rythme de vides et de pleins qui animeront les façades urbaines du Grand Arénas. Il ne s'agit ici ni d'imiter la ville ancienne avec son plafond régulier des hauteurs, ni de tomber dans l'excès de la ville moderne qui a abandonné temporairement toute notion de tissu urbain constitué.

Sans pour autant mettre en cause l'importance de l'expression architecturale à l'échelle de chaque bâtiment, la diversité architecturale devra s'intégrer dans le schéma d'ensemble élaboré par la maîtrise d'oeuvre urbaine du quartier.

Le positionnement et la programmation feront du Grand Arénas une nouvelle centralité à l'échelle de la métropole. Sa forme reflétera le caractère urbain du nouveau quartier. Le découpage en macro-lots permettra d'introduire des ensembles bâtis à l'échelle de l'étendu du site. Ces grandes pièces urbaines s'affirmeront par un alignement quasi-continu sur l'espace public.

Cette typologie de l'îlot fermé présente plusieurs avantages dans ce contexte :

- une protection du coeur d'îlot des nuisances sonores provenant des voies ferroviaires et routières,
- une animation aisée des rez-de-chaussée par la présence de services, de commerces et des accès aux immeubles,
- une distinction claire entre espace public sur voirie et espace privé en coeur d'îlot. Le coeur d'îlot peut d'une manière exceptionnelle être ouvert au public,

La volumétrie animée de ces 'macro-blocs' notamment au niveau des hauteurs évitera tout effet de monotonie dans l'espace public.

Mesures

Des prescriptions relatives à la propreté et à la gestion des chantiers seront incluses dans les procédures de consultation des entreprises afin de préserver l'environnement naturel ou urbain (cf Charte Chantier vert). En effet, les entreprises devront assurer un entretien quotidien du site par le ramassage des débris de matériaux ou d'éventuels détrit.

Un cahier de prescriptions architectural et paysager sera réalisé dans le cadre des études urbaines. Celui-ci a pour vocation de reprendre les grands principes d'aménagement sur :

.
les espaces extérieurs : comme le maillage véhicules et doux, les stationnements, l'organisation du bâti, les plantations des espaces publics et privés, la végétalisation, ...

.
les espaces bâtis au niveau de la programmation urbaine, les principes d'implantation, ...

Ce document comprendra également un chapitre concernant le choix des essences végétales et leur adéquation au milieu.

En phase chantier, l'impact du projet reste négligeable au regard de la perception actuelle du site qui est déjà limitée. Des mesures seront mises en oeuvre pour réduire cet impact.

A terme, l'impact paysager du projet d'aménagement sera positif : création d'un nouveau quartier de vie favorisant la mixité fonctionnelle et permettant une meilleure lisibilité des espaces et des fonctions associées.

4.8 Analyse des effets sur le patrimoine historique et culturel et mesures envisagées

Le site du projet n'est pas inclus dans le périmètre d'une zone de présomption archéologique définie sur le territoire communal de Nice.

Le projet n'aura pas d'impact sur le patrimoine archéologique, ni sur le patrimoine historique de la ville de Nice.

Mesures

En application de la loi du 27 septembre 1941, toute découverte fortuite qui pourrait être effectuée dans le cadre des travaux devra être immédiatement déclarée à la commune et aux services de l'Etat compétents. Dans ce cadre, la Direction Régionale des Affaires Culturelles (service régional de l'archéologie) pourra en application de l'article 14 de la loi « faire visiter les lieux où les découvertes ont été effectuées, ainsi que les locaux où les objets ont été déposés et prescrire toutes les mesures utiles à leur conservation ».

Le projet ne présente pas d'impact sur le patrimoine.

Aménagements paysagers

Figure 135 : plan des aménagements paysagers (Atelier Villes&Paysages)

4.9 Analyse des effets sur les modalités de déplacement et les flux et mesures envisagées

En phase de travaux, le trafic des véhicules associés au chantier pourra entraîner une augmentation des flux de circulation sur les voies locales. Toutefois, l'impact sur le trafic sera minimisé par le choix des périodes de travaux (hors période de fort trafic).

Les travaux pourront générer des nuisances pour les riverains, et présenter des risques pour l'environnement immédiat des infrastructures.

Pour la desserte du chantier et des zones d'emprunts ou de dépôts, la circulation des camions de chantier sur les voies publiques en dehors de l'emprise sera étudiée de manière à créer le moins de perturbations possible.

Des dispositifs de sécurité seront mis en place.

Les travaux pourront restreindre temporairement la chaussée disponible pour la circulation, le positionnement des engins de secours, l'accès aux bâtiments, l'utilisation des poteaux d'incendie....

Les travaux ne doivent pas remettre en cause l'accessibilité des secours ainsi que leurs déplacements.

La circulation des bus subira des perturbations en période de travaux.

Mesures en phase chantier

Les travaux se déroulant sous circulation, une circulation fonctionnelle minimum avec signalisation adaptée sera maintenue pour les usagers et, a minima, pour les riverains pendant la durée du chantier.

Une concertation avec les services de la Direction Départementale des Services d'Incendie et de Secours, afin d'organiser une accessibilité correcte et constante aux véhicules de sécurité ainsi qu'aux personnels, un positionnement adapté des engins pour réaliser les missions de secours, les aménagements de sécurité civile propres à faciliter l'intervention des sapeurs-pompiers, les avis techniques de prévision et les mesures opérationnelles adaptées, en fonction de la progression des travaux.

Des dispositifs adaptés aux différentes contraintes permettront de limiter les effets des travaux réalisés sur voirie : passerelles de franchissement des tranchées, préservation des accès aux riverains et aux activités professionnelles

riveraines.

Des dispositifs permettant l'accessibilité aux commerces pour les livraisons seront pris durant les travaux.

Les travaux seront organisés de façon à maintenir la circulation des autobus et la desserte du quartier. Les usagers seront tenus informés des modifications du réseau.

Les cheminements pour piétons et personnes à mobilité réduite seront aménagés dans un environnement sécuritaire.

4.9.1 Orientations du nouveau schéma de circulation

L'opération d'aménagement Grand Arénas a intégré dès les premières études de programmation urbaine et de conception du projet, la question de la circulation en entrée de ville et de l'accessibilité à l'aéroport et au futur quartier du Grand Arénas. Une étude de circulation a été conduite sur un périmètre de réflexion élargi de Ferber jusqu'à la rive droite de Saint-Laurent du Var, et au nord jusqu'à Saint Isidore, le périmètre d'étude s'étend jusqu'au stade Charles Hermann.

L'étude a reposé sur un diagnostic clair :

- un maillage viaire très dense dans un contexte physique très contraint physiquement,
- des flux de transit importants passant sur ce périmètre,
- de nombreux points d'échanges majeurs au fonctionnement complexe,
- des itinéraires complexes d'accès à l'aéroport.

L'enjeu a donc été de retrouver des itinéraires d'accès très lisibles :

- hiérarchiser la trame viaire en maintenant les fonctionnalités d'une entrée de ville,
- redonner un caractère plus urbain aux axes structurants et une place aux modes doux en pacifiant certains axes (boulevard Cassin, route de Grenoble),
- développer une offre alternative au « tout voiture » en incitant le report des VP sur les TC par une offre très attractive en Transports Collectifs : ligne est-ouest du tramway, le rabattement des cars et bus au pôle d'échanges Multimodal de Nice Aéroport, augmentation du cadencement au ¼ d'H des trains TER, desserte TGV, connexion possible à la ligne à grande vitesse italienne, puis l'accueil de la Ligne ferroviaire nouvelle.

Une première étude de circulation a été réalisée au stade des études de faisabilité du projet. Elle fera l'objet d'une actualisation en lien avec la réalisation des études de maîtrise d'oeuvre qui sont engagées par l'EPA, ce qui permettra une mise à jour de la présente étude d'impact au stade du dossier de réalisation de la ZAC.

4.9.2 Circulations et trafics sur le secteur du projet

Les changements de sens de circulation de certaines voies sont nécessaires, leur impact sur le trafic et sur la fonctionnalité de certains carrefours ont également été prises en compte dans cette étude dans le cadre d'un travail itératif intégrant les résultats d'un modèle de trafic appelé « modèle AZUR », des données de comptages actuels, la connaissance du secteur et l'expertise de la société d'ingénierie Egis France.

L'étude prend en compte la perspective d'une augmentation du nombre total de déplacements. Toutefois, l'amélioration quantitative et qualitative de l'offre de transports en commun devrait permettre de répartir tout ou partie de cette augmentation entre les différents modes.

Le projet prévoit un certain nombre de modifications du réseau viaire, qui accompagnent progressivement sa réalisation et notamment :

- le recalibrage du boulevard Cassin,
- la création de l'axe Nord / Sud du PEM (tramway / bus / modes doux),
- l'aménagement sur la Promenade par de nouveaux points d'échanges.

Au regard de l'attractivité constatée de la ligne 1 du tram, un report modal pourrait être observé. Le bureau auteur de l'étude de circulation estime que la part modale de transports en commun issue de l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) pourrait passer de 20-25% (part modale TC actuelle issue de l'EMD) à 30 % lors de l'arrivée de T2 et diminuer d'autant le nombre de déplacements motorisés, ce qui revient à améliorer les conditions de circulation prévisibles.

Pour avoir un ordre de comparaison, au terme du Grand Arénas : viser une part modale TC d'environ 40 % permettrait de minimiser complètement l'impact de la réalisation du Grand Arénas sur la circulation automobile.

4.9.3 Transports en commun

L'opération Grand Arénas s'accompagnera d'une restructuration du réseau de transport en commun existant et d'une modification de l'itinéraire de certaines lignes de bus, afin de proposer une offre de transport en commun optimisée et attractive pour inciter au report modal.

Le projet conduit à un développement de l'offre en transports en commun et de la circulation des bus à l'échelle du quartier, notamment par l'aménagement du pôle d'échanges multimodal qui comprend une voie bus dédiée au niveau de l'axe nordsud.

4.9.4 Modes doux

Un soin particulier est apporté au confort des piétons, des personnes à mobilité réduite et aux cycles.

Le projet d'aménagement vise à inciter et à développer les modes doux au sein du quartier et de la ville. Dans ce cadre, le projet aura un impact positif sur le développement des modes doux par la création d'espaces dédiés aux piétons et aux cyclistes.

La continuité des cheminements doux avec les quartiers alentours sera réalisée.

Figure 136 : cheminements des vélos à terme (Egis France)

4.9.5 L'offre en stationnement

L'offre de stationnement sur la ZAC Grand Arénas se fera en lien avec le développement des programmes immobiliers. Des études pour en préciser les besoins seront engagées dans le cadre des études de maîtrise d'oeuvre de la ZAC, tant sur le stationnement privé que sur le public.

4.9.6 L'aéroport Nice Côte d'Azur

Le projet du Grand Arénas mais aussi la phase de réalisation (travaux) viendront influencer sur les sens de circulation et axes ouverts à la circulation du secteur de l'aéroport.

Pour ne pas altérer son fonctionnement et son accessibilité, des itinéraires d'entrée et de sortie des terminaux T1 et T2 et des parkings de l'aéroport de Nice aux divers horizons de réalisation des travaux sont projetés.

La phasage de réalisation de l'opération Grand Arénas permet à l'aéroport, quelque soit la période envisagée, de conserver plusieurs entrées et sorties (à minima 2) permettant l'écoulement des flux.

Les trafics sont relativement faibles (et stables aux divers horizons) sur les voiries internes de l'aéroport. La fermeture de la Caravelle entraînera un report de trafic sur les autres voiries qui ne devrait cependant pas porter préjudice au fonctionnement circulaire de l'aéroport.

L'aéroport conservera une bonne accessibilité tout au long des travaux.

Au-delà de 2018, la création sur la Promenade de deux points d'échanges à l'ouest et à l'est de l'aéroport améliore l'accessibilité globale en offrant des itinéraires plus directs et plus lisibles. Ils offrent une compensation à la perte de l'entrée / sortie (passage de la Caravelle) utilisée par la ligne T2 du tramway.

A noter qu'un travail itératif entre les services de la société des aéroports Nice Côte d'Azur et l'EPA a été engagé pour optimiser les conditions d'accessibilité aux terminaux et de circulation sur l'aéroport.

L'impact des travaux (nuisances pour les riverains, augmentation des flux de circulation, ...) sera réduite par la mise en oeuvre de mesures spécifiques pour garantir la continuité des itinéraires et la desserte du quartier.

L'opération d'aménagement intègre la problématique « circulation et accessibilité » pour le futur quartier du Grand Arénas et l'aéroport.

Un travail itératif entre les services de la société des aéroports Nice Côte d'Azur et l'EPA a été engagé pour optimiser les conditions d'accessibilité aux terminaux et de circulation sur l'aéroport.

Le projet aura un impact sur le réseau de transport en commun existant (restructuration du réseau et modification d'itinéraire).

L'impact du projet sur les modes doux est positif par la création d'une continuité des cheminements avec les quartiers alentours.

4.10 Analyse des effets sur les réseaux et mesures envisagées

L'ensemble des réseaux souterrains et aériens pourra être affecté par les travaux.

Compte tenu de la nature des ouvrages à réaliser, les impacts sur les différents réseaux seront variables selon la localisation des travaux.

4.10.1 Réseaux humides

Le projet est soumis au règlement d'assainissement du PLU de la ville de Nice.

Un règlement d'assainissement de NCA a été validé le 20/03/2012 et s'impose au règlement communal. Il sera en vigueur au moment du commencement des travaux. Les mesures qualitatives et quantitatives imposées par ce document sont détaillées ci-après.

.
Les eaux pluviales

Les eaux pluviales ruisselant sur le site seront rejetées dans le réseau pluvial métropolitain sous réserve du respect des dispositions imposées par le règlement de l'assainissement de NCA.

Compte tenu du fait que le site du projet est :

- déjà imperméabilisé,
- déjà équipé d'un réseau d'évacuation des eaux pluviales,
- destiné à accueillir des activités pas davantage polluantes que les activités actuelles (Marchés d'intérêt National),
- ne présente aucune augmentation des débits de rejet.

L'impact qualitatif et quantitatif du projet sur les réseaux pluviaux communaux sera non significatif et pourra être quantitativement positif en raison de la réduction des surfaces imperméabilisées.

. Les eaux usées

Le site est déjà équipé de réseaux d'évacuation des eaux usées. Toutes les eaux usées domestiques seront évacuées par ce réseau suffisamment dimensionné à l'aval.

Il est rattaché à la station d'épuration de la ville de Nice (Haliotis) dimensionnée pour 650 000 Equivalents Habitants (EH) pouvant être portée à 800 000 EH.

Le projet est conforme aux évolutions démographiques et urbanistiques définies dans le PADD du PLU de Nice. La STEP est suffisamment dimensionnée pour accueillir le projet et l'augmentation des besoins

Les effluents rejetés devront être conformes au règlement d'assainissement de Nice Côte d'Azur (seuils de qualité, température, raccordement...).

Le site étant déjà urbanisé, les nouveaux bâtiments seront raccordés au réseau existant.

. L'alimentation en eau potable

L'ensemble du quartier sera desservi à partir du réseau existant.

Le projet prévoit la pose d'un réseau d'alimentation en eau alimenté à partir du réseau d'adduction métropolitain existant présent sur le site pour couvrir les besoins des futurs bâtiments, du système de sécurité incendie.

Le piquage de la canalisation d'eau potable/Incendie sera donc assuré.

La capacité du réseau d'adduction d'eau potable et d'incendie métropolitain, est suffisant pour accueillir les aménagements du programme de la ZAC. Différents poteaux incendies seront implantés sur le site.

Pour des besoins autres que domestiques un réseau d'eau brute est en place. Il permet d'assurer le lavage des voies

publiques et des égouts, l'arrosage des jardins, ainsi que de divers autres besoins publics ou municipaux. Ce réseau est alimenté par le forage du MIN pour la partie Ouest de la ville.

Les plans des réseaux humides futurs sont présentés ci-après, sur la base des études de projet relatives aux espaces publics du pôle d'échanges multimodal.

4.10.2 Réseaux secs

Les réseaux seront redimensionnés ou créés de manière à pouvoir assurer les besoins du site.

Le projet va induire la mise en place de nouveaux réseaux (éclairage public sur les nouvelles voiries, réseaux d'alimentation des nouveaux bâtiments, ...).

Mesures en faveur de la continuité d'alimentation par les réseaux

Préalablement aux travaux, il convient de veiller aux risques d'interception des réseaux existants. Pour cela, une enquête réseaux sera réalisée auprès de tous les organismes gestionnaires concernés. Cette démarche a pour but :

- de respecter les prescriptions spécifiques à chaque réseau présent sur le site, en vue d'une exploitation sans incident sur chacun d'eux,
- d'éviter tout dommage au moment de la réalisation des tranchées pendant les travaux.

Les usagers seront préalablement informés des potentielles coupures d'alimentation nécessaires durant la phase de chantier.

Mesures qualitatives

Lorsque la pollution apportée par les eaux pluviales risque de nuire à la salubrité publique ou au milieu naturel aquatique, le service gestionnaire peut prescrire au maître d'ouvrage, la mise en place de dispositifs spécifiques de prétraitement tels que dessableurs, déshuileurs, séparateurs à huiles et hydrocarbures, débourbeurs, ...

Des prétraitements sur les rejets d'eaux pluviales seront mis en place, conformément au règlement de l'assainissement de NCA, notamment pour les installations suivantes :

- les parkings situés en sous-sol devront obligatoirement être équipés d'une fosse à hydrocarbures qui devra être vidangée et entretenue régulièrement par un prestataire agréé,
- les eaux de drainage des infrastructures routières et des parkings situés en surface devront être traitées par un débourbeur/séparateur à hydrocarbures dès que la surface imperméabilisée est supérieure à 100 m².

L'entretien, la réparation et le renouvellement de ces dispositifs sont à la charge du propriétaire sous le contrôle du service gestionnaire.

Ainsi, des débourbeurs et séparateurs d'hydrocarbures seront installés au niveau des aires de stationnement et parking avant rejet au réseau d'eaux pluviales.

Ces eaux pluviales et les eaux assimilées à des eaux claires, respecteront les valeurs limites imposées par le règlement de

l'assainissement de NCA :

PARAMETRES

VALEURS REPERES

UNITE

Matières en Suspension (MES)

35

mg/l

Demande Chimique en Oxygène (DCO)

125

mg/l

Demande Biologique en oxygène sur 5 jours (DBO5)

25

mg/l

Azote Global

10

mg/l de N

Phosphore total

1

mg/l de P

Hydrocarbures

5

mg/l

Une analyse de la qualité des eaux pluviales rejetées pourra être exigée avant tout déversement et conditionnera l'obtention de l'autorisation de déversement. Pendant la période de déversement autorisée par Nice Côte d'Azur, des contrôles inopinés, incluant une analyse de la qualité de l'eau rejetée, pourront être effectués par les agents de la direction.

L'EPA dispose d'un moyen de suivi de mise en oeuvre : un cahier des charges sera réalisé lors des cessions de terrains et imposera des prescriptions aux promoteurs (prescriptions relatives aux stations de pompage, raccordements nécessaires à l'espace public ...).

Mesures quantitatives

Le règlement d'assainissement de NCA impose des obligations pour les imperméabilisations nouvelles. Il précise également que les réaménagements de terrains ne touchant pas (ou touchant marginalement) au bâti existant, et n'entraînant pas d'aggravation des conditions de ruissellement (maintien ou diminution des surfaces imperméabilisées, pas de modifications notables des conditions d'évacuation des eaux, autres) sont dispensés de mesures compensatoires.

Ainsi, aucune mesure quantitative n'est à mettre en oeuvre.

L'impact du projet sur les réseaux est limité. Toutes les mesures seront prises pour assurer la continuité d'alimentation lors des travaux.

4.11 Analyse des effets sur le cadre de vie et mesures envisagées

4.11.1 La gestion des déchets

Comme indiqué précédemment, la « charte de chantier vert de la Plaine du Var » établie par l'EPA Plaine du Var devra être

respectée par les entreprises intervenant sur le chantier.

Les travaux sont, en général, à l'origine de la production de déchets spéciaux (câblages, huiles, etc.) et de déchets industriels banals (plastiques, métaux, bois, etc.) mais également de déchets produits par les ouvriers du chantier. Ces derniers seront toutefois des déchets de type ordures ménagères.

Le chantier est susceptible d'induire la production de déchets très hétérogènes, identifiés dans le tableau suivant.

NATURE DES DECHETS

LISTE DES DECHETS PRESENTS SUR LE CHANTIER (liste non exhaustive)

Déchets inertes (DI)

Déchets qui ne se décomposent pas, ne brûlent pas et ne produisent aucune réaction chimique, physique ou biologique durant leur stockage

Terre et matériaux de terrassement non pollués, pierres, déchets de démolition, déblais de tranchées, matériaux enrobés et coulés sans goudron

Déchets Industriels Banals (DIB) ou
déchets non dangereux des
activités économiques

Produit de l'artisanat, l'industrie, le commerce et les services

Complexes d'étanchéité bitumineux, caoutchouc, PVC, matières plastiques, canalisations (fontes, acier, plastiques), métaux non souillés et alliages

Déchets Industriel Dangereux (DID,
anciennement appelés déchets
industriels spéciaux ou DIS)

Déchets contenant des substances toxiques nécessitant des traitements spécifiques à leur élimination : Huiles usées de toutes natures, goudrons et autres produits hydrocarbonés issus de la houille, des peintures et autres solvants

Déchets verts

Végétaux de toute nature

L'article L.541-2 du Code de l'environnement relatif à l'élimination des déchets dispose que toute personne qui produit ou détient des déchets est tenue d'en assurer ou d'en faire assurer l'élimination. Les conditions d'évacuation des déchets sont au nombre des missions confiées au coordinateur SPS (Sécurité, Protection et Surveillance) par la loi du 31 décembre 1993 modifiant les dispositions du code du travail et le décret du 26 décembre 1994 modifiant également le Code du travail en créant au titre III du livre II du code du travail (deuxième partie : Décrets en Conseil d'Etat) un chapitre VIII intitulé " Dispositions particulières relatives à la coordination pour certaines opérations de bâtiment ou de génie civil " au même titre que la maîtrise des nuisances ou circulation sur le chantier.

La récupération des huiles usagées de vidange et des liquides hydrauliques ainsi que leur évacuation au fur et à mesure dans des réservoirs étanches doivent se faire conformément à la législation en vigueur (décret n°77-254 du 8 mars 1977).

Du fait de la production de déchets inertes, le décret n°2006-302 du 15 mars 2006 et son arrêté du même jour s'applique aux installations de stockage de déchets inertes régies par l'article L. 541-30-1 du Code de l'environnement. Ces installations permettront leur stockage avant qu'ils soient réutilisés, mis en dépôt définitif ou évacués en décharge

Le bilan des terrassements induits par le projet n'est pas connu à ce jour. Il fera l'objet d'une estimation lors de l'établissement du dossier de réalisation de ZAC.

Dans le cadre du programme de la ZAC, une attention particulière sera portée sur les éléments suivants :

- le dimensionnement des locaux de collecte par rapport aux objectifs de tri,

- la facilité d'usage du dispositif mis en place, que ce soit pour les usagers, pour les personnels d'entretien ou pour les agents de collecte,
- la réduction de l'ensemble des nuisances (olfactives, acoustiques et sanitaires) liées à ces points de stockage,
- la mise en place d'une signalétique adaptée.

Mesures de gestion des déchets de chantier

A partir de l'identification et de la quantification des déchets prévisibles, une analyse approfondie des filières locales de traitement et de valorisation devra être conduite par type de déchets.

Le projet d'aménagement de la ZAC Grand Arénas nécessite une phase de démolition et de terrassement génératrice de quantités de déchets importantes. Les déblais sont liés au passage sous voie. Les remblais utilisés doivent être adaptés à la fonction de voirie.

Le recours à la valorisation devra être systématiquement recherché. Ceci impose la mise en place d'installations pour le tri des déchets sur le chantier. Les équipements participant à l'élimination des déchets devront être adaptés au type de déchets.

La réutilisation de matériaux recyclables sera fortement privilégiée dans les cahiers des charges afin de limiter l'impact environnemental généré par l'extraction de matériaux de carrières dits « nobles » et l'enfouissement d'inertes

Dans le cadre du projet, 25% minimum des déchets de chantiers devront être réutilisés, recyclés ou valorisés. Lors de la démolition des bâtiments du MIN, la réutilisation des déblais permettra de limiter les transports et de recycler les matériaux.

Un schéma d'organisation et de gestion pour l'élimination des déchets (SOGED) pourra être établi pour l'opération et s'appliquera à toutes les entreprises intervenant sur le projet. Ce schéma définit notamment le travail à réaliser dans le cadre de la valorisation possible des différents types de déchets, du tri des déchets à la source, et du transport et des conditions d'acceptation dans les centres de regroupement, traitement ou stockage contrôlés.

Ce document permettra à l'entreprise de s'engager sur :

- la nature du tri sur le chantier,
- les méthodes qui seront employées pour ne pas mélanger les différents déchets (benne, stockage, centre de regroupement) et les unités de recyclage vers lesquelles seront acheminés les différents déchets en fonction de leur typologie et en accord avec le gestionnaire devant les recevoir,
- l'information quant à la nature et à la constitution des déchets et aux conditions de dépôt envisagées sur le

chantier,

- les modalités retenues pour en assurer le contrôle, le suivi et la traçabilité,
- les moyens matériels et humains mis en oeuvre pour assurer ces différents éléments de gestion des déchets,
- le nettoyage des véhicules et des voiries empruntées ainsi que le nettoyage du site après travaux.

Les déchets de chantier seront pris en compte dans les marchés publics des entreprises. Chaque acteur doit être incité à rechercher la valorisation ou les solutions les plus économiques pour l'élimination des déchets produits dans le respect de la réglementation.

Mesures en phase d'exploitation

La réduction des déchets à la source sera favorisée et des dispositifs spécifiques et adaptés à leur collecte et traitement seront mis en place. Les installations et équipements facilitant le tri sélectif y seront associés.

Une étude, détaillant l'adaptation au système de gestion des déchets et de collecte sélective mis en place et justifiant le dimensionnement des locaux et espaces dédiés au traitement/rassemblage/enlèvement des déchets, sera réalisée ultérieurement afin de répondre aux objectifs poursuivis dans le cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction. Le CRQE sera intégré dans les cahiers des charges de cession de terrains.

Les bureaux et logements devront notamment être conçus et aménagés pour faciliter le tri des déchets et leur stockage intermédiaire.

4.11.2 L'ambiance acoustique

Un chantier est, par nature, une activité bruyante. On distinguera le bruit lié au chantier lui-même (sur le site et une zone périphérique) et le bruit lié aux transports de chantier.

Les nuisances sonores et vibratoires seront dues aux engins et matériels intervenant sur le chantier. Les plus fortes d'entre-elles seront associées aux opérations :

- de démolitions,
- de terrassements,
- de broyage/concassage des gravats.

Ces bruits et vibrations limités dans le temps affecteront surtout les secteurs à moins de 200 m des travaux. Les habitations riveraines du secteur seront les plus touchées.

Modélisation acoustique

L'étude acoustique réalisée par CIA dans le cadre du projet, est présentée en annexe (cf. Annexe 2 – étude acoustique).

La modélisation acoustique est réalisée avec le logiciel Mithra V.

Les résultats des calculs acoustiques en situation future montrent qu'à terme le projet n'induit pas une augmentation des nuisances de plus de 2 dB(A) en considérant le bruit généré par les infrastructures routières et le tramway.

Note : le bruit de la Ligne ferroviaire nouvelle ne peut pas être pris en compte de par l'absence de données relatives à ce projet en cours d'étude.

L'analyse de l'impact acoustique de l'aménagement de la ZAC Arenas montre que ce projet a une incidence peu importante sur le bâti riverain existant.

Le projet a vocation à réaménager l'espace à la fois pour la connexion des anciennes et des nouvelles infrastructures de transports terrestres, mais également pour le parc immobilier projeté. Les bâtiments existants qui demeurent à terme sont en effet assez éloignés du projet, et l'incidence des voiries routières et du tramway cumulés est à terme non significatif d'un point de vue acoustique comme le montrent les calculs acoustiques réalisés à long terme.

Une des principales inconnues actuelles est le bruit généré par la future NLF actuellement en cours d'étude (on peut penser que des mesures d'accompagnement seront réalisées au vu de l'infrastructure projetée).

Figure 137 : situation acoustique future (CIA)

Mesures en phase chantier

La limitation du bruit du chantier est une des conditions à respecter sur les chantiers verts.

Toutes les mesures pour limiter le bruit du chantier seront mises en oeuvre par les entreprises de travaux :

- respect de la réglementation relative aux bruits de chantier,
- respect des horaires de chantier : les horaires de fonctionnement du chantier seront régis de manière à minimiser l'impact des nuisances acoustiques sur le voisinage,
- implantation des installations de chantier et des matériels bruyants le plus à l'écart possible des zones d'habitat existantes,
- définition en concertation avec les services de la Métropole Nice Côte d'Azur et de la Ville de Nice d'un itinéraire d'accès des camions obligatoire, le moins nuisant vis-à-vis des zones habitées et des usages de la voirie,
- recherche de techniques les moins productrices de bruit,
- recherche d'un planning pour regrouper les travaux bruyants,
- surveillance et information : des actions d'information et de communication seront menées, notamment auprès des riverains du chantier. Lors des phases de travaux les plus bruyantes, les entreprises ayant en charge la réalisation du chantier pourront mettre en place un système de surveillance du bruit (capteur installé sur le site). Un tel système constituerait un indicateur de qualité, afin de vérifier que le chantier ne génère pas de nuisance préjudiciable à la santé des riverains. Le maître d'ouvrage spécifiera, dans les pièces particulières du marché, les objectifs en termes de niveaux sonores qu'il entend voir respecter sur le site.

Vis-à-vis des vibrations, des constats d'huissier (ou référé préventif) pourront être dressés préalablement au démarrage des travaux afin de diagnostiquer l'état initial des bâtiments. En cas de litige ultérieur (fissuration), ces constats préalables permettront de valider l'origine de l'impact éventuel et d'apaiser les discussions avec les riverains en instaurant un climat de confiance réciproque.

Interprétation des résultats et obligations réglementaires

La modélisation réalisée a pour objectif :

- l'établissement par le calcul des dépassements de seuil sur les bâtiments existants, imputables aux nouvelles voiries ou modification significatives de voiries existantes, ce qui permet ensuite de qualifier et de quantifier les obligations du maître d'ouvrage pour la protection des habitations et autres constructions sensibles,
- l'établissement des niveaux de bruit en façade des nouvelles constructions, ce qui permet de définir ensuite les niveaux d'isolation acoustiques nécessaires en fonction de la réglementation.

Impact sur les constructions existantes

Les constructions existantes concernées sont les constructions riveraines des nouvelles voies de desserte créées et des voies existantes aménagées (ou bordant le projet) dans le cadre de la nouvelle ZAC. L'analyse de l'état initial a montré que l'ambiance sonore est tantôt modérée, tantôt non modérée en fonction de la proximité des bâtiments des infrastructures de transport existantes (on note des niveaux diurnes se situant globalement entre 60 et 70 dB(A)). Les niveaux maximaux admissibles sont dès lors entre 60 et 65 dB(A) (suivant le niveau pré existant) et sont à respecter dans le cas d'une modification dite significative (augmentation de plus de 2 dB(A) due à l'impact du projet).

Pour rappel, on compte une douzaine d'immeuble et une dizaine de maisons individuelles qui voient leurs niveaux de bruit diminuer, pour certains stagner, voire pour quelques autres augmenter sans toutefois dépasser 2 dB(A) d'augmentation avec la contribution de toutes les voiries du projet. On ne constate donc nulle part une augmentation significative des nuisances qui nécessiterait la mise en place de mesures compensatoires. Ces conclusions ne prennent pas en compte le bruit aérien (qui devrait être le même dans tous les cas de figure) et le bruit futur de la ligne ferroviaire nouvelle qui est en phase étude (on ne peut simuler le bruit de ces sources simplement).

L'impact du projet sur l'ambiance sonore en phase aménagée sur les constructions existantes est dès lors non significatif d'un point de vue acoustique et ne nécessite pas la mise en place de mesures compensatoires.

Constructions nouvelles

Sur les 40 hectares de constructions prévus par le projet (logement, bureau, commerces...) on constate qu'en fonction de leur exposition au réseau de voirie, les niveaux de bruit devraient varier de 50 à 70 dB(A) en journée suivant les endroits. Les bâtiments les plus impactés par la voirie sont ceux se situant face aux infrastructures bordant le site de la future ZAC: l'autoroute A8, la promenade des anglais, le Bd René Cassin ou la route de Grenoble.

Il incombe au maître d'ouvrage de chaque bâtiment projeté de prendre en compte les nuisances sonores pour assurer un isolement acoustique à chaque construction en fonction de sa nature (les logements doivent par exemple être isolés conformément à l'arrêté du 30 mai 1996 relatif au classement des voies bruyantes).

Outre les contraintes liées au réseau de voirie, il faudra tenir compte de la zone de construction liée au plan d'exposition au bruit de l'aéroport, ainsi qu'au bruit de la future ligne nouvelle ferroviaire. Les bâtiments projetés seront donc isolés d'un point de vue acoustique en fonction des contraintes acoustiques liées au classement des voies bruyantes et aux contraintes d'isolation du plan d'exposition au bruit de l'aéroport.

Il est à noter que le plan d'aménagement prévoit d'intercaler de l'immobilier d'entreprise entre les logements et les principales infrastructures, notamment la voie ferrée. Ces bâtiments joueront donc un rôle d'écran acoustique vis -à-vis du bruit généré par la voie ferrée et les voiries périphériques.

4.11.3 La qualité de l'air

En phase chantier, les effets sur la qualité de l'air se traduiront par :

- une émission de poussières due aux travaux : les poussières soulevées par les engins durant les phases de terrassement/remblai et de manipulation des matériaux, les poussières soulevées lors des travaux de démolition,
- des émissions de monoxyde de carbone, dioxyde de carbone, oxydes d'azote, composés organiques volatiles et métaux lourds (plomb, cadmium, vanadium) liées à la circulation des engins de chantier et des poids lourds.

Les retombées de poussières impacteront les habitations riveraines des zones de démolition. Considérant que des logements sont localisés à proximité, les nuisances seront relativement importantes.

De plus, certaines opérations (notamment les opérations de bitumage) peuvent être une source d'odeurs, qui restent toutefois ponctuelles. Ces nuisances faibles et extrêmement limitées dans le temps, ne nécessitent pas la mise en place de mesures environnementales spécifiques.

Mesures

Afin de limiter l'impact sur la qualité de l'air, les mesures suivantes seront respectées :

- interdiction des opérations de brûlage des déchets,
- en cas de terrassement par temps sec, l'aspersion d'eau sur les sols sera effectuée afin de limiter les envols de poussière,
- lors des phases de démolitions, un arrosage des ouvrages sera réalisé,
- mise en place de bâches sur les camions,
- mise en place des bâches de protection autour des bâtiments lors des opérations de démolitions,
- rinçage des roues des camions en sortie de chantier avant circulation sur la voirie publique pour réduire les dépôts de terre et de boue...

Pour limiter les risques aux abords des chantiers liés aux salissures et aux boues, les entrepreneurs de travaux devront tenir la voie publique en état de propreté.

Des mesures de nettoyage en sortie de chantier seront prises pour assurer la sécurité des usagers du chantier, du site et des riverains.

Les sources d'odeurs désagréables pourront être réduites par le respect des prescriptions de chantier (gestion des déchets) et de la réglementation (contrôle technique des véhicules datant de moins de 6 mois).

Mesures spécifiques pour la phase démolition

Lors des démolitions, une méthode d'intervention spécifique devra être mise en oeuvre afin de réduire au maximum l'émission de poussières, de vibrations et de bruit, et de traiter avec efficacité le tri des déchets sur place en vue du recyclage des matériaux de construction.

Les entreprises en charge des chantiers de démolitions seront retenues au regard des mémoires techniques proposées dans leur offre. Ces mémoires décriront la méthode d'intervention proposée.

Etude air et santé

Conformément à la note méthodologique annexée à la circulaire n°2005-273 du 25 février 2005, une étude air et santé de niveau II a été réalisée et est annexée à la présente étude d'impact.

Conformément à la circulaire du 25 février 2005, le domaine d'étude a été défini Il se compose du projet lui-même et de l'ensemble du réseau routier impacté par une variation du trafic automobile de plus de 10% engendrée par le projet à l'horizon de référence.

Une bande d'étude est ensuite définie autour de chaque voie subissant, du fait de la réalisation du projet, une modification (augmentation ou diminution) des flux de trafic. La largeur de la bande d'étude est définie en fonction du trafic sur chaque axe selon les valeurs issues de la note méthodologique annexée à la circulaire du 25 février 2005.

Dans le cadre de l'opération de la ZAC Grand Arénas, la bande d'étude prise en compte est de 200 m de part et d'autre des axes routiers.

L'objectif est de calculer les émissions polluantes des différents tronçons pris en compte et composant le domaine d'étude. Les émissions ont été ainsi inventoriées pour chaque polluant considéré et permettront in fine de caractériser les situations par :

- l'estimation globale des émissions engendrées par le trafic routier,
- la détermination des coûts collectifs des pollutions et des nuisances,
- la modélisation des concentrations imputables au trafic routier,
- la réalisation d'un indice sanitaire.

Le réseau étudié est composé du projet, des tronçons pouvant varier de +/- 10% avec la mise en place du projet, mais aussi de certains axes structurants de l'aire d'étude reliés au projet. L'impact du projet de la ZAC Grand Arénas est ainsi étudié sur l'ensemble des tronçons pouvant être impactés directement ou indirectement (reports de trafics par exemple).

Il faut rappeler que les différentes estimations effectuées sont réalisées à :

- la situation actuelle 2010 (nommée SA),
- la situation « fil de l'eau » 2025 (nommée SFDE),
- la situation future 2025 avec le Grand Arénas finalisé (nommée SF).

La situation à l'état initial (SA) a pour seul objectif de servir de repère, puisque l'impact du projet sera apprécié à l'horizon de référence (2025).

Figure 138 : Tronçons étudiés aux horizons futurs SFDE / SF et bandes d'étude associées (BioMonitor)

Bilan des émissions liées au trafic

L'ensemble des données présentées dans le tableau ci-après, met en avant les émissions journalières calculées sur l'ensemble des tronçons étudiés.

Figure 139 : Calcul des émissions polluantes et variations par rapport à la SFDE (BioMonitor)

Les valeurs calculées aux états futurs peuvent mettre en avant des émissions parfois bien inférieures à l'horizon SA : c'est notamment le cas du benzène (en lien avec la diésélisation du parc et la baisse des consommations d'essence citées précédemment).

Concernant l'impact du projet, à savoir la comparaison entre les cas SFDE et SF, la tendance émissive est à la hausse, dans les mêmes proportions que pour les consommations énergétiques. Les variations, qui restent de faible ampleur, sont à mettre en relation avec les reports de trafics et le développement de la zone. Les histogrammes présentés ci-après, mettent en avant l'évolution des bilans d'émissions pour deux des principaux traceurs de la pollution routière : les oxydes d'azote (NOx) et le benzène.

Figure 140 : Evolution des émissions de NOx relatives au trafic des tronçons étudiés (BioMonitor)

Figure 141 : Evolution des émissions de benzène relatives au trafic des tronçons étudiés (BioMonitor)

Une baisse importante des émissions de benzène est observée entre la situation actuelle (SA – 2010) et la situation au fil de l'eau (SFDE – 2025). Elle est d'environ 59 %. Cette baisse est à mettre en relation avec la diésélisation du parc automobile français. Concernant les émissions d'oxydes d'azote, ces dernières présentent une baisse beaucoup moins marquée que pour les émissions de benzène. En effet, la baisse est d'environ 8 %. Cette baisse est à mettre en relation

avec les progrès technologiques qui auront, à l'horizon 2025, un effet bénéfique sur les émissions polluantes.

Entre les états futurs, les émissions de NOx et de benzène présentent un profil similaire. Le projet implique une augmentation de trafic sur certains axes et une augmentation des émissions pour les NOx (+ 5,8 %) et pour le benzène (+ 7,1 %). Néanmoins, dans les deux cas présentés. Ces variations restent de faible ampleur et ne permettent pas d'identifier des variations significatives des émissions polluantes entre les états futurs avec et sans projet (SFDE et SF).

Bilan des émissions de Gaz à Effet de Serre (G.E.S) liées au trafic

Les émissions de gaz à effet de serre sont également calculées par le logiciel IMPACT-ADEME qui prend en compte le dioxyde de carbone et deux autres polluants : le protoxyde d'azote (N₂O) et le méthane (CH₄). Ces deux derniers composés sont additionnés au CO₂, en prenant en compte leurs P.R.G (Potentiel de Réchauffement Global) respectifs. Les émissions de gaz à effet de serre sont exprimées en équivalent CO₂ (kg/jour eq. CO₂).

Figure 142 : Calcul des émissions polluantes relatives aux GES (BioMonitor)

Figure 143 : Bilans d'émissions d'équivalent CO₂ relatifs aux trafics des tronçons étudiés (BioMonitor)

A l'instar de plusieurs des polluants présentés précédemment, le bilan des émissions de G.E.S présente lui aussi une hausse de l'ordre de 5 % (variation entre SFDE et SF). Cet écart n'est pas assez significatif et souligne l'absence d'impact lié au projet.

Afin de mettre en avant les tronçons les plus sensibles en matière d'émissions polluantes, plusieurs représentations cartographiques sont proposées. Ainsi, les figures suivantes présentent les émissions linéiques pour le cas des NOx et du benzène (deux des principaux traceurs des émissions routières). Ces émissions linéiques sont exprimées selon une unité en masse/distance/durée permettant ainsi une comparaison des différents tronçons (en kg/km/jour pour les NOx et en g/km/jour pour le benzène). Les figures présentées ci-après présentent les émissions linéiques de NOx et de benzène pour les différents scénarii d'étude pris en compte.

Emissions linéiques d'oxydes d'azote

Figure 144 : Répartition géographique des émissions linéiques de NOx pour la situation actuelle (SA – 2010) relatives aux trafics des tronçons étudiés (BioMonitor)

Figure 145 : Répartition géographique des émissions linéiques de NOx pour la situation future (SFDE – 2025) relatives aux trafics des tronçons étudiés (BioMonitor)

Figure 146 : Répartition géographique des émissions linéiques de NOx pour la situation future (SF – 2025) relatives aux trafics des tronçons étudiés (BioMonitor)

Emissions linéiques de benzène

Figure 147 : Répartition géographique des émissions linéiques de benzène pour la situation actuelle (SA – 2010) relatives aux trafics des tronçons étudiés (bioMonitor)

Figure 148 : Répartition géographique des émissions linéiques de benzène pour la situation future (SFDE – 2025) relatives aux trafics des tronçons étudiés (BioMonitor)

Figure 149 : Répartition géographique des émissions linéiques de benzène pour la situation future (SF – 2025) relatives aux trafics des tronçons étudiés (BioMonitor)

Pour les deux polluants représentés, et plus particulièrement le benzène, la différence entre la situation initiale et les situations futures est plus marquée. On constate une baisse générale des émissions entre 2010 et 2025 pour le benzène et qui reste présente, mais de plus faible ampleur, pour les NOx. Les progrès technologiques compensent la hausse des émissions liée à l'accroissement du parc automobile, pour les polluants étudiés. Ce dernier constat confirme les bilans d'émissions calculés sur l'ensemble des tronçons étudiés, qui mettaient en évidence une diminution générale des émissions de NOx, et surtout des émissions benzéniques entre la situation initiale et les situations futures (diminution des émissions de benzène en lien avec la diésélisation du parc automobile).

Pour les NOx et le benzène, les tronçons présentant les plus fortes émissions en 2010 et 2025 sont ceux composant la Promenade des Anglais. Dans une moindre mesure, des émissions importantes sont également recensées sur le boulevard Pompidou.

La mise en place de la ZAC Grand Arénas est à mettre en relation avec de nouveaux tronçons et donc de nouveaux axes émissifs. Néanmoins ces derniers restent dans une gamme inférieure aux autres tronçons étudiés. En parallèle, par rapport à la situation initiale, le projet entrainera une baisse des émissions sur la Promenade des anglais, tronçon répertorié dans les plus émissifs, ainsi que sur le boulevard René Cassin.

Modélisation de la dispersion

Les situations modélisées sont caractéristiques d'une situation moyenne annuelle, croisant les trafics moyens journaliers annuels à des conditions météorologiques moyennes annuelles

Les concentrations sont modélisées pour sept polluants déjà étudiés dans les calculs des émissions, à savoir le NO₂, le SO₂, les particules PM_{2,5}, le CO, le benzène, le cadmium et le nickel. Par ailleurs, dans le but d'appréhender qualitativement la dispersion des polluants, des cartographies de la dispersion sont réalisées pour deux des polluants liés au trafic routier : le NO₂ et le benzène.

Pour tous les polluants précédemment cités, les modélisations réalisées caractérisent les concentrations autour des axes étudiés, combinant le bruit de fond ambiant et la contribution de la route. Les différentes modélisations ont été réalisées à partir des émissions polluantes calculées par le logiciel IMPACT-ADEME.

Résultats des calculs de dispersion relatifs au dioxyde d'azote et au benzène

Dans le cas spécifique du dioxyde d'azote et du benzène, des cartographies représentant la spatialisation des concentrations modélisées sont proposées. Ces deux polluants sont en effet considérés comme les deux principaux traceurs de la pollution atmosphérique d'origine routière et peuvent être comparés à des valeurs réglementaires à disposition.

Pour ces deux polluants, les concentrations modélisées pour les différentes situations sont présentées sur la figure suivante.

Les résultats obtenus sur certains points (en vert sur la carte) spécifiques sont aussi intégrés à l'interprétation. Une sélection de plusieurs sites représentatifs du secteur a été effectuée afin d'avoir un aperçu de l'impact à proximité des axes étudiés. Quatre points ont été sélectionnés et sont représentés :

- un point d'impact maximum situé au centre de la voie (variable géographiquement),
- un point situé sur à proximité à l'emplacement du futur parc des expositions,
- un point situé en bordure du boulevard René Cassin à proximité du lycée hôtelier Paul Augier,
- un point situé entre les futurs îlots de logements au centre du Grand Arenas (centre GA).

Figure 150 : points spécifiques intégrés à l'interprétation des résultats (BioMonitor)

- Cas du dioxyde d'azote

Pour la situation actuelle (SA), la concentration moyenne maximale modélisée est de $66,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ au niveau de l'autoroute A8. La valeur limite réglementaire ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) est dépassée sur les axes modélisés et sur une majorité des espaces publics situés dans la bande d'étude. Il faut noter que les teneurs les plus élevées sont obtenues au centre de la voie. Dans une moindre mesure des concentrations un peu moins importantes mais toujours supérieures à la valeur limite sont recensées sur l'avenue Pompidou, la Promenade des Anglais, le boulevard René Cassin et la route de Grenoble. Dans l'ensemble les résultats modélisés à l'état initial restent cohérents avec les mesures réalisées sur le secteur.

A l'horizon futur avec projet, on constate que les concentrations maximales sont encore élevées sur la Promenade des Anglais et l'avenue Pompidou. La situation reste donc stable sur ces axes, ce qui se traduit par une concentration maximale proche de $67,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$, et donc proche de la situation actuelle. Sur certains tronçons, de légères différences peuvent apparaître par le biais de la mise en place du projet et des reports de trafics associés. La principale différence entre les horizons futurs se situe au niveau du nouveau tronçon créé au centre de la ZAC. Des concentrations supérieures à la valeur réglementaires sont recensées sur cet axe tout en restant comprises entre 40 et $45 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Au-delà de chaque axe, il est important de souligner que la décroissance dans la bande d'étude est rapide et que la concentration rejoint la valeur limite à partir de 200 m. La décroissance est moins rapide sur l'ouest du domaine d'étude avec la présence de l'autoroute et l'avenue Pompidou. Concernant les points sensibles situés dans la bande d'étude, quel que soit l'horizon (avec ou sans projet) les concentrations simulées restent équivalentes (légèrement supérieures à la valeur réglementaire) et ne traduisent donc pas d'impact lié au projet.

Figure 151 : Comparaison pour le dioxyde d'azote - concentrations liées au trafic routier et au fond local (BioMonitor)

- Cas du benzène

Pour la situation actuelle (SA), la concentration moyenne maximale modélisée est de $2,25 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Cette concentration est supérieure à l'objectif de qualité ($2 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Elle est recensée au niveau de la Promenade des Anglais. Toutes les concentrations restent inférieures à la valeur limite réglementaire ($5 \mu\text{g}/\text{m}^3$) pour ce composé.

Entre les horizons futurs, SFDE et SF, la situation globale peut ici aussi être considérée comme similaire puisque les

concentrations moyennes maximales modélisées restent stables entre $1,82\mu\text{g}/\text{m}^3$ (SFDE) et $1,83\mu\text{g}/\text{m}^3$ (SF). L'objectif de qualité ($2\mu\text{g}/\text{m}^3$) et la valeur limite pour la protection de la santé humaine ($5\mu\text{g}/\text{m}^3$) ne sont donc pas atteints pour les situations futures. De plus, il faut souligner que la variation des concentrations par rapport au bruit de fond introduit dans le modèle est peu significative.

La mise en place du projet n'aura pas d'impact défavorable sur la qualité de l'air relative aux concentrations benzéniques.

Figure 152 : Comparaison pour le benzène - concentrations liées au trafic routier et au bruit de fond local (BioMonitor)

De manière générale, la modélisation de la dispersion reste concordante avec les mesures réalisées in situ (notamment au niveau de la décroissance des concentrations par rapport à la voie). Les plus fortes concentrations calculées s'associent aux tronçons les plus émissifs tels que ceux composant l'autoroute A8 et la Promenade des Anglais. Pour le NO₂ et le benzène, les teneurs rencontrées sont en adéquation avec l'urbanisation de la zone et le gradient entre les résultats des mesures menées localement.

Concernant les points particuliers de la bande d'étude situés au droit d'établissements sensibles, les objectifs de qualité pour le NO₂ sont dépassés quel que soit l'horizon d'étude mais restent dans la même gamme de valeurs. Le projet n'aura pas d'incidence significative sur les concentrations en NO₂ dans l'air.

La mise en place de la ZAC Grand Arenas et les reports de trafics associés sont à mettre en relation avec une évolution qui peut être parfois défavorable selon les secteurs, sans toutefois présenter de variations significatives.

Résultats des calculs de dispersion relatifs aux autres polluants

Les tableaux qui suivent reprennent les concentrations de polluants modélisées. Ces concentrations sont imputables au trafic routier et intègrent le bruit de fond local aux abords des tronçons étudiés. Les concentrations sont également présentées au niveau de trois lieux sensibles sélectionnés à proximité du projet.

La concentration représentative du niveau maximum atteint sur le domaine d'étude (variable géographiquement) est également présentée dans le tableau. Elle est généralement observée sur l'autoroute ou sur la Promenade des Anglais, au niveau des intersections.

- Cas du dioxyde de soufre

Figure 153 : Comparaison pour le dioxyde de soufre - concentrations liées au trafic et au bruit de fond local

Concernant la comparaison des scénarii, la mise en place du projet aura un effet peu marqué sur les concentrations en relation avec les axes étudiés. Il faut rappeler que ce composé est avant tout d'origine industrielle. Il est peu émis par le trafic routier. Par le biais des concentrations calculées, aucun dépassement de valeurs réglementaires n'est mis en évidence, notamment au niveau des secteurs sensibles.

- Cas des particules diesel (PM2,5)

Figure 154 : Comparaison pour les particules - concentrations liées au trafic routier et au bruit de fond local

Concernant la comparaison des différentes situations prises en compte (actuelle et futures), la mise en place du projet aura un effet peu marqué sur les concentrations en PM2,5 modélisées au niveau des secteurs sensibles. Pour les différents scénarii étudiés, aucun dépassement de la valeur réglementaire n'est mis en évidence malgré des valeurs se rapprochant du seuil.

- Cas du monoxyde de carbone

Figure 155 : Comparaison pour le monoxyde de carbone - concentrations liées au trafic et au bruit de fond.

Concernant la comparaison des différentes situations prises en compte (actuelle et futures), la mise en place du projet aura un effet peu marqué sur les concentrations atmosphériques en monoxyde de carbone. Pour les situations étudiées, et par

le biais des concentrations calculées, seul le « point max » (ici la Promenade des anglais) à la situation actuelle présente une teneur légèrement supérieure à la valeur réglementaire. Aucun autre dépassement de valeurs réglementaires n'est mis en évidence.

- Cas du cadmium

Figure 156 : Comparaison pour le cadmium - concentrations imputables au trafic et au bruit de fond local.

Pour les situations étudiées, aucun dépassement de la valeur réglementaire en cadmium n'est mis en évidence par le biais de la modélisation des concentrations.

- Cas du nickel

Figure 157 : Comparaison pour le nickel - concentrations liées au trafic routier et bruit de fond local.

Pour les trois situations étudiées, aucun dépassement de valeurs réglementaires en nickel n'est mis en évidence et les concentrations maximales restent toutes du même ordre de grandeur entre chaque horizon d'étude.

Réalisation d'un Indice Sanitaire Simplifié (IPP)

L'IPP (Indice Pollution Population) est un indicateur sanitaire qui permet de comparer différentes variantes avec la situation de référence. Cet indice intègre, d'une part, les concentrations, d'autre part la répartition spatiale de la population sur le domaine d'étude. L'IPP est considéré comme un outil de comparaison simplifié de situations et ne peut être utilisé comme un indicateur d'exposition absolue permettant de quantifier le risque encouru par la population.

Dans le cadre de cette étude, l'IPP est considéré comme un outil de comparaison simplifié de situations et ne peut être utilisé comme un indicateur d'exposition absolue permettant de quantifier le risque encouru par la population.

La circulaire n°2005-273 du 25 février 2005 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 préconise d'utiliser le benzène ou le NO₂ dans le calcul de cet indicateur. En raison de la faible variabilité des concentrations benzéniques et de leur niveau inférieur à l'objectif de qualité, c'est le NO₂ qui est utilisé dans la méthodologie pour plus de lisibilité. Dans cette étude et conformément à la circulaire n°2005-273, la détermination de l'IPP est réalisée par croisement :

- des données de populations,
- des concentrations moyennes annuelles en dioxyde d'azote (simulées dans la bande d'étude (ADMS Roads). Pour rappel, ces concentrations intègrent le bruit de fond urbain.

La figure ci-après présente la répartition de l'IPP pour la situation actuelle. Elle met en avant les zones les plus sensibles d'un point de vue de la pollution étudiée. Cette figure traduit le produit entre la population et les concentrations en dioxyde d'azote pour la situation actuelle. Un indice élevé peut être la conséquence soit d'une forte population, soit d'une concentration élevée.

Figure 158 : IPP pour la situation actuelle SA

Calcul de l'indicateur global

L'IPP est un indicateur représentatif des conséquences d'un bilan « santé » global vis-à-vis des populations exposées. A titre indicatif, l'apparition de différences fortes entre ces indicateurs est caractérisée par des amplitudes de 20 à 30%.

Figure 159 : Comparaison des IPP globaux

Le tableau ci-dessus présente des valeurs d'IPP similaires entre la situation actuelle et la situation future sans projet. Une valeur nettement plus élevée est calculée pour la situation avec projet. L'importance de l'IPP global calculé pour la situation future avec projet souligne donc que la mise en place du projet entraînera un impact significatif défavorable sur l'évolution de cet indice sanitaire (> 30%). Cette évolution est la conséquence directe de l'implantation de nouveaux logements sur la ZAC Grand Arénas. Cette hausse de population liée au projet entraîne en toute logique un bilan « Santé » défavorable entre ces deux situations futures. A noter que cet indice de comparaison repose uniquement sur les concentrations en dioxyde d'azote et ne traduit pas l'exposition de la population aux autres polluants.

Variations spatiales de l'Indice Pollution Population

La figure ci-après a été réalisée à partir des cadastres d'IPP aux différentes situations SFDE et SF. Elle présente les différences d'exposition entre les situations SFDE et SF pour les tronçons pris en compte et la population homogénéisée sur l'IRIS. Le principal atout de l'IPP est son utilisation en tant qu'indicateur global.

Les zones colorées en rouge correspondent à une augmentation de l'IPP (ou de l'exposition cumulée), les zones colorées en bleu correspondent à une diminution de l'IPP (amélioration de l'exposition des populations).

Les variations entre les situations futures du fait de la réalisation du projet montrent que :

- les évolutions favorables voire très favorables de l'IPP du fait de la création de la ZAC Grand Arenas ne sont pas identifiées,
- les évolutions défavorables mais peu significatives ($< + 10 \%$) sont mises en évidence à proximité du boulevard Cassin et de la route de Grenoble,
- les évolutions les plus défavorables ($> + 10 \%$) sont répertoriées au droit des espaces qui accueilleront des logements dans le cadre du projet, entraînant ainsi plus de personnes exposées.

Les foyers de population pointés lors de l'élaboration du cadastre d'IPP à la situation actuelle mais surtout les créations prévues dans le cadre de la ZAC sont apparents ici. Une évolution défavorable de la situation est donc constatée au droit de ces secteurs les plus peuplés. Ce constat attendu est logique puisque le projet est à mettre en relation avec de nouveaux logements qui seront confrontés à des concentrations qui, elles, n'évoluent peu.

Même si l'évolution sectorielle de l'IPP reste dans l'ensemble défavorable, les variations visibles restent majoritairement peu significatives ($< + 10\%$).

Ce constat est confirmé par la figure suivante qui montre que la population exposée sera plus importante lors de la situation avec projet.

Figure 160 : Répartition de la population entre SFDE et SF en fonction des concentrations

Au bilan, dans le cadre de ce projet, l'aménagement de la ZAC Grand ARENAS entraînera une légère hausse des concentrations sur certains axes (tels que la route de Grenoble ou le Bd René Cassin) mais qui restera non significative. L'arrivée de nouveaux logements entrainera la présence de nouveaux habitants exposés à des concentrations pouvant dépasser les seuils réglementaires (ce qui est déjà le cas à la situation actuelle et à la situation future sans projet). Sans cet effet structurel, le projet en lui-même ne semble donc pas entrainer d'impact significatif sur la qualité de l'air par le biais des méthodes et des hypothèses mises en oeuvre dans cette étude. Les concentrations des principaux polluants traceurs de l'activité routière restent équivalentes avec/sans projet et proches de certains seuils réglementaires.

4.11.4 Emissions lumineuses

La réalisation du projet d'aménagement nécessite la mise en place de divers luminaires voués à mettre en valeur et éclairer le site de façon raisonnée.

Mesures

Les dispositifs d'éclairage de remplacement seront conçus de manière à éviter la diffusion de la lumière vers le haut. Les éclairages seront pourvus de dispositifs permettant de diriger les faisceaux lumineux uniquement vers le sol, ou mieux la zone devant être éclairée. L'éclairage se fera depuis le haut vers le bas, avec un angle du flux lumineux au minimum de 20° sous l'horizontale. Les éclairages ne devront pas être orientés vers les zones naturelles et boisées.

Les lampes dont le spectre d'émission contient une faible proportion d'UV seront privilégiées afin d'attirer le moins d'insectes possible.

La durée et l'intensité de l'éclairage seront réduites autant que possible. L'utilisation de lasers et projecteurs à but publicitaire sera évitée.

Des campagnes de sensibilisation du public sur les effets négatifs de l'éclairage extérieur sur la biodiversité (en lien avec les économies d'énergie) pourront être engagées.

L'opération Grand Arénas induit une production importante de déchets (opérations de démolition et de terrassement).

Les prescriptions imposées lors des travaux permettront de limiter cet impact (tri des déchets, réutilisation de matériaux recyclables, réutilisation des déblais, ...).

Les travaux engendreront des nuisances sonores et vibratoires pour les riverains.

A terme, le projet n'induit pas une augmentation significative des nuisances. Le projet a une incidence peu importante sur le bâti riverain existant.

A terme, l'isolation acoustique des logements vis-à-vis des différentes infrastructures existantes et projetées (terrestres et aériennes) sera assurée pour assurer le respect de la réglementation sur le bruit.

Les travaux induiront un impact temporaire sur les émissions atmosphériques. Plusieurs mesures permettront de limiter cet impact. Une méthode spécifique sera mise en oeuvre lors des opérations de démolitions.

L'aménagement de la ZAC Grand Arénas entraînera une légère hausse des concentrations sur certains axes (tels que la route de Grenoble ou le Bd René Cassin) mais qui restera non significative. L'arrivée de nouveaux logements entraînera la présence de nouveaux habitants exposés à des concentrations pouvant dépasser les seuils réglementaires (ce qui est déjà le cas à la situation actuelle).

Sans cet effet structurel, le projet en lui-même ne semble donc pas entraîner d'impact significatif sur la qualité de l'air par le biais des méthodes et des hypothèses mises en oeuvre dans cette étude. Les concentrations des principaux polluants traceurs de l'activité routière restent équivalentes avec/sans projet et proches de certains seuils réglementaires.

4.12 Modalités de suivi des mesures et de leurs effets

Une présentation des principales modalités de suivi des mesures d'accompagnement, ainsi que des modalités de suivi de leurs effets dans le temps est réalisée dans ce chapitre.

Un dispositif de suivi des mesures en faveur de l'environnement et plus généralement de la prise en compte de l'environnement dans le projet pourra être mis en place dans le cadre du projet.

Les objectifs de ce suivi sont avant tout de vérifier la pertinence et l'efficacité des mesures mises en place, et de proposer éventuellement des adaptations.

A l'échelle de l'Eco-Vallée, l'EPA Plaine du Var a réalisé un cadre de référence applicable à l'ensemble des projets réalisés sur la plaine du Var. Ce cadre permet à l'EPA Plaine du Var de réaliser un suivi de la mise en oeuvre des mesures et de leurs effets.

Pour obtenir la reconnaissance de l'exemplarité de l'opération d'aménagement Grand Arénas dans le cadre de l'Eco-Vallée, l'EPA Plaine du Var imposera dans les cahiers de cession de terrain aux aménageurs l'application de ce cadre de référence et établira des fiches d'évaluation à chaque phase de conception et de réalisation de chaque ilot. Ces éléments lui permettront de vérifier le positionnement de l'opération par rapport au profil choisi parmi les différents profils établis dans le cadre de référence de qualité environnementale.

Ce dispositif d'évaluation permettra de suivre les performances des mesures d'accompagnement mises en oeuvre dans le cadre du projet.

Les modalités de suivi des mesures et de leurs effets mises en oeuvre sont présentées ci-dessous. Il s'agit d'une liste indicative et non exhaustive.

Système de management de l'opération et gouvernance

· Mettre en place une équipe pluridisciplinaire avec les compétences nécessaires pour assurer la bonne mise en oeuvre et le suivi du cadre de référence et des objectifs fixés dans le cadre de l'opération.

·

Appliquer la charte chantier propre.

.

Mettre en oeuvre des auto-évaluations périodiques du projet afin de s'assurer de la bonne prise en compte et de l'atteinte des objectifs visés, à partir du tableau de bord de qualité environnementale. En cas de non atteinte, des actions de remédiation pourront être envisagées.

.

Réaliser un bilan de l'opération à la livraison faisant état des objectifs atteints à l'issue de la réalisation à partir du tableau de bord de qualité environnementale.

.

Réaliser un bilan de l'opération deux ans après la livraison faisant état des performances atteintes et mesurées.

.

Etablir un plan de concertation/communication propre à l'opération (articles dans la presse, réunions ayant trait à l'environnement, ...).

.

Produire un livret usager en phase livraison.

Paysage et biodiversité

.

Mettre en place un suivi de la non introduction d'espèces invasives (comptes-rendus de visites).

.

Organiser un suivi du développement et de l'entretien des aménagements paysagers : mettre en oeuvre un suivi des plantations et réaliser un bilan vert après la livraison.

.

Etablir une évaluation écologique comprenant un état initial, une évaluation de l'impact du projet, la définition des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation et le bilan final écologique réalisé un an après la mise en service de l'aménagement.

Confort acoustique des riverains

.

Réaliser des mesures acoustiques en façade des habitations riveraines en phase chantier afin de vérifier la conformité des objectifs réglementaires.

.

Réaliser une étude acoustique après la mise en service afin de vérifier le respect des niveaux acoustiques réglementaires.

Qualité de l'air

. Réaliser des campagnes de mesures de la qualité de l'air extérieur après la mise en service (concentrations de polluants à comparer avec les objectifs de qualité de l'air, les seuils d'alerte et les valeurs limites recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé).

. Réaliser des campagnes de mesure de la qualité de l'air à l'intérieur des bâtiments, notamment des habitations, après mise en service.

Consommation en énergies

. Réaliser une étude thermique et énergétique des bâtiments détaillant les calculs pour les consommations en kWhep/(m².an) postes par postes (chauffage, climatisation, éclairage, ventilation...), le taux de couverture de ces consommations par les énergies renouvelables et/ou des énergies de récupération, les émissions de gaz à effet de serre et la justification du respect des exigences réglementaires en termes de confort d'été ainsi que les éventuelles mesures de prévention par rapport au changement climatique.

. Réaliser un bilan sur les performances du projet vis-à-vis de la consommation énergétique, qui atteste du respect des engagements pris en termes et de confort d'été.

Gestion de la ressource en eau

. Réaliser un suivi de la qualité des eaux pluviales rejetées (normes de qualité physico-chimiques : MES, Zn, Pb, hydrocarbures, DCO).

. Organiser un contrôle périodique des ouvrages d'assainissement pluvial : réaliser un bilan annuel et après chaque épisode pluviométrique important (bilan annuel et comptes-rendus d'intervention).

. Réaliser un suivi du nombre d'accidents liés au transport de matières dangereuses et un contrôle périodique des ouvrages de rétention des pollutions accidentelles.

. Réaliser un suivi de la consommation en eau potable par rapport à la consommation de référence.

Déchets

- Réaliser un suivi de la production de déchets en phase chantier et dans le cadre de l'exploitation de l'aménagement.

- Réaliser un bilan de la performance de l'aménagement en matière de valorisation des déchets : réaliser un bilan des déchets réutilisés, recyclés ou valorisés lors de la phase chantier (évaluer si le niveau de recyclage et de valorisation des déchets a été atteint) et dans le cadre de l'exploitation de l'aménagement (évaluer le pourcentage de déchets valorisés).

Déplacements

- Mettre en oeuvre un suivi du report modal attendu, du développement de l'utilisation des modes doux et de la fréquentation des transports en commun par la réalisation d'une enquête déplacements qui évaluera les types de déplacements effectués (modes, nature, volume) et les niveaux de fréquentation associés.

Socio-économie

- Réaliser un suivi socio-économique à l'échelle du quartier : évolution démographique à l'échelle du quartier, développement économique, taux de chômage et géographie de l'emploi pour les populations du quartier.

5 ANALYSE DES EFFETS CUMULÉS

5.1 Préambule

Notion d'effets cumulés

Les effets cumulés sont le résultat du cumul et de l'interaction de plusieurs effets directs et indirects générés par un même projet ou par plusieurs projets dans le temps et dans l'espace et pouvant conduire à des changements brusques ou progressifs des milieux.

Cadre réglementaire

L'article R.122-5 du Code de l'Environnement (alinéa 4) précise que l'étude d'impact doit comporter une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

- ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique,
- ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public.

Conformément à la réglementation, une analyse des effets cumulés entre les différents projets de l'aire d'étude est réalisée et fait l'objet de ce chapitre. Elle prend en compte les projets identifiés à l'échelle de la plaine du Var, dont le stade d'avancement est suffisant pour en évaluer les impacts (étude d'impact disponible notamment).

5.2 Sources et limites d'analyse

Le niveau d'analyse des effets cumulés est limitée par les divers stades d'avancement des différents projets, et donc par le

niveau de détails des informations disponibles à ce jour.

L'analyse des effets cumulés présentée ci-après porte, conformément au décret du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact, sur les projets identifiés à l'échelle de la plaine du Var, ayant fait l'objet d'une étude d'impact, où une analyse des effets du projet a été réalisée..

5.3 Contexte de l'OIN Eco-Vallée

L'OIN Eco-Vallée est appelée à devenir un territoire de référence en matière de développement durable, et à impulser à la métropole azuréenne un nouveau souffle susceptible d'accroître son rayonnement international.

Dans ce cadre, l'ensemble des problématiques environnementales sont prises en compte dès la phase de conception des projets d'aménagement sur le territoire de la plaine du Var :

- le risque d'inondation : comme prescrit par le PPRI, un schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble (SCHAE), en cours de validation. La conception urbaine et architecturale de la ZAC est réalisée en itération avec ce document,
- la préservation des continuités écologiques, la valorisation des espaces naturels et la prise en compte de la proximité de la zone Natura 2000 (ZPS Basse vallée du Var) par l'aménagement paysager des espaces publics et l'application du guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques dans l'Eco-Vallée,
- la préservation des ressources (eau, énergie, ...) par la mise en oeuvre de la démarche EcoCité : les projets d'aménagement doivent répondre à un haut niveau de performance environnementale et d'innovation (réseaux intelligents, intégration des énergies renouvelables, bâtiments démonstrateurs de performances environnementales et innovants en termes d'usage ou de fonctions urbaines en lien avec l'intermodalité, l'espace public, ...).

Le positionnement environnemental de l'OIN Eco-Vallée vise à développer une éco-exemplarité et une urbanisation responsable en atteignant les objectifs suivants :

- concevoir un nouvel urbanisme, innovant, durable et adapté au contexte méditerranéen,
- créer et animer un territoire de démonstration des politiques du Grenelle de l'Environnement,
- tendre vers une autonomie énergétique,
- instaurer une relation différente avec la nature, le fleuve, et l'eau,
- organiser la plaine selon les principes de la mixité fonctionnelle et sociale, en veillant à une utilisation économe de

l'espace.

Dans cette optique, le projet d'aménagement de la Zone d'Aménagement Concerté Grand Arénas sera une réalisation exemplaire par l'application du cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction (voir chapitre relatif au CRQE ci-avant) : le cadre de référence est pris en compte dans les phases de conception et de réalisation des aménagements (chantier vert, contrôle continu en phase travaux pour vérifier le bon respect de préconisations, ...).

5.4 Présentation des projets pris en compte

En tant que site d'implantation de la Zone d'Aménagement Concerté Grand Arénas choisi pour son caractère stratégique, la basse vallée du Var est l'échelle d'étude choisie pour l'analyse des effets cumulés

Ce territoire stratégique pour l'aménagement et le développement des Alpes Maritimes fait l'objet de nombreux projets d'aménagement et de développement.

La liste des projets pris en compte pour l'analyse des effets cumulés sont présentés ci-dessous :

- Les projets ayant donné lieu à étude d'impact :

.

La ligne de tramway Est-Ouest et le pont rail de la ligne est-ouest du tramway : dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique pour la réalisation de la ligne Est-Ouest du tramway de Nice, réalisée par Ingérop, version juin 2011,

.

Le stade Allianz Riviera étude d'impact « Nice Eco Stadium », réalisée par le bureau Veritas, version février 2011,

.

Programme immobilier d'accompagnement de Nice Stadium : étude d'impact réalisée par le bureau Veritas, version octobre 2011,

.

Le Projet de Rénovation Urbaine du quartier des Moulins - opération ANRU : dossier d'enquête publique réalisée par Indiggo, version octobre 2011,

.

Autoroute A8 – aménagement de la section Saint-Laurent-du-Var Nice Saint-Augustin : dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, réalisée par Ingérop, version novembre 2009,

.

La voie de 40 m (phase 1) : dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique comportant étude d'impact et évaluation économique et sociale « réalisation d'une voie structurante de 40 mètres de largeur, phase 1 : Digue des Français – Avenue Auguste Vérola », réalisée par SEGC Foncier, version février 2011,

.

Travaux de protection hydraulique sur la digue Saint-Laurent-du-Var : dossier d'enquête publique, version août 2012.

- L'opération Grand Arénas : cette opération située au coeur de l'Opération d'Intérêt National Eco-vallée, abrite deux projets d'aménagement faisant l'objet d'instructions distinctes auprès des services de l'Etat :

·
La ZAC Grand Arénas : ce projet est l'objet de la présente étude d'impact. Ce chapitre vise à évaluer les effets cumulés de cette opération avec les projets listés ci-avant et avec les espaces publics du Pôle d'Echanges Multimodal,

·
Les espaces publics du pôle d'échanges multimodal : dossier d'enquête publique réalisé par EGIS France, version janvier 2013.

Le plan ci-après localise les projets pris en compte pour l'analyse.

Figure 161: carte de localisation des projets pris en compte dans l'analyse des effets cumulés (Egis)

5.4.1 Le projet d'aménagement du Grand Arénas (EPA Plaine du Var)

Au coeur de l'opération d'intérêt national Eco-Vallée, le secteur du Grand Arénas constitue un lieu stratégique pour l'aménagement et le développement de la plaine du Var dans le cadre d'une démarche d'innovation et de performance environnementale.

Sur une superficie d'environ 51 ha, à proximité de l'aéroport international de Nice Côte d'Azur, le secteur du Grand Arénas est amené à se développer sur la base d'un programme comportant notamment, au sein d'un nouveau centre d'affaires, le pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport ainsi que le nouveau parc des expositions.

L'aménagement du quartier du Grand Arénas, hors secteur d'aménagement du quartier du pôle d'échanges multimodal, sera réalisé dans le cadre d'une procédure d'aménagement spécifique sous la forme d'une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC), objet du présent dossier.

Le programme de la ZAC Grand Arénas présente une constructibilité d'environ 570 000 m² SHON et respecte le principe de mixité fonctionnelle en développant des bureaux (320 000 m²), des logements (100 000 m²), des équipements (85 000 m² dont 75 000 m² pour un parc des expositions), des commerces, des hôtels et des services (65 000 m²).

Les quatre enjeux qui sous-tendent l'aménagement de ce quartier sont :

- le développement économique,
- l'accessibilité des modes de mobilité durables,
- l'intégration de la nature dans la ville,
- la mixité fonctionnelle et sociale.

Pour le projet du Grand Arénas, les principaux impacts identifiés sont les suivants :

- impacts en phase chantier : conditions de circulation modifiées, nuisances sonores, émissions de poussières, risques de pollution accidentelle de la ressource en eau, ...
- gestion du risque d'inondation par la réalisation d'un schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement

d'ensemble,

- réduction de l'imperméabilisation du site,
- effets positifs sur le contexte socioéconomique, attractivité du quartier (création de logements, bureaux, équipements),
- impacts positif sur les déplacements : amélioration des conditions de déplacements,
- amélioration du cadre de vie : réorganisation et amélioration des espaces publics, création d'espaces verts,
- impact positif sur le paysage : création d'un paysage structuré.

5.4.2 Le projet d'aménagement du quartier du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport (EPA Plaine du Var)

La réalisation du quartier du pôle d'échanges multimodal constitue ainsi le premier maillon d'un grand quartier de ville, qui sera édifié dans le cadre de la Zone d'Aménagement Concerté Grand Arénas. Ces deux projets situés dans des territoires emboîtés sont totalement complémentaires et constituent globalement l'opération du Grand Arénas.

Le quartier du pôle d'échanges multimodal de Nice Aéroport se positionne comme un périmètre à très haut niveau d'innovation au service des usagers pour une mobilité durable et optimisée. Il sera le premier des noeuds de services de transports programmés dans la chaîne de pôles d'échanges multimodaux prévus sur Nice et la plaine du Var. Sa proximité directe avec l'aéroport de Nice Côte d'Azur et le quartier d'affaire de l'Arénas en fait une entrée de ville à vocation internationale.

Afin de conforter cette vocation, le site fera également l'objet d'un programme de renouvellement urbain du tissu existant, le tout accompagné d'un programme de mise en valeur du paysage.

Figure 162: vue de l'axe du pôle d'échanges multimodal depuis la Promenade des Anglais

Sur une emprise de 8 ha, les espaces publics accompagnent les fonctionnalités de transports et réalisent le lien au sein du quartier du pôle d'échanges multimodal avec le programme immobilier prévisionnel du pôle qui se compose de 5 îlots et comporte plusieurs équipements et infrastructures de transport.

Les espaces publics constituent à eux seuls une opération que l'EPA pilote en partenariat avec les autres acteurs du projet du Grand Arénas pour une conception d'ensemble cohérente.

Ces espaces sont structurés autour d'un axe nord-sud support des transports collectifs en site propre pour la ligne est-ouest du tramway, une voie bus dédiée dans chaque sens, une piste cyclable et des cheminements piétons. Cet axe a été dessiné dans la continuité de la future voie de 40 m qui dessert la Plaine du Var. Un axe vers l'Est, support de l'un des demi-quais de la station de tramway sera aménagé exclusivement pour les modes doux.

L'opération d'aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas qui a reçu un avis positif de l'autorité environnementale.

L'étude d'impact de ce projet est donc soumise à l'avis de l'autorité environnementale (en cours).

Les principaux impacts relatifs au projet d'aménagement du quartier du pôle d'échanges multimodal sont les suivants :

- impacts en phase chantier : conditions de circulation modifiées, nuisances sonores, émissions de poussières, risques de pollution accidentelle de la ressource en eau, ...
- gestion du risque d'inondation par la réalisation d'un schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble,
- effets positifs sur le contexte socioéconomique, attractivité du quartier (création de bureaux, équipements),
- impacts positifs sur les déplacements : amélioration des conditions de déplacements qui conduira à une forte augmentation des usages des TC
- réduction des espaces imperméabilisés par la création de 25% d'espaces en pleine terre,
- amélioration du cadre de vie : réorganisation et amélioration des espaces publics,
- impact positif sur le paysage : création d'un paysage structuré,

5.4.3 L'extension du réseau de tramway (NCA)

Quatre lignes à l'horizon 2030 avec 70 stations et un réseau de 36 km : l'extension de la ligne 1 pour relier Nice à La Trinité, la ligne Est-Ouest pour relier le port de Nice à l'aéroport, la ligne Sud-Nord pour accompagner le développement de

l'Eco Vallée, la ligne littorale au-delà du Var pour desservir les communes de l'ouest du Var.

L'analyse des effets cumulés ne prend en compte que l'étude relative à l'aménagement de la ligne Est-Ouest.

Le projet de ligne Est-Ouest s'étend sur un linéaire de 11,3 km entre son terminus Est, la station Port/Ile de Beauté, et ses deux terminus Ouest, Nikaïa/Centre Administratif et Aéroport Terminal 2.

Elle comporte un total de 19 stations et la traversée du centre-ville de Nice se fait grâce à un tunnel de 3,2 km de long ; quatre stations enterrées sont aménagées sur cette section souterraine : Alsace-Lorraine, Jean Médecin, Square Durandy et Garibaldi.

La réalisation de cette ligne s'accompagne de la création de quatre parcs relais et de quatre pôles d'échanges permettant les connexions avec le réseau de bus existant, dont le pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport.

Elle nécessite également l'aménagement d'un centre technique, le Centre Technique Nikaïa, implanté dans la plaine du Var, au niveau du terminus Nikaïa/Centre Administratif.

Afin de permettre au tramway, mais aussi au réseau de bus, de franchir en passage inférieur les voies ferrées de la ligne Marseille-Vintimille, un ouvrage d'art de franchissement (pont-rail) sera créé.

Cet ouvrage sera constitué de deux travées de 20 m, permettant ainsi de s'assurer une ouverture totale d'environ 40 mètres. Le tablier de l'ouvrage sera constitué d'une ossature mixte poutrelles enrobées.

La conception/réalisation de cet ouvrage est sous maîtrise d'ouvrage Réseau Ferré de France (RFF).

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de ligne est-ouest de tramway a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 3 novembre 2011. Par ailleurs, le CGEDD a émis un avis sur le projet de Pont Rail le 11 juillet 2012.

Pour le projet d'aménagement de la ligne Est-Ouest de tramway, les principaux impacts identifiés sont les suivants :

- impacts en phase chantier : conditions de circulation modifiées, nuisances sonores, émissions de poussières, risques de pollution accidentelle de la ressource en eau, ...
- impacts sur l'aquifère et les eaux souterraines par la création d'un tunnel et de stations enterrées pouvant entraîner des variations du niveau de l'aquifère superficiel, (section hors plaine du Var)
- augmentation des surfaces imperméabilisées, notamment pour la construction du centre technique, compensée par la création de structures de rétention,
- amélioration de la qualité de l'air : forte réduction des émissions de gaz par la mise en oeuvre d'un mode de

transport propre et une réorganisation de l'intermodalité,

- impacts sur des parcs et jardins, réduits par la création de nouveaux espaces verts et de plantations,
- impacts sur le patrimoine, en raison de la proximité de nombreux monuments historiques de la ville de Nice, qui nécessitent l'avis de l'ABF avant les travaux et du contexte archéologique sensible (diagnostic archéologique préventif),
- effets positifs sur le développement économique : l'accès et la desserte du centre-ville et des axes empruntés par le tramway sont facilités et augmentent l'attractivité des commerces, liaisons entre les pôles d'activités économiques de la métropole, ...
- amélioration du cadre de vie : amélioration des espaces publics et des conditions de déplacements, impact acoustique bénéfique, ...
- réorganisation des déplacements : baisse globale des trafics, augmentation de la fréquentation du réseau de transport en commun due à un report modal de la voiture particulière vers les transports en commun,
- impacts sur l'offre actuelle de stationnement : 30% de l'offre est supprimée, en partie compensée par la création de parcs relais,
- impact vibratoire de l'infrastructure pris en compte par la mise en place de mesures (dispositifs anti -vibratiles).

5.4.4 Le stade Allianz Riviera (NCA)

Le projet de stade Allianz Riviera, anciennement appelé Nice Stadium consiste en la création d'un grand équipement sportif et multifonctionnel, qui s'accompagne d'un programme immobilier à destinations multiples (musée des sports, commerces, bureaux, ...) sur une parcelle de 12 ha.

Ce projet comprend :

- le stade multifonctionnel de 35 000 places pouvant accueillir des rencontres sportives internationales (notamment l'Euro 2016), ainsi que l'accueil de séminaires, de concerts et autres grands évènements,
- le musée national du sport qui développera des expositions sur 3 000 m² répartis sur plusieurs niveaux,
- un programme commercial, de services et de bureaux de 29 000 m² situé dans le socle du stade,
- 1 450 places de stationnement en souterrain,
- la création d'un parc d'environ 3 ha.

Le projet d'aménagement du stade a reçu un avis de l'autorité environnementale émis le 17/03/2011.

Le programme immobilier d'accompagnement de cet équipement a reçu un avis de l'autorité environnementale émis le 13/01/2012.

Pour le projet d'aménagement du stade Allianz Riviera, les principaux impacts identifiés sont les suivants :

- impacts en phase chantier : conditions de circulation modifiées, nuisances sonores, émissions de poussières, risques de pollution accidentelle de la ressource en eau, ...
- impacts sur les eaux souterraines et la nappe alluviale du Var : pompage des eaux de la nappe prévu pour l'exploitation du stade, risque de rabattement du niveau de la nappe,
- augmentation des surfaces imperméabilisées et rejet des eaux pluviales vers le Var : création de réseaux de collecte des eaux pluviales, de structures de rétention,
- rejets atmosphériques générés par les installations du stade et les commerces : la part de la pollution induite par le trafic moyen du projet n'est pas significatif au regard des émissions actuelles des axes majeurs

empruntés,

- niveaux sonores engendrés lors des manifestations dans le stade (traitement acoustique, ...),
- impacts sur le paysage : l'insertion du projet dans son environnement est travaillée dans une logique d'aménagement global du territoire (création d'un parc paysager,...),
- impacts négatifs des niveaux de trafic induits par le projet, notamment lors des matchs au stade,
- impacts modérés sur les déplacements : la desserte et l'accès au stade sont facilités pour les modes doux (cheminements piétonniers, bandes cyclables), l'utilisation du réseau de transport en commun est favorisée par l'aménagement de parkings en périphérie et la mise en place de navettes,
- impacts positifs sur le contexte socioéconomique : création d'emplois en phase chantier et durant la phase d'exploitation.

5.4.5 Le projet de renouvellement urbain du quartier des Moulins (NCA)

Ce projet émane d'une volonté de réhabiliter une zone urbaine fortement peuplée et dépréciée et un périmètre inclus dans un espace en mutation. La démarche ANRU vise donc à travailler sur l'existant afin de transformer le parc de logements et l'offre de résidentialisation que constitue le quartier des Moulins.

Le projet de rénovation urbaine (PRU) du quartier des Moulins a débuté en 2008 avec les premières réunions publiques. Le projet a été officiellement lancé par la signature de la convention du PRU le 9 avril 2010 par l'ANRU.

Le projet comporte la réhabilitation, la démolition et la reconstruction de nombreux logements, bureaux et équipements, ainsi que la création d'environ 76 000 m² d'espaces publics sur un espace de 16 ha.

En matière de logement, l'opération comporte deux trajectoires :

- la rénovation : plusieurs immeubles subiront une réhabilitation permettant d'atteindre des objectifs de performance énergétique élevés, avec un label tel que BBC Rénovation,
- la reconstruction : des blocs seront progressivement détruits soit pour de nouvelles constructions, soit pour des aménagements publics (voirie, squares, places, ...).

Les objectifs de cette opération sont regroupés sous 7 axes prioritaires :

- Inscrire, à moyen et long terme, le quartier des Moulins dans la recomposition de la plaine du Var, en développant un projet global de renouvellement urbain, économique et social adapté au quartier et coordonné avec le territoire de l'Opération d'Intérêt National.
- Ouvrir le quartier sur son environnement en procédant à son désenclavement urbain et en le reliant à la ville.

- Rééquilibrer la structure de l'habitat par l'introduction d'une mixité des types de logements, la réduction des poches de forte densité de logements sociaux et le développement de résidences.
- Restructurer une trame viaire cohérente et hiérarchisée, organiser les lieux publics, le stationnement ainsi que les résidences afin de retrouver un fonctionnement apaisé et ordonné.
- Dynamiser la présence de services publics et des commerces afin d'accompagner la revalorisation de l'image, l'attractivité du quartier et sa qualité de vie.
- Placer le projet social au coeur du projet de quartier et participer à la réduction des difficultés et à la restauration du lien social.
- Augmenter la qualité et la cohérence des services de gestion urbaine de proximité.

L'avis de l'autorité environnementale sur le dossier d'enquête publique du projet de rénovation urbaine du quartier des Moulins a été émis le 28 août 2011.

Pour l'opération de renouvellement urbain du quartier des Moulins, les principaux impacts identifiés sont les suivants :

- impacts en phase chantier : conditions de circulation modifiées, nuisances sonores, émissions de poussières, risques de pollution accidentelle de la ressource en eau, ...
- effets positifs engendrés par l'augmentation des surfaces végétalisées perméables : diminution du ruissellement,
- dérangement de la faune lors des opérations de démolitions,
- effets positifs sur le paysage et le cadre de vie : requalification paysagère du quartier,
- impacts positifs sur le contexte socioéconomique : rénovation des logements, attractivité et dynamisme du quartier, ...
- impacts sur l'offre de stationnement : diminution du nombre de places, compensée à terme par le report modal attendu lors de la mise en service de la ligne de tramway,
- nuisances sonores induites par l'ouverture de la rue des Moulins, compensées par des mesures d'isolation.

5.4.6 L'aménagement de l'échangeur A8 (Escota)

Ce projet prévoit :

- la rectification du tracé de l'autoroute A8 et son élargissement à 2x3 voies sur la section Nice Promenade des Anglais / Nice Saint-Augustin,
- l'aménagement du diffuseur de Nice Promenade des Anglais avec la réalisation d'une liaison entre l'autoroute A8 et la route de Grenoble
- l'aménagement du diffuseur de Nice Saint-Augustin.

Le but de ces aménagements est d'atténuer les problèmes de saturation récurrents dans le secteur, améliorer la sécurité, fluidifier les échanges entre l'autoroute et la route de Grenoble, et faciliter les mouvements au droit du diffuseur de Nice Saint-Augustin.

Le projet d'aménagement de la section Saint-Laurent-du-Var / Nice Saint-Augustin a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 30 novembre 2010.

Pour l'aménagement de l'échangeur A8, les principaux impacts identifiés sont les suivants :

- impacts en phase chantier : conditions de circulation modifiées, nuisances sonores, émissions de poussières, risques de pollution accidentelle de la ressource en eau, ...
- impacts ponctuels sur la topographie,
- imperméabilisation de nouvelles surfaces, compensée par l'aménagement d'un réseau de collecte des eaux pluviales et des ouvrages de gestion des eaux,
- impacts sur la qualité de l'air : augmentation des émissions liée à l'augmentation des distances parcourues (création de nouvelles bretelles autoroutières) et des trafics,
- impacts positifs sur les habitats naturels du Var par l'intégration de mesures d'assainissement pluvial éliminant tout rejet dans le fleuve,
- impacts positifs sur les déplacements : amélioration des conditions de circulation, rétablissement des modes doux, atténuation des phénomènes de saturation et amélioration des échanges,
- impacts positifs sur le contexte socioéconomique : amélioration de la desserte du secteur et de son attractivité, avec des effets positifs sur les activités économiques,
- impacts positifs sur la sécurité routière au niveau de l'autoroute A8 et de ses diffuseurs,
- impact positif sur le paysage par la mise en valeur de l'entrée Ouest de la ville de Nice, intégrée dans une démarche de développement durable.

5.4.7 L'aménagement de la voie de 40 m (NCA)

Le projet d'aménagement de la voie de 40 mètres a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale émis le 7 avril 2011.

Ce projet constitue l'armature structurante de l'ensemble des projets sur la plaine du Var, sur une longueur d'environ 8 km.

Ce programme d'aménagement comporte trois phases :

- Phase 1 : secteur Sud – Digue des Français – Avenue Auguste Vérola (3,8 km).
- Phases 2 et 3 : secteur Nord – Avenue Vérola – Carrefour des Combes (4,1 km).

Seuls les aménagements liés à la phase 1 (horizon 2010-2020) sont à ce jour suffisamment connus pour être pris en compte dans l'évaluation des effets cumulés. Les phases 2 et 3 de l'aménagement de la voie de 40 m sont envisagées pour un horizon 2020-2030.

Cette voie joue le rôle principal de communication et de transports dans la plaine et assure le lien entre les futures zones d'aménagement. Elle accueillera sur son tracé une partie de la ligne de tramway Sud -Nord, entre la Digue des Français et Lingostière.

Dans le cadre de la phase 1, l'opération comprend l'aménagement sur une largeur de 40 m de deux chaussées de 6 m séparées par la future ligne du tramway, une piste cyclable bidirectionnelle, des trottoirs et stationnements.

Le projet s'accompagne de la restauration du Canal des Arrosants (ancien canal servant d'exutoire aux eaux pluviales) dans l'objectif de rétablir une fonction corridor parallèle à l'axe du Var.

Pour l'aménagement de la voie de 40 mètres – phase 1, les principaux impacts identifiés sont les suivants :

- impacts en phase chantier : conditions de circulation modifiées, nuisances sonores, émissions de poussières, risques de pollution accidentelle de la ressource en eau, ...
- ambiance sonore modifiée (protections acoustiques),
- impacts négatifs sur l'activité agricole : consommation de terres agricoles,
- impacts sur la qualité de l'air : augmentation du trafic routier engendrant une augmentation des émissions de gaz,

- impacts positifs sur les conditions de circulation, amélioration de la desserte inter-quartier, mise en place d'itinéraires dédiés aux modes doux et amélioration de la desserte en transports en commun,
- impacts positifs sur le développement économique de la plaine du Var en permettant une desserte efficace,
- impacts paysagers : modification du paysage, aujourd'hui agricole. Le projet s'accompagne de la mise en oeuvre de mesures pour atténuer l'impact visuel de l'infrastructure et favoriser son insertion dans le paysage.

5.4.8 Travaux de protection hydraulique sur la digue de Saint Laurent du Var (CG06)

Les travaux de protection hydraulique sur la digue de Saint-Laurent-du-Var a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 23 octobre 2012.

Le projet consiste en la construction d'une digue équivalente à ce qui existe sur la rive du Var à Nice. Cette protection doit répondre aux critères qualifiant une digue de résistance suffisante pour contenir la crue de référence centennale de 3 800 m³ avec une revanche de 30 cm.

Pour les travaux de protection hydraulique sur la digue de Saint Laurent du Var, les principaux impacts identifiés sont les suivants :

- impacts en phase chantier : nuisances sonores, émissions de poussières, risques de pollution accidentelle de la ressource en eau superficielle et souterraine, ...
- perturbation temporaire (le temps des travaux) des espèces fréquentant le Var et ses rives,
- impacts positif sur le risque d'inondation : l'ouvrage permet la protection de la commune de Saint-Laurent-du-Var pour une crue d'occurrence centennale,
- impacts paysagers : modification du paysage. Le projet s'accompagne de la mise en oeuvre de mesures pour atténuer l'impact visuel de l'infrastructure et favoriser son insertion dans le paysage,
- impact positif sur les modes de déplacement doux par la création d'une piste cyclable en bord de Var.

5.5 Analyse des effets cumulés

5.5.1 Le cadre d'analyse

L'opération Grand Arénas s'inscrit dans le cadre du projet de territoire de l'Eco-Vallée. L'analyse des effets cumulés est réalisée à l'échelle du territoire pertinent, la plaine du Var.

L'analyse des effets cumulés ne tient compte que des thématiques sur lesquelles le projet d'aménagement de la ZAC Grand Arénas présente des effets potentiels.

Au vu du contexte et des enjeux du territoire, ainsi que des caractéristiques de ce projet d'aménagement, l'analyse des effets cumulés porte sur les thématiques suivantes :

- les nuisances en phase chantier,
- les effets sur les eaux superficielles et les eaux souterraines,
- le contexte socioéconomique,
- les infrastructures de transports et les déplacements,
- le réseau Natura 2000,
- la gestion des déchets,
- la consommation énergétique,
- le paysage.

Les effets cumulés attendus pour chaque thématique sont détaillés ci-après. Ce chapitre met également en avant les effets positifs induits par la réalisation de ces projets à l'échelle de la plaine du Var.

5.5.2 L'analyse thématique

L'analyse thématique des effets cumulés est présentée ci-après.

Nuisances en phase chantier

La réalisation échelonnée dans le temps ou concomitante des projets d'aménagement aura pour effet direct de créer un climat de chantier sur une longue période (plusieurs années).

Les effets cumulés probables en phase chantier sont les suivants :

- effet cumulé positif pour l'emploi local : effet direct par la création d'emplois liée aux travaux de construction des ouvrages,
- effet cumulé négatif lié au volume de matériaux nécessaires et aux quantités de déchets produits par l'ensemble des projets : production de déchets de chantier en quantité importante, approvisionnement en matériaux de construction,
- effet cumulé négatif pour le milieu naturel : nuisances et perturbations des espèces fréquentant le secteur,
- effet cumulé négatif sur les conditions de circulation et de desserte du secteur : la circulation des engins et des équipes de travaux publics peut entraîner une augmentation du trafic temporaire sur certains axes,
- effet cumulé négatif au niveau du tourisme : baisse potentielle de l'attractivité du secteur, qui sera en chantier pendant quelques années (en lien avec l'accessibilité routière).

Le phasage des travaux de chaque projet est étudié de manière à limiter la gêne occasionnée aux usagers et aux riverains des secteurs faisant l'objet de travaux.

La gestion et la valorisation des matériaux sera pensée de manière à limiter le volume de matériaux nécessaire. Dans ce cadre, des actions de mutualisation seront recherchées : mutualisation possible des stratégies de gestion des déblais/remblais de l'ensemble des projets. A ce titre, il convient de signaler qu'une démarche d'écologie industrielle a été engagée par l'EPA Plaine du Var avec l'ensemble des partenaires publics et privés en 2010 à l'échelle de la plaine du Var. Cette démarche a permis de susciter une synergie des entreprises de la filière des matières inertes et des déchets du BTP et de les mobiliser dans le cadre d'une réponse à l'Appel à Manifestations d'Intérêt (AMI) - Biens et services éco-conçus et écologie industrielle.

L'ensemble des projets d'aménagement réalisés dans le cadre de l'Eco-Vallée mettront en application le cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction dans la plaine du Var établi par l'EPA Plaine du Var.

Dans ce cadre, une charte chantier vert de la plaine du Var est définie et sera appliquée. Elle comprend notamment des mesures pour limiter les nuisances causées aux riverains, pour l'organisation du chantier et la préservation du patrimoine naturel. Elle préconise également un recyclage des déchets pour limiter le volume et les quantités produites.

Effets sur les eaux

Le principal effet cumulé négatif est l'augmentation des surfaces imperméabilisées. Toutefois il est à noter que l'opération d'aménagement Grand Arénas vise à réduire l'imperméabilisation du site, en créant de la surface en pleine terre.

Des impacts cumulés sur le système aquifère et les eaux souterraines sont possibles : la réalisation de l'ensemble des projets entraîne une augmentation des surfaces imperméabilisées et des eaux de ruissellement pouvant conduire à augmenter le risque de pollution des eaux souterraines. La réalisation de structures souterraines (tunnel, parking, ...) peuvent avoir des impacts : variations du niveau de l'aquifère superficiel, risque de rabattement du niveau de la nappe en cas de pompage, ...

La sensibilité du système aquifère de la plaine du Var tend également à augmenter ce risque.

Les projets intègrent des mesures d'accompagnement visant à prendre en compte et réduire ces impacts.

Les principes d'assainissement de chaque projet sont étudiés précisément dans le cadre de la procédure loi sur l'eau : création de réseaux de collecte des eaux pluviales, aménagement de structures de rétention limitant les rejets pluviaux dans le milieu récepteur (le Var), mise en place de structures permettant de réduire les risques de pollution, ...

La gestion du risque d'inondation à l'échelle du territoire est prise en compte dans le cadre des projets. Certains projets intègrent ce risque dans leur phase de conception (réalisation d'un schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble). Le projet de protection hydraulique sur la digue de Saint Laurent du Var vise même à renforcer la sécurité vis-à-vis du risque d'inondation.

Effets sur le contexte socioéconomique

La réalisation de ces projets d'aménagement aura un effet cumulé positif : l'OIN Eco-Vallée vise à améliorer le cadre de vie des habitants et usagers du secteur (création d'équipements, de logements, de nouvelles activités, ...) et redynamiser le secteur de la plaine du Var et son attractivité pour relancer le développement économique.

Ces opérations d'aménagement seront sources de créations d'emplois : effet indirect par la création éventuelle de nouveaux emplois (quartier d'affaires, équipements, ...).

L'amélioration globale de l'offre économique et de logement associée à une amélioration de l'offre de transport (mise en service de la ligne de tramway, du pôle d'échanges multimodal) et de desserte augmentera l'attractivité du secteur et son dynamisme. La plaine du Var est destinée à devenir le lieu d'accueil d'une mixité des fonctions : cohabitation entre logements, bureaux, services et commerces, espaces publics, ...

Effets sur les infrastructures de transport et les déplacements

La mise en oeuvre de ces projets d'aménagement aura une incidence directe sur les infrastructures de transport existantes et les conditions de déplacements.

La trame viaire sera impactée par certaines opérations (modification des sens de circulation, suppression de certaines voies et création de nouvelles, ...), ce qui aura pour effet de modifier les conditions de circulation à l'échelle du territoire de la plaine du Var.

Une augmentation du trafic sur certaines voies de circulation pourra être induite par la réalisation de ces projets, mais celle-ci devrait être réduite en raison du report modal attendu, notamment par la mise en service de la ligne Est -Ouest de tramway et du Pôle d'Echanges Multimodal Nice Aéroport.

L'ensemble des projets d'aménagement concourent à l'amélioration des conditions de déplacements sur le territoire de l'Eco-Vallée par la mise en oeuvre des mesures suivantes :

- incitation à l'utilisation des transports en commun (bus, train, tramway),
- création de parcs relais pour favoriser le report modal,
- aménagement de cheminements pour les modes doux (piétons, vélos).

Ces projets d'aménagement mettent en application le Projet de territoire établi par l'EPA Plaine du Var. Dans ce cadre, on note le principe d'organiser la plaine du Var au travers d'une nouvelle politique de déplacements pour une mobilité durable. L'objectif est de réaliser un maillage des deux rives du Var, du Nord au Sud de la plaine, de fonder les déplacements sur les modes alternatifs à l'automobile et de créer un réseau de pôles multimodaux permettant des échanges optimaux entre les différents modes de déplacement.

La création du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport, l'aménagement de la voie de 40 mètres, la mise en service de la ligne Est-Ouest de tramway, et le développement des modes doux sont autant d'aménagements qui concourent à améliorer les conditions de déplacement à l'échelle de la plaine du Var et à accompagner son développement.

Effets sur le réseau Natura 2000

Dans le cadre de l'OIN Eco-Vallée, l'ensemble de ces projets prône la préservation des continuités écologiques (les continuités écologiques seront conservées, voire recréées), la valorisation des espaces naturels et la prise en compte de la

proximité de la zone Natura 2000 (ZPS Basse vallée du Var) par l'aménagement paysager des espaces publics et l'application du guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques dans l'Eco-Vallée.

Les effets sur le réseau Natura 2000 pourront être négatifs de façon temporaire en phase travaux et positifs en phase d'exploitation par l'application du guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques dans l'Eco-Vallée dans le cadre du projet de territoire : restauration des continuités écologiques, valorisation des espaces naturels, ...

Chaque projet fait l'objet d'une évaluation appropriée des incidences au titre de l'article L.414-4 du code de l'environnement.

Gestion des déchets

L'ensemble des projets d'aménagement programmés dans le cadre de l'OIN Eco-Vallée aura un impact en termes de volume de déchets générés en phase exploitation. Les quantités de déchets produites doivent pouvoir être traitées par les filières de traitement adéquates.

Les principaux déchets générés seront les suivants : papier et carton, emballages, plastique, verre, huiles, métaux, déchets organiques, ...

Le département des Alpes-Maritimes souffre d'un déficit de capacité de traitement des déchets, avec un manque d'installations de stockage et de traitement spécifique par rapport au volume de déchets produits.

La réalisation des projets aura un effet cumulé négatif : saturation des installations de stockage du département et nécessaire recours aux installations de stockage des départements voisins.

En application du cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction, chaque projet doit mettre en oeuvre des dispositions en faveur de la réduction à la source de la production de déchets et de l'intégration de dispositifs de collecte et de traitement des déchets (plan de gestion des déchets de chantier, ...).

L'objectif est de parvenir à un recyclage maximal des déchets en phase chantier et dans le cadre de l'exploitation des ouvrages, afin de réduire le volume de déchets à traiter.

Consommation énergétique

La réalisation échelonnée dans le temps ou concomitante de ces projets d'aménagement aura un effet cumulé négatif

direct sur la consommation en énergies : augmentation des besoins en énergie sur le secteur de la plaine du Var, le département des Alpes-Maritimes présentant déjà une forte dépendance énergétique vis-à-vis des territoires voisins.

Afin de réduire ce risque d'effet cumulé négatif, l'utilisation des énergies renouvelables est favorisée dans le cadre de l'OIN Eco-Vallée. Les aménagements et constructions sont conçus pour être économes en énergies et adaptés au contexte méditerranéen, afin de tendre vers l'autonomie énergétique.

En matière de construction et d'aménagement, le cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction vise à favoriser l'éclosion de nouvelles formes architecturales ou urbaines, développant des systèmes performants et innovants en matière de réduction des déperditions et des apports énergétiques, de production d'énergies propres, ...

La démarche EcoCité, qui concerne notamment le secteur aval de la plaine du Var, va quant à elle permettre de tester des solutions innovantes au service d'un développement urbain durable au travers de la réalisation d'îlots démonstrateurs à haute performance environnementale et énergétique prévus dans le cadre de l'opération Grand Arénas.

Effets sur le paysage

Aujourd'hui, le paysage du site est particulièrement dégradé. La réalisation de ces projets dans le cadre de l'OIN Eco-Vallée aura un effet direct positif sur le paysage et la perception du secteur : l'ensemble de ces projets va engendrer une modification significative du paysage.

L'OIN Eco-Vallée a pour objectif de construire un nouveau paysage avec une transformation profonde du territoire.

L'ensemble des projets est conçu au travers d'un cadre commun, le cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction, qui vise à prendre en compte et valoriser les aspects paysagers identifiés à l'échelle de la plaine du Var.

L'objectif est de positionner la nature au coeur de la ville. L'insertion paysagère de chaque projet est travaillée : l'implantation des futures constructions doit tenir compte de cette logique d'insertion paysagère.

Les qualités paysagères du territoire sont mises en valeur par les aménagements, notamment grâce à la présence de végétal, d'eau et par un traitement approprié des interfaces visuelles et physiques avec l'environnement proche et lointain.

5.5.3 Les apports de l'aménagement de la ZAC Grand Arénas au projet de territoire Eco-Vallée

L'Eco-Vallée se positionne comme le territoire d'application des politiques du Grenelle au service de la qualité de vie. Cette démarche est transcrite dans le cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction qui définit les objectifs à atteindre pour les projets d'aménagement et de construction, afin de développer une urbanisation responsable et entraîner l'ensemble des acteurs vers plus d'exemplarité.

Suite à une phase de diagnostic, une grille d'objectifs à atteindre a été établie. Elle identifie une suite de prescriptions à prendre en compte pour la réalisation des projets sur le territoire de l'OIN.

Les 8 thématiques traitées dans les grilles sont les suivantes : Systèmes de management de l'opération ; Paysage et biodiversité ; Confort, matériaux, risques et santé ; Energie ; Eau ; Déchets ; Déplacements ; Gouvernance.

La stratégie pour la qualité environnementale applicable de façon opérationnelle pour les futurs projets d'aménagement et de construction de la plaine du Var s'articule ainsi autour de 4 grands axes :

Axe 1 : un territoire qui favorise la neutralité environnementale et sanitaire,

Axe 2 : un territoire qui utilise les ressources de façon économe et favorise leur valorisation par des échanges locaux,

Axe 3 : un territoire qui intègre les problématiques sociales et vise la qualité urbaine et paysagère,

Axe 4 : un territoire d'innovation et d'expérimentation des politiques du Grenelle.

L'opération Grand Arénas veut être une réalisation exemplaire à l'échelle de l'Eco-Vallée par l'application et la prise en compte du cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction dès les phases de conception et de réalisation, dans une démarche de projet de territoire. L'opération Grand Arénas contribue aux objectifs de l'Eco-Vallée :

- mixité fonctionnelle et sociale de la ZAC avec la réalisation de bureaux, logements, équipements, commerces, hôtels et services,
- qualité urbaine et paysagère de l'opération par l'aménagement d'un quartier urbain mixte en lien avec les quartiers environnants, qui comprend notamment l'aménagement d'un éco-parc urbain en continuité de la promenade des Anglais et « d'un Parc de l'Eau » côté fleuve,

- prise en compte du risque d'inondation : un travail itératif entre la conception du projet et le schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble,
- restauration des continuités écologiques et valorisation des espaces naturels : le projet d'aménagement conduit à la restitution de surface de pleine terre et s'accompagne d'un projet paysager favorable à l'accueil de la biodiversité,
- préservation des ressources et maîtrise de la consommation en énergie par la mise en oeuvre de la démarche EcoCité : le projet d'aménagement vise à répondre à un haut niveau de performance environnementale et d'innovation (réseaux intelligents, intégration des énergies renouvelables, bâtiments démonstrateurs de performances environnementales et innovants en termes d'usage ou de fonctions urbaines en lien avec l'intermodalité, l'espace public, ...),
- dynamisme économique du territoire : le projet favorise l'attractivité du quartier par la création de bureaux, services et équipements, qui permettent de nombreuses retombées économiques à l'échelle du territoire.

5.6 Projets connus n'ayant pas fait l'objet d'un avis de l'AE

D'autres projets d'importance sont identifiés à l'échelle de la plaine du Var mais le stade d'avancement des études et le niveau de détails des programmes ne sont pas suffisants pour permettre leur prise en compte dans l'analyse des effets cumulés présentée ci-avant.

Une présentation de ces projets est réalisée ci-dessous.

Le programme de l'opération d'aménagement Nice Méridia

La ZAC Nice Méridia correspond à la réalisation d'une technopôle urbaine au sein d'un nouveau quartier, sur une superficie totale de 24 ha (plateforme formation – recherche – entreprise axée sur l'économie du développement durable et de la santé, en lien avec les fonctions du sport et du bien-être).

L'objectif est de réaliser, en fond de vallée, une ville dense, complexe et structurée en lieu et place de « l'arrière-cour » existante où s'amoncellent équipements logistiques, services vitaux de Nice, friches interstitielles, etc...

Ce projet présente une constructibilité d'environ 320 000 m² de SHON, comprenant des logements, commerces de proximité, services, bureaux, laboratoires et activités de recherche et développement, et un éco campus.

.
Demi échangeur de la Baronne entre la RM2209 et la RM6202bis (Nice Côte d'Azur)

Le projet initial de Nice Côte d'Azur consiste en la réalisation d'un demi échangeur Sud entre les RM2209 et RM6202. Il permet les circulations vers et en provenance de Nice par la M6202bis qui sera raccordée à la RM2209.

L'implantation du giratoire est envisagée en recul par rapport à la RM2209, c'est à dire à l'Est du canal des Iscles et au sein du terrain occupé par le Service Etudes et travaux de NCA.

Le giratoire proposé est un giratoire à 4 branches, de rayon extérieur $R_g = 25$ mètres.

Cette création de giratoire s'accompagne d'aménagements paysagers comportant des plantations en partie Ouest du site.

Le dossier d'enquête publique a été remis le 20/07/2012. L'autorité environnementale est en cours de consultation sur ce dossier.

.
L'aménagement d'une plateforme agroalimentaire sur le site de la Baronne

L'opération de La Baronne sur les communes de La Gaude et Saint-Laurent-du-Var s'articule autour de la modernisation des Marchés d'Intérêt National d'Azur (MIN). Plus globalement, le projet offre un espace de développement complémentaire pour des programmes de locaux d'activités et de logistique.

Cette opération, desservie par la RM 6202 bis qui la connecte à l'A8, bénéficie d'une approche environnementale et urbaine originale en s'appuyant sur le centre urbain existant.

Cette opération qui porte dans un premier temps sur 25 hectares vise ainsi à :

- créer un pôle d'excellence agroalimentaire et horticole structuré autour du nouveau MIN, de ses activités annexes de logistique et offrant à l'agriculture locale de nouveaux débouchés,

- générer une offre attractive en matière de locaux d'activités,
- s'appuyer sur la qualité paysagère du site, en lien avec le parc naturel départemental des rives du Var .

Cette plateforme est aménagée pour relocaliser certaines activités de l'actuel Marché d'Intérêt National (MIN) qui seront transférées, dans le cadre de l'aménagement de l'Eco-Vallée.

La localisation des MIN d'Azur sur les terrains de La Baronne participe à une logique d'aménagement du territoire de l'Eco-Vallée portée par l'EPA en accord avec l'ensemble des partenaires.

Le projet de MIN est un projet « compact », peu consommateur d'espace, qui s'étend sur environ 14,5 ha (contre 26 ha actuellement) ; il est par ailleurs créateur de richesses et d'emplois avec 300 M€ environ de chiffre d'affaire et 750 emplois créés. Enfin, il assure un débouché commercial à 260 exploitations agricoles et horticoles.

Le tunnel de la Victorine

Il s'agit de la création d'un tunnel à sens unique reliant directement la sortie de la voie Mathis à la route de Grenoble.

Ce tunnel devrait comporter deux voies d'un gabarit de 4,5 mètres et d'une longueur d'environ 700 mètres. Il sera créé sous la colline de la Victorine jusqu'au boulevard Paul Montel. La sortie du tunnel est envisagée sur la route de Grenoble avec l'aménagement d'un carrefour.

Le but de cet ouvrage est d'améliorer la qualité de vie du quartier Grinda, situé au bout de la voie Mathis, et des usagers de la route.

Le lancement de la concertation publique sur la réalisation du tunnel de la Victorine a été voté par le conseil métropolitain de Nice Côte d'Azur et a eu lieu au printemps 2012. Elle porte notamment sur les hypothèses de sorties du tunnel.

Après la concertation publique, des études plus précises sur la réalisation seront lancées, pour une livraison du chantier autour de 2016.

Le projet de nouveau dépôt d'hydrocarbures de l'aéroport de Nice Côte d'Azur

Ce projet comprend l'aménagement d'un dépôt pétrolier, un centre d'opérations localisé sur la zone actuelle des dépôts fixes exploités par les sociétés Total France, Esso SAF et BP France et la réalisation de deux pipelines reliant le dépôt pétrolier et le centre d'opérations.

Les objectifs de cette opération visent à répondre à l'insuffisance des capacités actuelles de stockage de carburant, indispensable au bon fonctionnement de la plateforme aéroportuaire.

Cette opération a également pour but d'améliorer la sécurité des installations par l'éloignement du stockage (dépôts fixes)

et par l'adaptation aux normes et réglementations en vigueur.

L'achèvement complet de l'opération et le démarrage de l'exploitation des nouvelles installations est envisagée pour fin juillet 2017.

.
Extension du centre commercial CAP 3000

CAP 3000 dispose actuellement d'une surface de vente de 37 946 m². Le projet d'extension de cette superficie s'élèverait à 26 000 m² (hors restaurants et services) et est actuellement soumise à autorisation de la Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC). Les travaux consistent en :

- la création de moyennes surfaces pour 14 210 m² de surface de vente supplémentaire,
- la création de parkings,
- la création de boutiques et le remodelage de boutiques existantes pour 11 790 m² de surface de vente supplémentaire.

Altarea prévoit également l'extension du parc de stationnement avec 2091 places de parkings supplémentaires.

L'ouverture de la totalité du centre étendu et restructuré est envisagée pour fin 2018 avec une réalisation par phases dès 2013 pour conserver le centre en activité.

Le projet d'extension se localise sur la commune de Saint-Laurent-du-Var, en face du terminal 2 de l'aéroport de Nice, en rive droite du Var, à l'embouchure du fleuve sur la mer Méditerranée.

Ce projet ne se situe pas en vis-à-vis avec le futur quartier du Grand Arénas. Il s'implante à l'extrémité Sud de la basse vallée du Var, en aval de l'ouvrage de franchissement du Var, le pont Napoléon III.

6 COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

6.1 Documents d'urbanisme

6.1.1 Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes (DTA06)

La DTA définit la basse vallée du Var comme un secteur stratégique pour l'aménagement et le développement des Alpes-Maritimes, du fait de sa situation géographique, depuis l'embouchure du fleuve jusqu'à sa confluence avec la Vésubie. En effet, elle constitue l'articulation principale du département, l'axe naturel vers lequel convergent la plupart des vallées du Haut-Pays (Estéron, Haut-Var, Tinée et Vésubie).

Située au centre de l'agglomération azurée, elle concentre à son embouchure les infrastructures majeures des Alpes-Maritimes : l'aéroport de Nice Côte d'Azur, la voie ferrée, l'autoroute A8 et les routes départementales du littoral ou celles desservant la vallée.

Cependant, cet espace stratégique offre, le plus souvent, l'image d'une entrée de ville.

Le secteur du projet est classé par la DTA en « urbanisation mixte actuelle ».

Dans ce contexte, l'aménagement de la basse vallée du Var est fondé sur sa restructuration et sa requalification en tenant compte des risques d'inondation provenant du fleuve et des vallons adjacents.

L'aménagement de la vallée, dans le cadre de l'extension modérée de l'urbanisation définie en conformité avec les prescriptions du plan de prévention des risques naturels, s'effectuera grâce à un développement qui doit :

- s'appuyer sur l'ensemble du site considéré, plaine et versants, rive droite et rive gauche, afin de transformer l'espace coupure actuel en espace lien au centre de l'agglomération azurée,
- assurer l'équilibre entre les besoins d'espaces liés au fonctionnement de l'agglomération, et notamment de la ville de Nice, et le maintien d'espaces agricoles dont la fonction économique et sociale se double d'un rôle majeur en matière d'organisation du territoire,
- permettre, par des densités significatives, une gestion de l'espace économe et cohérente avec l'organisation d'un réseau de transports en commun.

La requalification paysagère de ce secteur, et en particulier de la plaine, s'appuiera sur les orientations suivantes concernant la plaine et les versants :

- assurer des coupures vertes transversales, pouvant entre autres correspondre aux vallons, notamment en prolongeant les coulées végétales des versants et en valorisant les espaces réservés pour l'écoulement des eaux,
- réaliser un maillage de voirie végétalisée structurant les espaces ouverts à l'urbanisation.

L'organisation des transports et des déplacements sera un élément essentiel du développement de la vallée, et notamment :

- l'accessibilité à l'aéroport est un enjeu majeur qui implique le maintien de la qualité de la desserte par l'autoroute A8, la réalisation d'un accès direct à la future gare multimodale, la préservation des emprises nécessaires pour les parkings,
- le réseau de transport en commun en site propre de l'agglomération niçoise sera étendu en rive gauche du Var pour assurer un bouclage avec le chemin de fer de Provence,
- l'entrée dans Nice à partir de l'autoroute A8 doit être améliorée de manière à privilégier les accès aux voies situées en retrait du front de mer.

Le projet est compatible avec la DTA des Alpes-Maritimes.

6.1.2 Schéma de Cohérence Territoriale

Le périmètre du SCOT de l'agglomération Nice Côte d'Azur a été défini par un premier arrêté préfectoral le 25 juillet 2003.

Suite aux évolutions récentes, avec la création de la métropole Nice Côte d'Azur au 1er janvier 2012, le périmètre du SCOT doit évoluer pour prendre en considération les 46 communes composant la métropole.

En 2006, le diagnostic du SCOT (ancien périmètre) a été validé. En août 2010, l'élaboration du PADD a débuté.

La procédure d'élaboration du SCOT est toujours en cours actuellement du fait même de l'évolution du périmètre de la métropole NCA.

6.1.3 Plan Local d'Urbanisme

Le projet d'aménagement du Grand Arénas entre dans le cadre du projet urbain de la ville et répond aux orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU de Nice, approuvé le 23 décembre 2010 et modifié le 29 juin 2012.

Le projet est compatible avec les vocations de zonage (zone de développement futur privilégié et de développement des éco quartiers).

La conformité du projet avec le règlement du PLU sera vérifiée lors du dossier de réalisation de la ZAC Grand Arénas, lorsque le projet présentera un degré de précision supérieur.

6.1.4 Plan Local de l'Habitat

Sur la commune de Nice, l'objectif est de produire 12 078 logements sociaux d'ici 2015.

Le projet prévoit la création de logements sociaux entre 2014 et 2026. Il permettra de contribuer, pour une faible partie à l'atteinte de cet objectif chiffré.

Le projet est compatible avec le PLH de Nice Côte d'Azur.

6.1.5 Plan de Déplacements Urbains

Le Plan de Déplacements Urbains de Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur a été approuvé par le conseil communautaire du 28 janvier 2008 pour la période 2007-2015.

Suite aux évolutions de périmètres et de statut de la collectivité devenue métropole, l'élaboration d'un nouveau PDU est désormais engagé sur l'ensemble de son périmètre (en cours de concertation).

L'aménagement de la ZAC Grand Arénas entre dans la politique de déplacements mise en place dans le cadre du PDU, notamment par le développement des modes doux que l'opération favorise à l'échelle du quartier.

Le projet est compatible avec le PDU de Nice Côte d'Azur.

6.2 Gestion de la ressource en eau

6.2.1 Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

L'aire d'étude dépend du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône Méditerranée approuvé le 20 novembre 2009 (en application de la loi sur l'eau du 3 janvier 1992) pour la période 2010-2015. Elle se situe dans le territoire n°15 « Côtiers Est et Littoral » du SDAGE du bassin Rhône Méditerranée 2010-2015, entré en vigueur le 17 décembre 2009. Le projet d'aménagement de la ZAC Grand Arénas est conçu en tenant compte des orientations de préservation et de mise en valeur des milieux aquatiques qui y sont définies. Le projet ne se développe pas dans le lit mineur du Var et ne dégrade donc pas les milieux aquatiques, il est conçu en gérant le risque inondation, il respecte la ressource en eau en évitant tout prélèvement ou tout rejet et réduit les surfaces imperméabilisées.

Ce schéma détermine les objectifs de qualité (bon état, bon potentiel écologique, etc.) que devront atteindre les « masses d'eau » (rivières, lacs, eaux souterraines, mer, etc.) d'ici à 2015.

Les 8 orientations fondamentales du SDAGE sont les suivantes :

- OF 1 : Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité,
- OF 2 : Concrétiser la mise en oeuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques,
- OF 3 : Intégrer les dimensions sociales et économiques dans la mise en oeuvre des objectifs environnementaux,
- OF4 : Renforcer la gestion locale de l'eau et assurer la cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau,
- OF 5 : Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé,
- OF 6 : Préserver et redévelopper les fonctionnalités naturelles des bassins et des milieux aquatiques,
- OF 7 : Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir,
- OF 8 : Gérer les risques d'inondation en tenant compte du fonctionnement naturel des cours d'eau.

Le projet de ZAC rentre plus particulièrement dans le cadre des orientations fondamentales et dispositions suivantes :

- OF2 - Disposition 2-01 « Elaborer chaque projet en visant la meilleure option environnementale compatible avec les exigences du développement durable »,
- OF2 - Disposition 2-03 « Définir des mesures réductrices d'impact ou compensatoires à échelle appropriée et visant la préservation du fonctionnement des milieux aquatiques »,
- OF4 - Disposition 4-07 « Intégrer les différents enjeux de l'eau dans les projets d'aménagement du territoire » ,
- OF5A - Disposition 5A-05 « Adapter les conditions de rejet pour préserver les milieux récepteurs particulièrement

sensible aux pollutions »),

- OF8 - Disposition 8-03 « Limiter les ruissellements à la source »),

- OF8 - Disposition 8-04 « Eviter d'aggraver la vulnérabilité en orientant l'urbanisation en dehors des zones à risque »).

Le tableau présente pour chaque disposition qui concerne le projet, quelles sont les mesures mises en place et qui permettent la compatibilité du projet avec le SDAGE Rhône-Méditerranée.

Orientations

Dispositions

Mesure et compatibilité

OF2 : Principe de non dégradation de milieux aquatiques

1 - Elaborer chaque projet en visant la meilleure option environnementale compatible avec les exigences du développement durable

Ensemble des dispositions prises sur le milieu physique, naturel et humain environnement

3- Définir des mesures réductrices d'impact ou compensatoires à échelle appropriée et visant la préservation du fonctionnement des milieux aquatiques

Mesures de gestion de chantier et en phase aménagée pour limiter la pollution de la ressource en eau

OF4 : Cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau

7- Intégrer les différents enjeux de l'eau dans les projets d'aménagement du territoire

Les enjeux du site (nappe alluviale peu profonde, gestion des eaux pluviales, etc.) ont été pris en compte dans la conception du projet

OF5 : Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé

A-05- Adapter les conditions de rejet pour préserver les milieux récepteurs particulièrement sensible aux pollutions

Le projet comprendra un réseau de collecte des eaux pluviales. Ces eaux ne seront pas rejetées directement dans le milieu naturel, elles seront collectées dans le réseau d'eau pluviale de Nice.

OF 8 : Gestion du risque inondation

3- Limiter les ruissellements à la source

Pour limiter le ruissellement à la source, des aménagements paysagers seront mis en place évitant l'imperméabilisation totale de la zone d'étude..

4- Eviter d'aggraver la vulnérabilité en orientant l'urbanisation en dehors des

zones à risque

Le projet a été conçu en prenant en compte les préconisations du PPRi : un Schéma de Cohérence Hydraulique et d'Aménagement d'Ensemble a été réalisé conformément aux prescriptions du PPRI.

Le projet respecte les orientations et dispositions définies par le SDAGE.

6.2.2 Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux

Le SAGE « nappe et basse vallée du Var » a été approuvé le 7 juin 2006. Le Syndicat Mixte d'Etudes de la Basse Vallée du Var (SMEBW) a été créée pour gérer le SAGE.

Le 31 mai 2010, le SMEBW a été dissout et la mise en oeuvre du SAGE a été transférée au Conseil général des Alpes - Maritimes.

La révision du SAGE est en cours pour mise en conformité avec le SDAGE Rhône Méditerranée et la loi sur l'eau et le milieu aquatique. Le SAGE sera ainsi composé à terme d'un règlement et d'un PAGD (Plan d'aménagement et de gestion durable).

Conformité vis-à-vis du SAGE en vigueur

Les grandes orientations stratégiques du SAGE approuvé en 2006 :

- . Accélérer le retour du transport solide, notamment par l'abaissement urgent et maîtrisé des seuils,
- . Optimiser les interventions sur la végétation,
- . Définir et réserver sur le bassin versant des espaces de protection,
- . Sensibiliser la population à la fragilité de la ressource en eau,
- . Prévenir la pollution des eaux souterraines et superficielles.

Des préconisations, plus précises et par type d'espace (espace vallée, espace nappe, etc.) ont été établies.

La ZAC se situe dans l'espace nappe. Dans cet espace, les objectifs du SAGE sont :

- . Afficher des objectifs de qualité,
- . Mieux connaître les nappes souterraines pour mieux les préserver ;
- . Réserver des espaces pour l'usage eau potable,
- . Sécuriser l'alimentation en eau potable,
- . Lutter contre toutes les sources de pollution,
- . Préserver la fonction de protection et d'échange du sol en contact avec la nappe,
- . Garantir le bon fonctionnement des réseaux d'assainissement,
- .

Accompagner les entreprises artisanales et agricoles dans la mise en oeuvre de nouvelles pratiques respectueuses de la ressource.

Le projet de ZAC est en lien avec les 4ème et 5ème points :

Objectifs du SAGE en vigueur

Mesures et compatibilité

Sécuriser l'alimentation en eau potable

Au sein des périmètres de protection immédiat et rapproché du champ captant des Sagnes, le projet respectera les prescriptions particulières applicables. Ainsi, la protection de la ressource en eau sera assurée.

Lutter contre toutes les sources de pollution

Les mesures prises pour éviter les pollutions en phase travaux et en phase aménagée (Cf. § impacts et mesures) permettront d'être en conformité avec cet objectif.

Le projet est conforme au SAGE actuellement en vigueur.

6.2.3 Contrat de milieu « nappe et basse vallée du Var »

Suite à l'arrêté préfectoral d'approbation du SAGE du 7 juin 2007 et en réponse à la demande du comité de bassin, un contrat de rivière « Nappe et Basse Vallée du Var » a été élaboré afin de mettre en oeuvre les préconisations du SAGE, et approuvé par le Comité de rivière le 12 juillet 2010. Il a été présenté au Comité d'agrément du bassin Rhône Méditerranée

le 21 janvier 2011.

Il aura pour rôle de mettre en oeuvre un programme d'actions répondant aux objectifs de SAGE et sera également cohérent avec les objectifs des autres démarches engagées sur le territoire.

A la date de rédaction de cette présente étude d'impact, le contrat de milieu « nappe et basse vallée du Var » est en cours d'élaboration.

6.2.4 Plan de Prévention du Risque d'inondations

L'opération se situe en zone bleue exceptionnelle B6 (aléa fort à très fort), définie au PPRi Basse Vallée du Var, approuvé le 18 avril 2011.

Conformément aux dispositions du PPRi, un Schéma de Cohérence Hydraulique et d'Aménagement d'Ensemble (SCHAE) a été réalisé et, dans ce cadre, le PPRi fait actuellement l'objet d'une révision partielle.

Ce SCHAE permet de prendre en compte le risque d'inondation dès les phases d'études d'aménagement et de disposer au final d'un projet d'aménagement conçu en tenant pleinement compte du risque inondation.

Le projet est conçu en prenant en compte le risque inondation.

6.2.5 Schéma régional de cohérence écologique (SRCE)

L'article 45 du texte de loi dit Grenelle 2 prévoit la réalisation de Schémas Régionaux de Cohérence Ecologique (SRCE), déclinés de la Trame verte et bleue. Ils guideront l'élaboration ou la révision des documents d'aménagement de l'espace, d'urbanisme ou les projets d'infrastructures linéaires.

Ainsi, dans chaque région, ce document cadre devra être élaboré, mis à jour et suivi conjointement par la Région et l'État, en association avec un « comité régional trame verte et bleue » composé de l'ensemble des départements de la région, ainsi que des représentants des groupements de communes compétents en matière d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme, des communes concernées, des parcs urbains, des parcs naturels, des associations de protection de l'environnement agréées concernées et des partenaires socioprofessionnels intéressés. Les collectivités territoriales et

leurs groupements compétents devront prendre en compte les SRCE lors de l'élaboration ou de la révision de leurs documents d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme. Aussi, les documents de planification et les projets, notamment d'infrastructures linéaires (autoroutes, LGV, ...) de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements, devront être compatibles avec les SRCE et préciser les mesures permettant d'éviter, de réduire et, le cas échéant, de compenser les atteintes aux continuités écologiques.

En région PACA, l'élaboration du SRCE a démarré fin novembre 2011. L'année 2013 sera consacrée aux consultations et enquête publique.

A la date de rédaction de cette présente étude d'impact, le SRCE est en cours d'élaboration.

7 APPRÉCIATION DES IMPACTS GLOBAUX DU PROGRAMME

7.1 Notion de programme

L'article L122-1 du Code de l'environnement précise que « Lorsque des projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. Lorsque les travaux sont réalisés par des maîtres d'ouvrage différents, ceux-ci peuvent demander à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement de préciser les autres projets du programme (...).

Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle. »

7.2 Les projets en interface

L'opération d'aménagement de la ZAC Grand Arénas s'inscrit dans la stratégie d'aménagement de l'Eco-Vallée, en interface avec de nombreux projets programmés à l'échelle de l'Eco-Vallée.

L'opération du Grand Arénas se compose de deux projets d'aménagement distincts :

- sur un périmètre de 8 ha, le programme du quartier du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport,
- sur 40,5 ha environ, le quartier urbain du Grand Arénas, comprenant bureaux, logements, hôtels, services, commerces, parc des expositions et espaces publics, qui sera réalisé dans le cadre d'une procédure d'aménagement spécifique sous la forme d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC).

Le programme de la ZAC du Grand Arénas sera réalisé en vertu du principe de mixité fonctionnelle en développant des bureaux (320 000 m²), des logements (100 000 m² dont locatif social, accession aidée, accession et locatif libre), des équipements (85 000 m² dont 75 000 m² pour un parc des expositions), des commerces, des hôtels et des services (65 000 m²).

Une partie importante du foncier nécessaire à l'aménagement de la ZAC Grand Arénas est actuellement occupé par le MIN de Nice. Dans le cadre de l'opération de La Baronne, les activités du MIN sont relocalisées sur la commune de La Gaude.

Deux principaux projets sont ainsi identifiés en raison du lien fonctionnel apparent avec l'opération Grand Arénas : le pôle d'échanges multimodal et le transfert du MIN sur le site de la Baronne. Ils sont présentés brièvement ci-après.

- Le programme du pôle d'échanges multimodal

Au sein de l'opération du Grand Arénas, le pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport représente un enjeu majeur pour l'OIN et la Métropole comme intégrateur de l'ensemble des modes de déplacement, au croisement des grandes voies d'accès à la Côte d'Azur, connecté au réseau ferré et aux portes du deuxième aéroport français.

Ce quartier intermodal comporte :

- des équipements et des infrastructures de transport (gare routière, gare ferroviaire, tramway, parcs relais,...),
- un programme immobilier réparti sur cinq îlots (108 000 m²) comportant des bureaux, hôtel, commerces, services,
- des espaces publics et voiries qui viennent connecter les équipements de transport et les programmes immobiliers aménagés au sein de ce pôle d'échanges. Ces espaces publics comprennent notamment deux parvis au nord et au sud de la voie ferrée, des rues, un axe nord-sud support des transports collectifs en site propre pour la ligne est-ouest du tramway, une voie bus dédiée, une piste vélo reliée aux infrastructures existantes et des cheminements piétons de qualité. Ces aménagements d'espaces publics du quartier du pôle ont d'ores et déjà fait l'objet d'une étude d'impact.

Ce quartier apportera ainsi à l'ensemble de l'opération Grand Arénas une accessibilité et une attractivité exceptionnelles.

- Le transfert du Marché d'Intérêt National de Nice

L'opération de La Baronne sur la commune de La Gaude s'articule autour de la modernisation des Marchés d'Intérêt National d'Azur (MIN). Plus globalement, le projet offre un espace de développement complémentaire pour des programmes de locaux d'activités et de logistique liés au MIN.

Il s'agit de relocaliser les activités du MIN de Nice (60 000 m²), d'y développer de l'immobilier d'entreprises ainsi que des activités connexes au MIN. Le projet prévoit également l'implantation du siège de la Chambre d'Agriculture et des activités qui lui sont liées : bureaux, salle de réunion et logements liés au Centre de Recherches Economiques et d'Actions Techniques (CREAT) et à l'exploitation de la station expérimentale ; regroupement des Organisations Professionnelles Agricoles (OPA) en vue de créer une « Maison de l'agriculture ».

La localisation des MIN d'Azur sur les terrains de La Baronne participe à une logique d'aménagement du territoire de l'Eco-Vallée portée par l'EPA en accord avec l'ensemble des partenaires. Les activités et l'attractivité du projet nécessitent une accessibilité que permettra l'aménagement de bretelles et d'un échangeur sur la RM6202 bis.

Le projet de MIN est un projet « compact », peu consommateur d'espace, qui s'étend sur environ 14,5 ha (contre 26 ha actuellement).

7.3 Relation entre les projets d'aménagement

Au sein de l'opération du Grand Arénas, l'aménagement du pôle d'échanges multimodal Nice-Aéroport représente un enjeu majeur pour le site en proposant une offre diversifiée de transport.

Le programme de la ZAC Grand Arénas comprend la réalisation 100 000 m² de logements. Cette création de logements doit s'accompagner d'une offre efficace de transport, à laquelle répond le pôle d'échanges multimodal par l'aménagement d'une offre diversifiée en équipements et infrastructures de transport (lignes et stations de tramway, gare routière, gare ferroviaire, réseau de bus, aéroport et modes doux).

Au sein de l'opération d'aménagement d'ensemble du Grand Arénas, la réalisation de la ZAC Grand Arénas est dépendante de l'aménagement du pôle d'échanges multimodal. Ces deux projets constituent une unité fonctionnelle, au sens réglementaire.

Le transfert des activités du MIN sur le site de la Baronne permet la libération des emprises foncières nécessaires à la réalisation de l'opération Grand Arénas sur le site actuel d'implantation du MIN de Nice.

La réalisation de la ZAC Grand Arénas est dépendante du transfert du MIN de Nice permettant la libération du foncier nécessaire à l'opération.

L'avis de l'autorité environnementale sur la déclaration de projet de La Baronne associe cet aménagement à l'opération Grand Arénas permise par la relocalisation du Marché d'Intérêt National actuellement sur l'emprise de l'opération Grand Arénas.

La dépendance opérationnelle et foncière justifie qu'on associe les effets de ces deux opérations via la notion de programme. Ces deux projets constituent une unité fonctionnelle.

En application de l'article L.122-1 du Code de l'Environnement, le lien fonctionnel, qui conditionne la prise en compte

d'autres projets dans l'appréciation des impacts globaux du programme, dépend de l'interdépendance des projets entre eux. Nous considérons dans le cas présent que ces trois projets constituent une unité fonctionnelle correspondant à un programme de travaux, dont les impacts globaux sont analysés dans le cadre de la présente étude d'impact.

7.4 Les impacts globaux du programme

Ce programme de travaux répond à des enjeux à l'échelle régionale et locale. A terme, l'ensemble du programme va participer à la réorganisation urbaine de l'ensemble de la partie sud de la plaine autour d'un quartier urbain développé selon le principe de mixité fonctionnelle (bureaux, logements, équipements, commerces, hôtels et services), autour d'un équipement structurant, le parc des expositions et à proximité du pôle d'échanges multimodal Nice-Aéroport. Ce programme participe au rayonnement de l'agglomération niçoise.

Les principaux enjeux identifiés sont présentés ci-après.

Développement du maillage viaire et amélioration de la desserte

Ce nouveau quartier s'ouvrira sur l'extérieur par une trame viaire en continuité des quartiers environnants et par une connexion exceptionnelle au réseau de transport public.

Les futurs utilisateurs et habitants du quartier Grand Arénas pourront profiter de la proximité du nouveau pôle d'échanges multimodal et du deuxième aéroport de France.

Les activités mais également les habitants de La Gaude verront l'accessibilité de La Baronne améliorée grâce à des aménagements de voiries connexes à l'opération.

Amélioration des conditions de déplacements

Le programme participe à l'amélioration des conditions de déplacements sur le territoire par la mise en oeuvre des mesures suivantes :

- incitation à l'utilisation des transports en commun (bus, train, tramway),
- création de parcs relais pour favoriser le report modal,
- aménagement de cheminements pour les modes doux (piétons, vélos).

Développement des modes doux

Le programme participe au développement des modes doux. La création de zones dédiées à leur pratique favorisent leurs usages et contribue à réduire les situations à risques (itinéraires dédiés, espaces publics aménagés, ...).

Dynamisme socio-économique et développement de l'offre de logement

Le programme contribue à répondre aux besoins en logements identifiés sur la commune de Nice et aux objectifs du Programme Local de l'Habitat (objectif de production de logements fixé à 3 500 logements par an).

Le programme immobilier propose à la fois une nouvelle centralité dynamique via la création d'un parc des expositions et de nouveaux bureaux mais encore des lieux de vie desservis par des commerces et des services. L'offre de logements sera accessible à tous car le programme de 100 000 m² de logements, offrira du locatif social et de l'accession aidée ainsi que de l'accession et du locatif libre.

Le programme permet la création d'un véritable quartier de vie fondé sur le principe de mixité urbaine et sociale.

Le transfert des MIN d'Azur permettra une redynamisation du secteur économique et le développement d'un nouveau pôle économique sur le site de la Baronne.

Développement de l'activité économique

Le programme vise à améliorer le cadre de vie des habitants et des usagers du secteur (création d'équipements, d'un parc des expositions, de logements, de nouvelles activités, ...) et à redynamiser le secteur de la plaine du Var et son attractivité pour relancer le développement économique.

En améliorant l'accessibilité des territoires traversés, le programme permettra le développement des zones d'activités existantes, particulièrement à proximité des points d'échanges (quartier de l'Arénas). Cela contribue au développement de la dynamique économique.

L'amélioration globale de l'offre économique associée à une amélioration de l'offre de transport augmentera l'attractivité du secteur et son dynamisme.

Par le transfert des Marchés d'Intérêt National d'Azur (MIN) sur le site de la Baronne, le programme permet leur modernisation et le développement d'un pôle d'excellence agroalimentaire et horticole structuré autour du nouveau MIN, de ses activités annexes de logistique. Ce projet s'inscrit dans une stratégie globale des acteurs territoriaux pour répondre aux

enjeux agricoles.

Développement de l'activité touristique régionale et des zones à potentiel touristique de proximité

Le programme participe au développement touristique de la région, notamment par l'aménagement d'un équipement de niveau international, le parc des expositions.

Un élargissement de l'aire d'attraction des principaux sites à visiter peut apparaître nécessitant le développement de la capacité d'accueil (résidence secondaires, hôtellerie, gîtes ruraux, campings, ...).

L'amélioration des accès et une nouvelle perception des paysages des secteurs traversés peuvent susciter un accroissement de la fréquentation touristique, véritable activité économique.

Valorisation du paysage urbain

La nature ne sera pas absente de ce nouveau coeur urbain qui articulera plusieurs séquences paysagères. Côté Promenade des Anglais, un Eco-parc urbain offrira une perspective de promenade pour les visiteurs venus du bord de mer et pour les actifs et habitants du quartier. Côté fleuve, un Parc de l'Eau transformera le rapport de la ville au Var. Entre ces deux espaces de nature, une trame de voies apaisées favorisera des conditions agréables de circulation, avec, sur un axe Nord-Sud, le Boulevard Pompidou et, sur un axe Est-Ouest, le parvis du Parc des Expositions.

Préservation de la biodiversité

Le périmètre de la ZAC Grand Arénas ne se situe pas dans un noyau de biodiversité et ne constitue pas une zone favorable au déplacement de la faune et de la flore. En revanche, la reconstitution d'espaces de nature en ville pourra permettre de créer des corridors dans un espace aujourd'hui fortement artificialisé à 95%.

Des effets cumulés peuvent exister lors de la réalisation simultanée de projets dans une même entité géographique.

Les dossiers d'évaluation des incidences des projets sur la ZPS de la basse vallée du Var ont conclu à l'absence d'incidences significatives sur la conservation des espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation du site Natura 2000.

Dans le cadre de l'opération La Baronne, des mesures sont prises pour limiter les impacts sur les espèces protégées et

éviter les incidences sur le site Natura 2000.

Les effets cumulés potentiels sur la conservation du site Natura 2000 sont donc faibles, hormis pour les habitats hygrophiles (ripisylves et roselières) sur lesquels l'opération Grand Arénas ne présente pas d'impact.

Les effets cumulés sur la biodiversité sont modérés à forts, en raison de l'urbanisation de zone en « friche », abritant plusieurs espèces patrimoniales, dans le cadre de l'opération de La Baronne.

Occupation des sols

L'urbanisation maîtrisée tant sur la ZAC Grand Arénas que sur celle de La Baronne est soutenue par une coordination entre les différents acteurs et un accord sur le respect de ce principe.

Sur La Baronne, l'artificialisation raisonnée de ce site est également contrebalancée par la création d'espaces végétalisés. Sur le périmètre du Grand Arénas, aujourd'hui fortement minéralisé : environ 9,6 ha de surfaces seront ainsi désimperméabilisés, notamment par la création de l'EcoParc urbain.

Le tableau ci-dessous établit le bilan de la consommation d'espaces dans le cadre du programme :

Superficies d'espaces en pleine terre (en ha)

Opération Grand Arénas

La Baronne

Etat initial

2,4

12,5

Projet réalisé

12

2,75

Gain d'espaces en pleine terre

9,6

-9,75

Conformément aux ambitions du projet de territoire, les effets globaux à l'échelle du programme démontrent que le bilan de l'occupation de l'espace générée par l'opération Grand Arénas et le déplacement du MIN est presque neutre.

Gestion de la ressource en eau

La ZAC Grand Arénas et l'opération La Baronne sont conçues en tenant compte des orientations de préservation et de mise en valeur des milieux aquatiques définies par le SAGE. Ainsi, l'opération Grand Arénas ne se développe pas dans le lit mineur du Var et ne dégrade pas les milieux aquatiques. Elle est conçue en gérant le risque inondation et en respectant la ressource en eau pour éviter tout prélèvement ou tout rejet. L'opération La Baronne prévoit, quant à elle, le recueil des eaux de ruissellement dans des bassins de rétention et la prévention des risques de pollution éventuelle.

8 COÛTS DES MESURES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

Le coût total de l'opération est estimé à 40 M€ (valeur 2010). Il intègre le coût des mesures environnementales. Cependant, à ce jour, le coût des mesures environnementales n'a pas été estimé de façon détaillée.

Lors des phases ultérieures d'étude (dossier de réalisation), ce coût sera évalué de manière plus précise.

9 ETUDE DE FAISABILITÉ SUR LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT EN ÉNERGIES RENOUVELABLES

Source : EPA Plaine du Var, EGIS Eau, Potentiel de développement en énergies renouvelables, Aménagement de la ZAC Grand Arénas, Etude d'opportunité- Version 1, janvier 2013

En 2009, la loi Grenelle 1 a introduit dans le code de l'Urbanisme une nouvelle obligation : « Toute action ou opération d'aménagement telle que définie à l'article L. 300-1 et faisant l'objet d'une étude d'impact doit faire l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération. » (Article L128-4 du Code de l'urbanisme).

Une étude préliminaire de potentiel en développement des énergies renouvelables sur le projet de ZAC Grand Arénas a été réalisée. Ce chapitre reprend les principaux éléments de cette étude. L'étude complète se trouve en annexe du présent dossier d'étude d'impact.

9.1 Situation énergétique de l'existant

9.1.1 Au niveau national

En 2010, la production nationale en énergie primaire était la suivante était de 138,6 Mtep. Presque toutes les énergies contribuent à cette progression notamment les énergies renouvelables. Les productions en énergie renouvelables sont en revanche inférieures à ce qui était prévu surtout pour l'éolien, la géothermie, la production électrique à base de biomasse et le solaire thermique.

La consommation primaire est en augmentation (+ 3,8 %, soit 266 Mtep) : 2010 ayant été une année froide. Cependant, la consommation totale d'énergie primaire, corrigée des variations climatiques reste bien inférieure à ce qu'elle était avant la crise.

9.1.2 Au niveau régional

Le tableau suivant résume la situation énergétique régionale en 2010 :

Production régionale d'énergie primaire

1,4 Mtep en 2010

Production régionale d'électricité

18 TWh en 2010

Emissions de GES dues à la production d'énergie

6 Mteq CO2 en 2010

Consommation régionale d'énergie

12,9 Mtep en 2010

Consommation régionale d'électricité (corrigée des aléas climatiques)

39,9 TWh en 2010

Emissions de GES dues à la consommation d'énergie

33,1 Mteq CO2 en 2010

L'alimentation électrique de la région dépend très fortement (24 863 GWh soit 62% en 2009) de l'importation depuis le réseau national. Il paraît opportun de traiter la situation de dépendance énergétique régionale au travers de la maîtrise des consommations et du développement d'une production locale renouvelable.

9.1.3 A l'échelle du projet

9.1.3.1 L'âge du parc

Le MIN de Nice, qui s'étend sur 26 hectares, a été créé en 1965 et est le deuxième plus grand marché de France, après le marché de Rungis en région parisienne. Ses installations sont désuètes. Par ailleurs, la majorité des bâtiments de la zone du projet ont été construits avant 1975.

Les bâtiments construits avant 1975 correspondent à des constructions réalisées avant toute réglementation thermique, ce qui indique que leur degré d'isolation est faible.

9.1.3.2 Consommation énergétique

Quatre catégories principales d'usages de l'énergie peuvent être identifiées :

- . l'éclairage,
- . les équipements (réfrigération, ...),
- . le chauffage et le refroidissement (climatisation et ventilation),
- . l'Eau Chaude Sanitaire (ECS).

Les consommations des différents bâtiments identifiés sur la zone projet n'ont pas pu être estimées par manque d'informations.

Les seules informations disponibles concernent le MIN qui a été récompensé par l'Union mondiale des marchés de gros (WUWM) pour son engagement en faveur du développement durable et des économies d'énergies : il a reçu le Trophée International du "Marché de l'Année 2009". Parmi les actions concrètes du MIN pour une meilleure gestion des ressources énergétiques et des déchets, plusieurs actions ont été menées : un forage pour alimenter en eau brute réfrigération et arrosage automatique, 80% du parc d'ampoules électriques remplacés par des unités basse consommation, des vélos mis gratuitement à la disposition des usagers et le tri sélectif, engagé il y a plusieurs années déjà.

La zone de projet regroupe une majorité de bâtiments dont la construction a été réalisée avant la mise en application de la RT74, ce qui représente un potentiel non négligeable quant à une amélioration de l'efficacité énergétique du bâti.

En effet, la consommation moyenne estimée des bâtiments construits avant 1975 est de 450 kWh/m², tandis que selon la norme RT 2012, tout bâtiment neuf devra respecter une consommation inférieure à 50 kWh/m² à partir du 1er janvier 2013.

9.2 Le projet et la problématique énergétique

9.2.1 Réaménagement urbain et évolution de la situation énergétique des constructions

9.2.1.1 Cadre du projet – un modèle d’efficacité environnementale

Au sein de la plaine du Var, au coeur de la métropole Nice Côte d’Azur, l’Etat et les collectivités locales se sont mobilisés pour concevoir ensemble le concept d’Eco-Vallée. L’opération Grand Arénas fait partie des quatre opérations prioritaires de l’Eco-Vallée, et à ce titre avec une ambition de haut niveau affichée en matière de performance environnementale et d’innovation ayant un pouvoir démonstrateur sur plusieurs champs d’intervention : l’énergie (réseaux intelligents, intégration des énergies renouvelables), la mobilité (accès intermodal de qualité, amélioration des services et de l’information aux usagers), les bâtiments (démonstrateurs de performances environnementales et innovant en terme d’usage et de fonctions urbaines).

Par ailleurs, le Grenelle Environnement a prévu la réalisation d’une quinzaine de "grands projets d’innovation architecturale, sociale et énergétique", les "EcoCités". Dans ce cadre, NCA et l’EPA ont proposé l’EcoCité Nice Cote d’Azur portant sur la partie aval de la plaine du Var qui a été labellisée en 2009.

9.2.1.2 Evolution amenée par le projet sur le bâti

Le projet apportera d’importantes modifications du bâti et des usages sur l’ensemble des zones du projet, puisque à terme le bâti existant sera entièrement démoli et déplacé pour laisser place à des constructions neuves.

Le programme prévisionnel de la ZAC du Grand Arénas (hors quartier du pôle d’échanges multimodal) se répartit comme suit :

Surface en m²

Pourcentage

Logements

100 000

18 %

logements locatifs sociaux, d'accessions aidées et
d'accession et de locatif libre

Bureaux

320 000

56 %

Commerces, hôtellerie
et services

65 000

11 %

Equipements

85 000

15 %

Dont 75 000 pour le Parc des Expositions

TOTAL

570 000 m²

100 %

La réalisation de bâtis neufs est réglementée, ce qui implique donc l'assurance d'une amélioration globale attendue sur la zone de projet en matière d'efficacité énergétique du bâti.

L'ultime réglementation thermique, la RT 2012, souligne trois exigences de résultat :

- . l'efficacité énergétique minimale du bâti, définie par le coefficient « Bbiomax » (besoin climatique du bâti) impose une limitation du besoin en énergie pour les composantes liées à la conception du bâti (chauffage, refroidissement et éclairage), indépendamment des systèmes énergétiques mis en oeuvre,
- . un plafond maximal de consommation d'énergie primaire des bâtiments neufs de l'ordre de 50 kWhEP/m².an en moyenne liés aux systèmes. La surface de plancher estimée du projet nous permettra donc d'évaluer les consommations.
- . Des catégories de bâtiments dans lesquels il est possible d'assurer un bon niveau de confort en été sans avoir à recourir à un système actif de refroidissement.

Cette réglementation des d'ores et déjà applicable.

9.2.1.3 Impact du projet sur la consommation énergétique de la zone

Conception générale de l'Eco-Vallée

Les objectifs, définis dans le CRQE (cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction), à atteindre à l'échelle de l'Eco-Vallée sont progressifs selon les niveaux d'exigence visés et s'articulent autour de 4 grands axes déclinés en deux sous-axes principaux pour le thème Energie :

- . Réaliser des aménagements et des constructions faiblement émetteurs en GES et économes en énergie.
- . Exploiter de façon optimale les énergies renouvelables disponibles localement.

Les besoins énergétiques de la ZAC

Les besoins énergétiques de la zone sont susceptibles d'augmenter du fait de l'apparition de nouveaux usages, d'une densification des activités et du bâti, ainsi que d'une nette augmentation du nombre de visiteurs susceptibles d'être présents au même moment sur la zone, en particulier au niveau du parc des expositions et dans la prolongation du pôle multimodal aux heures de pointe.

Sur la base des exigences de la Réglementation Thermique 2012, en première approche, les besoins énergétiques estimés pour la ZAC sont de l'ordre de grandeur suivant :

- . environ 4 000 MWh/an d'énergie primaire pour le logement
- . environ 18 500 MWh/an pour les bureaux, services et commerces
- . environ 4 000 MWh/an pour les équipements dont le parc des expositions

Cependant, cette première approximation ne tient pas compte de l'éclairage public ni des éventuelles spécificités du parc des expositions en termes de consommation énergétique. Une étude plus fine et la recherche d'informations supplémentaires sur ces aspects serait nécessaire pour aboutir à une estimation plus fiable.

Recommandations associées au contexte méditerranéen

Les caractéristiques du climat méditerranéen doivent être prises en compte dans la démarche urbanistique et architecturale.

L'humidité de la saison chaude amène à recourir à une ventilation naturelle efficace.

L'orientation des bâtiments est préférable selon l'axe Est-Ouest afin de minimiser les surfaces exposées au rayonnement solaire bas. Cette orientation pourra être légèrement adaptée afin de profiter de l'ensoleillement matinal de l'Est, notamment hiver.

Il faudra avoir recours à des pare-soleil verticaux, des auvents, de la végétation (celle-ci permettant par le choix d'espèces à feuilles caduques d'avoir un ombrage saisonnier), etc... pour éviter la surchauffe des bâtiments.

Sur les façades Sud, il est recommandé d'envisager des ouvertures (baies) de dimension moyenne, et ombragées par des pare-soleil horizontaux. Egalement, les couleurs claires en revêtement de façade renforceront la protection solaire par leur faible degré d'absorption.

Enfin, des murs et une toiture bien isolés seront la garantie d'une certaine inertie.

9.2.2 Approche de la ressource renouvelable et compatibilité avec le projet

9.2.2.1 Les énergies renouvelables envisagées pour le projet d'aménagement de la ZAC

Le tableau ci-après présente la synthèse des potentiels résultants pour chaque énergie renouvelable étudiée, et permet ainsi de hiérarchiser les installations qui peuvent être envisagés sur le site de projet.

Le potentiel résultant pour chaque énergie renouvelable correspond à la possibilité d'envisager un type d'installation sur le site de projet au regard :

- . Du gisement existant ou de la ressource actuelle ;
- . De la compatibilité du projet d'aménagement avec les particularités techniques des énergies étudiées et des paramètres économiques d'investissement (coûts matériels, installation,...) et de fonctionnement.

POTENTIEL RESULTANT

Peut être envisagée sur le site de projet au regard du gisement existant et de la compatibilité pressentie entre cette énergie renouvelable et le projet d'aménagement (en cours et futur)

Bon gisement, néanmoins cette énergie renouvelable présente des contraintes techniques OU économiques significatives pour le site de projet

Bon gisement, néanmoins cette énergie présente des contraintes techniques ET économiques significatives pour le site de projet

/

La filière ne présente pas un gisement intéressant sur le site de projet ou à proximité immédiate de celui-ci

Les couleurs donnent une indication sur la compatibilité du projet avec les différentes énergies renouvelables étudiées :

Bon

Moyen

Mauvais

Le tableau suivant présente la hiérarchisation des potentiels en énergies renouvelables sur la zone de projet :

ENERGIE
RENOUVE
LABLE
ETUDIEE

UTILISATION

GISEMENT /
RESSOURCE

COMPATIBILITE AVEC LE PROJET

POTENTIEL
RESULTANT

REGLEMENTAIRE

TECHNIQUE

ECONOMIQUE

HYDROEL
ECTRICITE

Electricité

Potentiel
nul
(absence
de chutes)

Procédure
d'autorisation

Inadapté au projet et au
profil du Var au droit du
projet

Investissement
élevé

/

PETIT
EOLIEN

Electricité

Gisement
vent non
négligeabl
e

.

Périmètre du projet
hors ZDE

.
Contraintes de
hauteur : servitudes
aéroport

.
Aucun permis de
construire pour
installations < 12m
de hauteur

Petit éolien
envisageable sur les
bâtiments

Rentabilité faible
présentie

SOLAIRE
PHOTOVO
LTAÏQUE

Electricité

Gisement
solaire
significatif

.
Permis de
construire

.
Consultation DGAC
pour étude
éblouissement /
aéroport

.
Diminution des
mesures financières
incitatives

.
Réseau électrique
capable d'accueillir
la production

.
Technologie mature

.
Investissement
important

.
Rentabilité
diminuée par la
baisse récente
des tarifs de
rachat

SOLAIRE
THERMIQ
UE

Chaleur

/froid

.

Permis de
construire

.

Consultation DGAC
pour étude
éblouissement /
aéroport

.

Accès au Fonds
Chaleur
Renouvelable

.

Technologie très
mature,

.

Offre technologique
vaste

.

Mixité des usages

.

Investissement
faible

.

Accès au Fonds
Chaleur
Renouvelable

GEOTHER
MIE

PAC SUR
AQUIFERE
SUPERFICI
EL

Chaleur

/froid

Gisement
important
mais
localisé

.
Périmètre de
protection du champ
captant de Sagnes
et nappe à
présERVER

.
Accès au Fonds
Chaleur
Renouvelable

.
Procédure
d'autorisation

Mixité des usages

.
Investissement
élevé

.
Accès au Fonds

Chaleur
Renouvelable

GEOTHER
MIE

PAC SUR
EAU DE
MER

Chaleur

/froid

Gisement
inépuisabl
e

.
Accès au Fonds
Chaleur
Renouvelable

.
Procédure
d'autorisation

.
Autorisation
conduites et station
sous l'aéroport

.
Projet de faisabilité
déjà en cours

.
Mixité des usages

.
Investissement
élevé

.
Accès au Fonds
Chaleur
Renouvelable

GEOTHER
MIE

PAC SUR
EAUX
USEES

Chaleur/fro
id

Gisement
disponible
toute
l'année

.
Accès au Fonds
Chaleur
Renouvelable

.
Montage juridique

.
STEP adaptée à la
récupération
d'énergie sur les
eaux usées

- Mixité des usages

- Investissement
élevé

- Accès au Fonds
Chaleur
Renouvelable

BIOMASS
E BOISENERGIE

Chaleur

Ressource
peu
disponible

- Logistique
d'approvisionnement
et gestion de
l'installation lourde

- Technologie peu
adaptée à la zone
du projet (zone
urbaine)

- Manque d'espace

.
Investissent
important

.
Accès au Fonds
Chaleur
Renouvelable

/

BIOGAZ

Chaleur

Ressource
peu
disponible

Gestion des débouchés
(digestats)

/

9.2.2.2 Efficacité énergétique et urbanisme

Les bâtiments

Les différents moyens techniques pouvant être adoptés afin de réduire la consommation d'énergie sont les suivants :

. concernant les équipements :

- l'utilisation d'équipements intrinsèques performants (lampe basse consommation, appareils ménagers et professionnels économes, ...) ;
- la substitution avec d'autres sources de production en ce qui concerne les usages électriques et thermiques (utilisation du solaire thermique pour le chauffage de l'eau, panneaux solaires photovoltaïques pour la production d'électricité, cogénération, ...) ;
- l'application d'une gestion intelligente de la charge (systèmes de régulation, entraînement à vitesse variable, ...) permettant notamment de réduire la consommation et les pics de consommation, ou encore de déplacer la consommation vers les heures creuses ;
- Dans les bureaux également on privilégiera le choix de matériels à faible consommation énergétique, notamment pour le matériel informatique (matériel labélisé « Energy star »).

. concernant l'enveloppe du bâti :

- l'amélioration de l'isolation thermique de l'enveloppe (toit, murs, fenêtres,...) ;
- l'application d'une architecture bioclimatique (lumière, orientation, forme, ombre, ventilation passive) ;
- la mise en oeuvre de systèmes passifs de récupération de chaleur.

Les mesures d'Efficacité Energétique à mettre en oeuvre sont répertoriées selon quatre types :

1. les instruments réglementaires,
2. les instruments économiques et mécanismes de marché,
3. les incitations fiscales et financières,
4. les campagnes d'information et actions volontaires.

L'éclairage public

Il est utile de définir des moyens de limitation de la consommation dans les espaces publics extérieurs, et en particulier au niveau de l'éclairage public. Il est possible de combiner différents moyens de maîtrise de l'énergie :

- . Choix judicieux de l'implantation des points lumineux : en fonction de l'usage, du ressenti des usagers, des objectifs de sécurité etc. L'uniformité de l'éclairage n'est pas forcément un pré-requis nécessaire,
- . Amélioration de l'efficacité lumineuse des sources : augmentation du flux de lumière produite (en lumens) par watt électrique consommé et d'amélioration du rendu des lumières par l'utilisation de lampes nouvelles génération (LED, lampes à iodures métalliques, sodium haute pression,...), possibilité de compenser une luminance plus faible par l'utilisation de revêtements clairs au lieu d'enrobés sombres,
- . Choix de luminaires : utilisation de candélabres solaires, luminaires spécialement dessinés pour mieux distribuer la lumière et éviter les problèmes de pollution lumineuse,
- . Alimentation par ballasts électroniques équipés d'émetteurs-récepteurs permettant la télégestion des éclairages (liaison filaire par le réseau électrique ou aérienne en radiofréquences) et l'enregistrement de la consommation d'énergie, l'état des lampes et les circonstances des pannes pour chacune d'entre-elles et intégration d'horloges astronomiques, pour suivre les changements d'intensité lumineuse du soleil tandis qu'un système surveille et

contrôle les lampes à distance, en varie la puissance en fonction de la circulation, de la météo et de la lumière naturelle.

Equipement du parc des expositions

Outre la réduction des dépenses énergétiques liées à la conception des bâtiments sur l'ensemble de la ZAC, un effort particulier peut être fait concernant le choix des équipements du parc des expositions (escaliers mécaniques, éclairage automatique...). A titre d'exemple, les installations suivantes pourront être utilisées :

- . Détecteurs de mouvements (portes, escaliers mécaniques)
- . Sondes photosensibles ou cellules crépusculaires (éclairage)
- . Installation d'escaliers mécaniques à fonctionnement réversibles...

Le cahier des charges de conception du bâtiment qui place les questions énergétiques et environnementales au coeur des préoccupations permettra au projet d'aménagement de la ZAC Grand Arénas, d'atteindre un objectif de consommation d'énergie qui respecte les limitations autorisées par la RT 2012.

Dans un contexte de climat méditerranéen et de fragilité électrique, cette notion d'urbanisme efficace en énergie sera donc prise en compte dans la conception du projet d'aménagement de la ZAC et intégrera un ensemble de réalisations architecturales en faveur de l'efficacité énergétique illustrant ainsi la démarche et les objectifs de l'«Ecocité».

10 ANALYSE DES COÛTS COLLECTIFS ET AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITÉ ET ÉVALUATION DE LA CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE RÉSULTANT DE L'EXPLOITATION DU PROJET

Le décret 2003-767 du 1er août 2003, modifiant le décret 77-1114 du 12 octobre 1977, introduit la nécessité d'analyser les coûts collectifs des pollutions et des nuisances pour la collectivité dans les études d'impact des infrastructures de transport. Ces coûts permettent de monétariser les effets liés à la pollution de l'air et à l'effet de serre.

L'opération d'aménagement conduit à la création et modification de voiries, une analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances pour la collectivité a été réalisée.

Une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter, est jointe au présent dossier d'étude d'impact.

10.1 Analyse des coûts collectifs

Les coûts collectifs induits par le projet, par kilomètre et par véhicule, sont estimés à l'aide des valeurs présentées dans le tableau ci-dessous. Les effets sur la santé de la pollution de l'air dépendent de la concentration de polluants et de la densité de la population dans les zones polluées. Ceci conduit à retenir des valeurs différentes en milieu urbain dense, en milieu urbain diffus et en rase campagne.

Figure 163 : Estimation des coûts collectifs en Euro pour 100 véhicules sur 1 km (année 2000)

Les valeurs appliquées correspondent à une fourchette d'estimation recommandée dans le rapport « Transport : pour un meilleur choix des investissements – Commissariat général du plan – Marcel Boîteux » - novembre 1994 mis à jour en juin 2001. Ces valeurs ont été validées par l'instruction cadre du 25 mars 2004 relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures (MAJ 27/05/05). D'autre part, selon les horizons d'étude, les facteurs présentés sont

pondérés par l'évolution à la baisse des émissions annuelles (5,5% pour les VL et 6,5 pour les PL) et par la valeur de la vie humaine (1,4 %).

Les tronçons étudiés ici sont ceux en lien avec l'aménagement de la ZAC Grand Arenas.

10.1.1 Résultats concernant la pollution atmosphérique

Pour cette étude, le projet étant situé en secteur urbain, la valeur relative à de « l'urbain dense » sera retenue pour le calcul des coûts collectifs. Le tableau ci-après présente les coûts collectifs engendrés sur l'ensemble du domaine d'étude pour la situation actuelle, la situation au fil de l'eau et la situation future avec projet.

Figure 164 : Monétarisation de la pollution sur les variantes et variation par rapport à SFDE

Les coûts des dommages et des nuisances journaliers concernant l'aspect sanitaire (en relation avec la circulation automobile dans le domaine d'étude), présentent des valeurs inférieures aux situations futures par rapport à la situation initiale. Entre la situation fil de l'eau (SFDE) et la situation future avec projet (SF), les coûts collectifs liés aux dépenses de santé présentent une hausse de 5,5 %. Cette variation souligne que le projet aura un impact peu significatif, en matière de coûts entraînés par les effets de la pollution sur la santé. Cette hausse reste attendue puisqu'elle est à mettre directement en relation avec l'existence de nouveaux aménagements (tronçons et parkings).

10.1.2 Résultats concernant l'effet de serre

La monétarisation des coûts est liée au niveau d'équivalents carbone rejetés dans l'atmosphère. La valeur retenue pour le carbone est fondée sur une relation coût-efficacité : il s'agit du niveau de taxation du carbone des émissions de gaz à effet de serre (GES) qui permettrait à la France de satisfaire aux engagements issus du protocole de Kyoto. Les coûts engendrés par les émissions de GES sont ainsi directement liés au prix de la tonne de carbone, présenté dans le tableau ci-après et à la consommation des véhicules.

Figure 165 : Prix de la tonne de carbone

Les résultats obtenus via le logiciel IMPACT-ADEME et les données du tableau précédent permettent de monétariser les émissions des GES. Le tableau ci-après présente les coûts collectifs engendrés sur l'ensemble du domaine d'étude pour les différents horizons d'étude. Les consommations en kilogrammes ont été pondérées par les masses volumiques des carburants (essence et diesel), qui sont respectivement de 0,755 t/m³ et 0,845 t/m³ (source : Union Routière de France).

Figure 166 : Coûts relatifs aux GES

Contrairement aux coûts collectifs, ceux liés aux émissions de GES présentent des valeurs supérieures pour les situations futures par rapport à la situation initiale. Entre la situation fil de l'eau (SFDE) et la situation future avec projet (SF), les coûts engendrés par les émissions de GES présentent une hausse de l'ordre de 5 %. Cette évolution en lien avec le projet reste similaire à celle des coûts collectifs.

10.2 Bilan de la consommation énergétique

Les consommations en essence et diesel sont présentées dans le tableau ci-après. Les résultats sont exprimés en kilogrammes consommés par jour pour l'ensemble des tronçons considérés.

Figure 167 : Calcul des consommations de carburants et variations par rapport à SFDE

La figure ci-après présente les variations mises en avant dans le tableau précédent. Afin de rester sur des comparaisons au même horizon de référence (2025), la situation actuelle SA est séparée des autres situations.

Figure 168 : Evolution des consommations énergétiques relatives aux trafics des tronçons étudiés

Entre la situation actuelle (2010) et les horizons futurs (2025), la consommation d'essence connaît une déplétion à mettre en relation avec la diésélisation du parc automobile. De ce fait, la consommation en gasoil progresse d'environ 9 % sur la même période (entre 2010 et 2025).

Concernant le bilan de consommation entre les horizons futurs, l'horizon SF connaît une variation de + 5,8 % par rapport à la situation SFDE pour l'essence et une variation de + 5,2 % pour le diesel.

Ainsi, l'aménagement de la ZAC Grand Arénas entraînera une hausse de la consommation sur les tronçons étudiés. Cette

évolution attendue est à mettre en relation avec les nouveaux aménagements liés au projet. Néanmoins ce différentiel reste très faible et ne peut être considéré comme significatif. En effet des variations inférieures à 10 % peuvent être en relation avec l'incertitude liée aux hypothèses de trafics.

10.3 Avantages induits pour la collectivité

Les avantages induits pour la collectivité sont les suivants :

- dynamisation de l'activité économique, création d'emplois et de logements
- multiplicité des modes de déplacements disponibles (bus, tramway, trains, ...),
- création d'espaces publics de qualité permettant le développement des modes doux et leur sécurisation,
- gain de temps des usagers, dû notamment à l'amélioration des échanges et à la mise à disposition d'infrastructures de transport performantes,
- modification de la trame viaire permettant une décongestion du trafic automobile sur certains axes.

11 EVALUATION SIMPLIFIÉE DES INCIDENCES DU PROJET SUR LES SITES NATURA 2000

Un formulaire d'évaluation simplifiée des incidences sur le site Natura 2000 de la basse vallée du Var est joint en annexe 5.

12 ANALYSE DES MÉTHODES UTILISÉES

Cette partie consiste à analyser les méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation.

La méthodologie générale utilisée pour identifier les effets du projet a consisté en premier lieu à dresser l'état initial afin de recenser les secteurs sensibles et les enjeux. Pour chaque thématique, les effets du projet sur l'environnement ont été évalués avec, le cas échéant, la prescription de mesures d'insertion.

12.1 Auteurs de l'étude

Etude d'impact

Sur la base des études préliminaires et du dossier de création de ZAC menées par le groupement Mateo Architectura / Atelier Villes & Paysages / Egis, la présente étude d'impact a été élaborée par :

Egis France

40, boulevard de Dunkerque – CS 61 001

Immeuble Europrogramme

13 567 Marseille cedex 02

Tél. : 04 91 23 23 23 / Fax : 04 96 15 20 60

Les principaux rédacteurs du dossier sont :

Violaine RAULIN, ingénieur en environnement d'Egis France,

Flora SILNY, ingénieur en environnement d'Egis France,

sous la direction de Yves DELMARES, chef de projet et responsable du domaine Environnement d'Egis France.

L'étude d'impact a été réalisée pour le compte de :

Etablissement Public d'Aménagement (EPA) de la Plaine du Var

Immeuble Nice Plaza

455, Promenade des Anglais – BP 33 257

06 205 Nice cedex 3

Etudes spécifiques

Pour les thématiques spécifiques, Egis France a fait appel aux bureaux d'études ou intervenants suivants :

- l'étude acoustique a été réalisée par Conseil Ingénierie Acoustique (CIA),
- l'expertise faunistique et floristique a été réalisée par Altereco Paca,
- l'étude air et santé a été réalisée par Biomonitor,
- l'étude de faisabilité des potentialités en énergies renouvelables a été menée par Egis Eau.

12.2 Méthodes utilisées

Le travail a consisté à réaliser dans un premier temps une large recherche documentaire, puis un travail de terrain approfondi. Dans un deuxième temps, à rédiger l'étude d'impact selon les textes réglementaires en vigueur.

12.2.1 Recherche documentaire

La grande majorité des données documentaires ont été obtenues auprès des divers services publics dont les administrations déconcentrées de l'Etat, des administrations régionales ou départementales, d'organismes publics et privés ou d'associations.

Ces données ont permis de définir un état des lieux dans un champ géographique relativement large.

Elles ont été complétées par l'ensemble des données fournies par le maître d'ouvrage.

La recherche documentaire s'est effectuée auprès des services publics et privés suivants : Météo France, BRGM, DREAL PACA, INSEE, DRAC, STAP, Atmo PACA, ARS.

12.2.2 Reconnaissances de terrain

Une visite de terrain a été réalisée le 16 février 2012, afin de compléter les données documentaires recueillies en bureau. Cette reconnaissance a porté sur le site et son environnement proche. Un dossier photographique a été constitué.

Les inventaires de terrain faune / flore ont été réalisés le 21/03/2012 et le 03/01/2013 par Altereco PACA (S. Voiriot).

12.2.3 Réunions de cadrage

De nombreux échanges ont notamment eu lieu avec la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) des Alpes-Maritimes, notamment lors de la réalisation du dossier d'enquête publique relatif au projet d'aménagement des espaces publics du pôle d'échanges multimodal, opération connexe à la ZAC Grand Arénas.

Ces échanges avec les services de l'Etat ont permis la prise en compte de l'ensemble des données existantes sur le secteur, ainsi que le recueil des avis des services, tout en partageant l'avancement du projet.

12.2.4 Cartographie

Les fonds de cartes utilisés sont des cartes au 1/25 000.

En fonction de l'évolution de l'urbanisation sur le territoire traversé, des différences avec l'état réel peuvent être donc observées.

12.2.5 Rédaction

L'analyse de l'état initial s'est basée sur divers éléments en fonction des thèmes abordés. L'information recueillie est traitée de manière à caractériser l'état de l'environnement et évaluer la sensibilité et les potentialités des territoires.

Milieu physique

L'analyse du milieu physique se base sur les données climatologiques et les données bibliographiques.

Les éléments relatifs au risque inondation se basent sur le travail réalisé dans le cadre du Schéma de Cohérence Hydraulique et d'Aménagement d'Ensemble (SCHAE).

Le SCHAE, réalisé par EGIS Eau, a été élaboré à partir de modélisation réalisées à partir du logiciel TELEMAC 2D. Cet outil est basé sur les équations de Saint Venant, résolues par la méthode des éléments finis. Il se justifie lorsqu'il est nécessaire de modéliser les effets des frottements dits turbulents, c'est-à-dire les échanges de quantité de mouvement entre les masses d'eau.

Cet outil modélise la zone étudiée sous la forme d'un maillage qui est construit pour prendre en compte les particularités des écoulements (lit mineur, obstacles, remblais, digues, ouvrages, discontinuités topographiques...).

Trois hypothèses hydrologiques, précisées dans le PPRi, ont été étudiées selon quatre configurations d'aménagement caractérisant les situations pertinentes d'un point de vue hydraulique :

- rupture de la Digue des Français pour une crue du Var de 3 800 m³/s (crue centennale) selon deux sous-scénarios non simultanés : « rupture CADAM » et « rupture MIN »,
- rupture de l'ouvrage protection de l'autoroute A8 pour une crue du Var de 3 800 m³/s (crue centennale),
- débordement pour une crue du Var de 5 000 m³/s (crue exceptionnelle).

Milieu naturel

La bibliographie existante sur les différents inventaires existants et protections réglementaires (sites Natura 2000, Z.N.I.E.F.F., réserves naturelles, ...) a été consultée auprès de la D.R.E.A.L. PACA.

Les documents d'urbanisme ont également été consultés pour repérer les espaces boisés classés (E.B.C.).

Ces données bibliographiques ont été complétées par des relevés de terrain effectués par Altereco Paca (21/03/2012 et

03/01/2013), qui ont permis d'identifier les espèces naturelles présentes sur le site.

Les journées de prospections ont été réalisées durant une période peu favorable à l'observation des espèces printanières de la faune et de la flore à enjeu patrimonial et/ou règlementaire (janvier et mars 2012/2013). Toutefois, la zone d'étude est essentiellement représentée par une forte urbanisation et une activité anthropique importante. Aucun habitat naturel n'est représenté au sein de la zone d'étude, les habitats contactés étant associés aux milieux anthropisés (zones industrielles, zones rudérales) peu favorables à l'établissement de populations d'espèces végétales et/ou animales patrimoniales.

Les experts d'ALTERECOPACA-Voiriot ont réalisé un parcours aléatoire au coeur de la zone d'étude, en prêtant une attention plus particulière aux zones de friches rudérales susceptibles d'abriter une flore ou une faune commune .

Relevés de la végétation

Au cours de la journée de prospection de la zone d'étude le 21/03/2012 et le 03/01/2013 (matin et après-midi; l'expert botaniste a parcouru la zone d'étude selon un itinéraire aléatoire couvrant les différentes formations végétales rencontrées. Ces formations sont identifiées par leurs caractères physiologiques, leurs cortèges floristiques, etc. L'ensemble de ces formations a été classé selon la norme CORINE BIOTOPE.

A cette occasion, chaque espèce végétale identifiable rencontrée est notée et une liste globale est compilée. En fonction des habitats naturels rencontrés, l'expert a appuyé ses prospections sur les zones à enjeux floristiques potentiels afin de repérer d'éventuelles espèces protégées, remarquables et/ou à forte valeur patrimoniale.

Relevés de la faune

- Concernant les insectes

Chaque entité éco-physiologique a été parcourue de manière aléatoire (transects). la visite de terrain réalisée le 21/03/2012 (matin) et le 03/01/2013 (matin) ont permis d'obtenir un inventaire précoce des peuplements de lépidoptères rhopalocères (papillons de jour), de coléoptères et d'orthoptères.

L'inventaire s'est basé sur des observations visuelles ou auditives et des captures à l'aide de filets à papillons.

- Concernant les amphibiens

Le site d'étude stricto sensu étant peu favorable à la reproduction d'amphibiens, aucun protocole d'inventaire spécifique n'a été mis en place. L'inventaire de ce compartiment s'est déroulé à partir de la recherche d'individus en phase terrestre. Cet inventaire a été mené le 21/03/2012 et le 03/01/2013 parallèlement aux prospections herpétologiques de terrain (après-midi).

- Concernant les reptiles

Chaque entité éco-physionomique a été parcourue de manière aléatoire (transects) à la recherche de contacts visuels (individu mort ou vivant, mue, ponte prédatée...) ou auditifs.

Les habitats et abris potentiels ont été minutieusement scrutés à la recherche d'observations directes ou indices de présence.

La zone d'étude a été couverte lors des journées de prospection herpétologique du 21/03/2012 et du 03/01/2013 (après-midi).

- Concernant les oiseaux

L'analyse de l'avifaune du secteur d'étude a consisté dans un premier temps à établir la liste des espèces potentiellement présentes, d'après les données disponibles dans la bibliographie.

Sur la base de cette liste d'espèces potentiellement présentes, l'ornithologue a réalisé un relevé de terrain, dans le but de confirmer et de préciser la présence effective de certaines espèces sur la zone d'étude. Un passage matinal a été effectué le 21/03/2012 et le 03/01/2013.

Sur le secteur d'étude, chaque entité éco-physionomique a été parcourue de manière aléatoire (transects) à la recherche de contacts auditifs ou visuels (individus, plumées, etc.) durant les périodes de la journée les plus favorables (matin).

Description : parcours prospection.jpg

Figure 169 : cartographie des parcours d'inventaires (Altereco Paca)

Urbanisme

Un recensement des équipements publics et des activités sur le site a été réalisé lors de la visite de terrain.

Les conditions de circulation à l'échelle de l'aire d'étude ont été évaluées, notamment du point de vue des modes doux, par le biais d'observations sur le terrain.

Patrimoine

Le recueil des données a été réalisé auprès des administrations concernées (S.T.A.P. et D.R.A.C. service régional de l'archéologie et service des monuments historiques). Le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Nice fournit également des éléments sur le patrimoine d'intérêt local.

Paysage

L'approche paysagère du territoire et du projet est basée sur l'Atlas des Paysages des Alpes-Maritimes, la photographie aérienne, et les prospections de terrain.

Contexte socioéconomique

Les statistiques de la base de données de l'INSEE ont été analysées afin de caractériser l'aspect socioéconomique à différentes échelles (Métropole Nice Côte d'Azur, commune de Nice).

Infrastructures et Déplacements

Cette thématique a été traitée par les experts d'Egis France. Une étude de circulation sur le secteur de Nice Saint -Augustin a été réalisée par Egis France.

Ambiance acoustique

Une étude acoustique a été réalisée par le bureau d'études CIA. La méthodologie de l'étude est détaillée ci -après.

L'étude acoustique comprend :

- des mesures de bruit afin de déterminer les niveaux de bruits actuel,
- une modélisation par calcul pour simuler la situation projetée.

Les mesures acoustiques sont réalisées suivant les principes de la norme NF S 31-085 « caractérisation et mesurage du bruit dû au trafic routier », NF S 31-088 « caractérisation et mesurage du bruit dû au trafic ferroviaire », et NF S 31-010 « caractérisation et mesurage de bruits dans l'environnement ».

On installe à 2 mètres en avant de la façade d'une maison, à une hauteur variable (rez-de-chaussée ou étage), un microphone qui va enregistrer toutes les secondes le niveau de bruit ambiant. La durée de la mesure peut varier d'un cycle complet de 24 heures à un enregistrement de 20 minutes.

L'appareillage de mesures utilisé (microphones, sonomètres) est certifié conforme aux classes de précision relatives aux types d'enregistrement réalisés.

L'analyse et le traitement des données ainsi recueillies nous permettent de caractériser l'ambiance acoustique actuelle d'un site à partir des niveaux de bruit définis réglementairement, à savoir les indices diurne (LAeq 6h-22h) et nocturne (LAeq 22h-6h).

La modélisation par calcul est réalisée à partir du programme MITHRA V.

Le logiciel MITHRA est un programme tridimensionnel, développé par le C.S.T.B, permettant la simulation numérique de la propagation acoustique en milieu extérieur. Il est particulièrement adapté aux problèmes urbains, car il prend en compte les réflexions multiples sur les parois verticales.

La version 5 du logiciel inclut la Nouvelle Méthode de Prévision du Bruit (NMPB), méthode de calcul conforme à l'arrêté du 8 novembre 1999, relatif au bruit des infrastructures ferroviaires, prenant en compte les conditions météorologiques au-delà de 250 mètres.

Ce logiciel comprend :

- un programme de digitalisation du site qui permet la prise en compte de la topographie (courbes de niveaux), du bâti, des voiries, de la nature du sol, du projet et des différents trafics. Il permet également de mettre en place des protections acoustiques: écrans, buttes de terre, revêtements absorbants...
- un programme de propagation de rayons sonores : à partir d'un récepteur quelconque, le programme recherche l'ensemble des trajets acoustiques récepteur - source. Des rayons (directs, diffractés et réfléchis) sont tirés depuis le point récepteur jusqu'à rencontrer les sources sonores.
- un programme de calcul de niveaux de pression acoustique qui permet :

- o soit l'affichage de LAeq sur une période donnée (6h-22h par exemple) pour différents récepteurs préalablement choisis ;
- o soit la visualisation de cartes de bruit (isophones diurnes ou nocturnes, avec ou sans météo).

Ces calculs sont réalisés conformément à la norme NF S31-133, Acoustique – bruit des infrastructures de transports terrestres – calcul de l'atténuation du son lors de sa propagation en milieu extérieur, incluant les effets de la météorologie.

Le projet a été modélisé sur la base des fichiers topographiques en 2D fournis par Egis. Les côtes de principaux aménagements ont été estimées.

Qualité de l'air

Une étude air de niveau II a été réalisée par le bureau d'études BioMonitor. La méthodologie de l'étude est détaillée ciaprès.

1. Estimation des émissions de polluants et de la consommation énergétique au niveau de l'aire d'étude

L'objectif est de calculer les émissions polluantes des différents tronçons pris en compte et composant le domaine d'étude. Les émissions ont été ainsi inventoriées pour chaque polluant considéré et permettront in fine de caractériser les situations par l'estimation globale des émissions engendrées par le trafic routier et la détermination des coûts collectifs des pollutions et des nuisances.

Les émissions unitaires ont été calculées avec le logiciel Impact ADEME, bâti sur la méthodologie COPERT III (COmputer Programme to Calculate Emissions from Road Transport). Cette méthodologie, agréée par l'agence européenne de l'environnement et par l'ADEME, permet la prise en compte de l'ensemble des émissions à l'échappement et des émissions par évaporation. Par ailleurs, le logiciel est basé sur un jeu de données relatif à la composition du parc automobile français. Cette base d'informations a été mise au point par l'INRETS (Institut National de REcherche sur les Transports et leur Sécurité).

2. Qualification de l'état initial et mesures in situ

Une analyse de la situation actuelle est effectuée sur le domaine d'étude. Elle permet notamment d'établir la sensibilité du domaine d'étude, de faire l'inventaire des sources de pollution locale et d'apprécier les concentrations en polluants intégrées dans une étude de niveau II. Les mesures automatiques ou ponctuelles réalisées par l'AASQA locale (Atmo PACA) seront recensées sur la station la plus proche (Nice Aéroport). BioMonitor met également en place des mesures in situ sur d'autres zones ciblées qui permettent d'évaluer la qualité de l'air à proximité des infrastructures qui seront créées à proximité des lieux sensibles proches du PEM (Lycée Paul Augier, stade etc.). Etant donné, le contexte local, BioMonitor prévoit également des mesures pour permettre le suivi de des concentrations entre la route de Grenoble, le boulevard René Cassin et la Promenade des Anglais, établir un bruit de fond local, évaluer la dispersion des polluants entre ces axes encadrant le PEM. BioMonitor prévoit ainsi la mise en place de 8 stations de mesures de NO2 et 4 stations de mesures de benzène par tubes passifs réparties sur la zone.

3. Estimation des concentrations dans l'aire ou la bande d'étude selon la nature du projet, en zones urbanisées

Pour les différentes situations et horizons, une estimation des concentrations atmosphériques à partir du logiciel ADMSRoads est effectuée. Ce logiciel est alimenté par des données multiples et notamment les émissions polluantes, les données météorologiques, les caractéristiques topographiques du site et les bruits de fond locaux. Les situations modélisées sont caractéristiques d'une situation moyenne annuelle, croisant les trafics moyens journaliers annuels à des conditions météorologiques moyennes annuelles. Les résultats peuvent ainsi être comparés entre chaque scénario. Les

cartographies et les résultats numériques permettent d'identifier les impacts du projet en matière de qualité de l'air.

4. Analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances, et des avantages/inconvénients induits pour la collectivité

Le décret 2003-767 du 1er août 2003 modifiant le décret 77-1114 du 12 octobre 1977, introduit la nécessité d'analyser les coûts collectifs des pollutions et des nuisances pour la collectivité, dans les études d'impact des infrastructures de transport. Ces coûts permettent de monétariser des effets liés à la pollution de l'air et à l'effet de serre.

Les valeurs appliquées correspondent à une fourchette d'estimation recommandée dans le rapport « Transport : pour un meilleur choix des investissements – Commissariat général du plan – Marcel Boîteux » - novembre 1994 mis à jour en juin 2001. Ces valeurs ont été validées par l'instruction cadre du 25 mars 2004 relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures (MAJ 27/05/05). D'autre part, selon les horizons d'étude, les facteurs présentés sont pondérés par l'évolution à la baisse des émissions annuelles (5,5% pour les VL et 6,5 pour les PL) et par la valeur de la vie humaine (1,4 %).

5. Etude simplifiée de la comparaison des variantes et de la solution retenue sur le plan de la santé via un indicateur sanitaire simplifié (IPP indice pollution-population) croisant émissions de benzène (ou concentrations simplifiées) et population.

L'IPP (Indice Pollution Population) est un indicateur sanitaire qui permet de comparer différentes variantes entre elles avec la situation de référence. Il intègre, d'une part, les concentrations, d'autre part la répartition spatiale de la population sur le domaine d'étude. Cet indicateur est considéré comme un outil de comparaison simplifié de situations et ne peut être utilisé comme un indicateur d'exposition absolue permettant de quantifier le risque encouru par la population.

La circulaire n°2005-273 du 25 février 2005 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 préconise d'utiliser le benzène ou le NO2 dans le calcul de cet indicateur. C'est le NO2 qui est utilisé dans la méthodologie pour plus de lisibilité. Dans cette étude et conformément à la circulaire n°2005-273, la détermination de l'IPP est réalisée par croisement :

- des données de populations,
- des concentrations moyennes annuelles en dioxyde d'azote (simulées dans la bande d'étude (ADMSRoads)).

6. Etude des effets sur la végétation, la faune, les sols et les bâtiments et impact de la phase chantier

Cette étude bibliographique permet de renseigner la maîtrise d'ouvrage sur les différents effets liés à la pollution atmosphérique. Ce chapitre est accompagné d'une synthèse de mesures suppressives, compensatoires ou réductrices permettant l'amélioration d'une situation en matière de qualité de l'air.

Planification et documents réglementaires

L'ensemble des documents réglementaires a été analysé au regard du projet.

Analyse des impacts

La détermination des effets du projet s'est appuyée sur l'analyse comparative des données état initial / caractéristiques du projet, sur les conditions de respect de la réglementation en vigueur et sur l'expérience de EGIS France.

Cette évaluation a été réalisée à différents niveaux en fonction du caractère temporaire ou permanent, direct ou indirect de l'impact : les impacts du projet ont été estimés en phase fonctionnelle, mais également pendant la phase de travaux.

L'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres opérations identifiées a également été réalisée en se basant sur les thématiques présentant un enjeu vis-à-vis du projet.

Définition des mesures d'accompagnement

Sur la base de l'identification des impacts négatifs du projet, des mesures de suppression, réduction et compensation ont été préconisées.

Les méthodes de définition des mesures visent en un premier lieu à inscrire le projet en conformité avec les textes réglementaires en vigueur, puis dans un second temps à optimiser l'insertion du projet dans le respect des spécificités de l'aire d'étude tant sur le plan physique, naturel qu'humain.

Suivi des mesures d'accompagnement

Une présentation des principales modalités de suivi des mesures d'accompagnement et de leurs effets a été réalisée. Le cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction dans la plaine du Var (CRQE) et le guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques dans l'Eco-Vallée ont servi de base à ce travail.

Etude de faisabilité des potentialités en énergies renouvelables

Ressources

Selon les chapitres du volet énergie, des méthodes différentes ont été utilisées. La méthodologie générale repose sur un travail bibliographique, une analyse, et la consultation des occupants présents sur le site.

Un certain nombre de ressources bibliographiques a été consulté afin d'élaborer un diagnostic et une étude qui soient les plus précis possible. Une liste des ressources est présentée au paragraphe suivant. Aujourd'hui de nombreuses données

détenues par les administrations ou organismes publics sont téléchargeables directement en ligne.

Des entités ont été consultées dans le cadre de l'état initial, il s'agit principal des occupants du périmètre de projet pour établir une analyse de l'état initial dans le volet énergie.

L'état initial se base également sur la visite de terrain réalisé par Egis France afin d'identifier l'environnement local dans lequel s'inscrit le projet : photographies, occupation des sols, paysage local, nuisances et contraintes existantes.

Méthode d'analyse

L'analyse des potentiels en énergies renouvelables a été réalisée sur la base des documents disponibles issus des travaux d'étude déjà menés sur le projet par le maître d'ouvrage, des résultats des recherches bibliographiques et de l'expertise acquise par l'équipe de projet (retour d'expérience).

Même si de nombreuses caractéristiques du projet sont connues, certaines ne sont pas assez précises pour permettre une analyse poussée de la potentialité en énergies renouvelables (exemple : informations relatives à la surface de toiture et à l'orientation des bâtiments non disponible).

S'agissant d'une étude de potentialité, le niveau d'analyse des gisements n'est pas aussi détaillé et appliqué que dans une étude de faisabilité en énergies renouvelables.

L'évaluation se fonde donc sur un niveau d'élaboration du projet qui peut, dans certains cas, laisser la place à des incertitudes, et établit un éventail de potentialités que le maître d'ouvrage devra valider et approfondir pour permettre la faisabilité de l'utilisation d'énergies renouvelables sur le site de projet.

Coûts des mesures en faveur de l'environnement

Les dépenses engagées en faveur de l'environnement dans le cadre du projet et de la mise en oeuvre des mesures d'accompagnement ont été évaluées.

Le projet intégrant dès sa conception les enjeux environnementaux, urbains, sociaux et économique, le coût des mesures de suppression et de réduction des impacts est difficile à identifier.

Coûts collectifs et consommation énergétique

Une étude air de niveau II a été réalisée par le bureau d'études BioMonitor. La méthodologie de l'étude est détaillée ci - avant.

12.3 Difficultés rencontrées

L'étude d'impact se base sur les études préliminaires relatives à l'aménagement urbain du Grand Arénas, réalisées par le

groupement Mateo Architectura / Atelier Villes & Paysages / Egis, version décembre 2011.

Elle a été réalisée avant l'aboutissement des études de détail du projet et en parallèle de la réalisation du dossier de création de ZAC.

De ce fait, même si les caractéristiques principales du projet sont connues, certains aspects techniques demandent encore à être précisés. Il peut donc exister un certain écart entre les incidences telles qu'elles sont appréciées à ce niveau d'étude et les incidences réelles. Cette indétermination relative n'est cependant pas de nature à remettre en cause l'appréciation portée sur les impacts du projet.

De même, les mesures de réduction des impacts en phase de travaux (perturbations du cadre de vie des riverains et de la circulation sur les voies concernées notamment) ne seront pleinement définies qu'à l'issue d'une concertation avec les services techniques et les acteurs locaux. Il apparaît difficile à ce stade de les définir de manière exhaustive.

L'étude d'impact sera complétée lors de l'établissement du dossier de réalisation de la ZAC.

13 GLOSSAIRE

ADEME Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

A.E.P. Alimentation en Eau Potable

A.O.C. Appellation d'Origine Contrôlée

A.R.S. Agence Régionale de la Santé

A.Z.I. Atlas des Zones Inondables

B.R.G.M. Bureau de Recherches Géologiques et Minières

C.A.D.A.M. Centre Administratif Départemental des Alpes-Maritimes

C.A.N.C.A. Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur

C.U.N.C.A. Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur

C.O.P. Coefficient de Performance

C.S.T.B. Centre Scientifique et Technique du Bâtiment

D.D.T.M. Direction Départementale des Territoires et de la Mer

D.D.S.C. Direction du Développement Soutenable et du Climat

D.R.A.C. Direction Régionale des Affaires Culturelles

D.R.E.A.L. Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

D.T.A. Directive Territoriale d'Aménagement

E.B.C. Espace Boisé Classé

E.C.S. Eau Chaude Sanitaire

E.N.R. Energies Renouvelables

E.P.A. Etablissement Public d'Aménagement

G.E.S. Gaz à Effet de Serre

I.C.P.E. Installations classées pour la Protection de l'Environnement

I.C.U. Ilot de Chaleur Urbain

I.N.S.E.E. Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

L.G.V. Ligne à Grande Vitesse

M.I.N. Marché d'Intérêt National

N.C.A. Nice Côte d'Azur

O.I.N. Opération d'Intérêt National

O.R.E. Observatoire Régional de l'Energie

P.A.C. Pompe A Chaleur

P.A.D.D. Plan d'Aménagement et de Développement Durable

P.A.Z. Plan d'Aménagement de Zone

P.C.E.T. Plan Climat-Energie Territorial

P.L.U. Plan Local d'Urbanisme

P.P.A. Plan de Protection de l'Atmosphère

P.P.R. Plan de Prévention des Risques

R.F.F. Réseau Ferré de France

S.C.H.A.E. Schéma de Cohérence Hydraulique et d'Aménagement d'Ensemble

S.C.O.T. Schéma de Cohérence Territoriale

S.D.A.G.E. Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

S.D.A.P. Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine

S.D.C. Schéma de Développement Commercial

S.H.O.N. Surface Hors OEuvre Nette

S.H.O.B. Surface Hors OEuvre Brute

S.I.C. Site d'Importance Communautaire

S.N.C.F. Société Nationale des Chemins de Fer

SOeS Service de l'observation et des statistiques

S.R.U. Solidarité et Renouvellement Urbains

STEP Station d'Épuration

T.C. Transports en Commun

T.C.S.P. Transport en Commun en Site Propre

T.H.T. Très haute tension

T.M.J.A. Trafic Moyen Journalier Annuel

T.V.B. Trame Vert et Bleue

Z.A.C. Zone d'Aménagement Concerté

Z.I.C.O. Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux

Z.N.I.E.F.F. Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique

Z.P.S. Zone de Protection Spéciale

Z.S.C. Zone Spéciale de Conservation

14 ANNEXES

Un cahier d'annexes présentant ces études est joint au dossier d'enquête.

Annexe 1 – étude faune - flore

Annexe 2 – étude acoustique

Annexe 3 – étude air et santé

Annexe 4 – étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables

Annexe 5 – Formulaire d'incidences Natura 2000

ANNEXE 1

Etude faune - flore

G:\logo altereco 2.jpg

Référence :

23032012-RP-EGIS/PEM-NCE

Commanditaire :

EGIS

PREDIAGNOSTIC FAUNISTIQUE ET FLORISTIQUE

HIVERNALE ET TARDI-HIVERNALE SUR LA COMMUNE DE NICE / IMPACTS
PRESENTIS

(SITE DU GRAND ARENAS ; ALPES-MARITIMES - 06)

Date

Rédacteur

11/01/2013

S. VOIRIOT

C. FRANÇOIS

SOMMAIRE

CHAPITRE A : PREDIAGNOSTIC ECOLOGIQUE	3
Préambule	4
1. Présentation du projet et des sites naturels à statuts	11
1.1. Description du projet	11
1.1.1. Cartographie de la zone d'étude	11
2. Diagnostic écologique de la zone soumise au projet	13
2.1. Situation	13
2.2. Habitats naturels	20
2.2.1. Description des habitats naturels et des enjeux locaux de conservation	20
2.2.2. Bilan sur les habitats naturels	21
2.2.3. Cartographie des habitats naturels	21
2.3. Espèces	23
2.3.1. Flore.....	23
2.3.2. Faune	24
2.3.3. Amphibiens.....	24
2.3.4. Reptiles	25
2.3.5. Oiseaux	25
2.3.6. Bilan faunistique	31
2.3.7. Synthèse des éléments	31
Documentation utilisée	33
CHAPITRE B : IMPACTS PRESENTIS DU PROJET SUR LES HABITATS NATURELS, LA FAUNE ET LA FLORE A ENJEU.....	35
Préambule	36
1. Impacts pressentis	37
2. Conclusion	39

CHAPITRE A : PREDIAGNOSTIC ECOLOGIQUE

Préambule

Ce rapport constitue une première évaluation de terrain sur le périmètre de l'opération Grand Arénas, située sur la commune de Nice (06) qui se compose de deux projets d'aménagement distincts :

- sur un périmètre d'environ 8 ha, le programme du quartier du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport,
- sur un périmètre de 40 ha environ, le quartier urbain du Grand Arénas, comprenant bureaux, logements, hôtels, services, commerces, parc des expositions et espaces publics, qui sera réalisé dans le cadre d'une procédure d'aménagement spécifique sous la forme d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC).

L'expertise cible les principaux enjeux de conservation au cours de la période printanière à dire d'expert.

La commune de Nice (Alpes maritimes - 06) est concernée par quatre sites NATURA 2000 :

Appellation

Code

Nom

ZSC

FR9301568

Corniches de la riviera

SIC

FR9301569

Vallons obscurs de Nice et de Saint Blaise

ZPS

FR9312025

Basse vallée du Var

Aucun de ces sites n'intersecte la zone d'étude, le plus proche, la ZPS « Basse vallée du Var » étant située à 160 m de la zone d'étude.

zps pem nice.jpg

La commune de Nice est également concernée par dix ZNIEFF dont :

- quatre de type I

Code

Nom

Commune

06-100-105

Mont Alban - mont
Boron

Villefranche ; Nice

06-100-110

Vallons de Magnan, de
Vallières et de Saint-
Roman

Colomars ; Nice ; Aspremont

06-100-127

Grande Corniche et
plateau de la Justice

Nice ; La Trinité ; La Turbie ; Villefranche ; Eze

06-100-133

Vallon de Lingostière

Nice

- cinq de type II

Code

Nom

Commune

06-118-100

Mont Vinaigrier -
observatoire

La Trinité ; Villefranche ; Nice

06-120-100

Mont Chauve

Falicon ; Nice; Tourrette-Levens; Aspremont

06-125-100

Vallon de Saint-
Sauveur

Nice ; Colomars

06-140-100

Le Var

Le Broc ; Carros ; Castagniers ; Chateauneuf-d'Entraunes ;
Colomars ; Daluis ; Entraunes ; Gattieres ; La Gaude ;
Gilette ; Guillaume ; Levens ; Malaussene ; Massoins
; Nice ; Puget-Theniers ; Revest-les-roches ; Rigaud ; La
Roquette-sur-Var ; Saint-Blaise ; Saint-Jeannet ; Saint-
Laurent-du-Var ; Saint-Leger ; Saint-Martin-d'Entraunes ;
Saint-Martin-du-Var ; Touët-sur-var ; Tournefort ; Utelle ;
Villars-sur-var; Villeneuve-d'Entraunes ; Bonson

06-147-100

Le Vallon de Saint-
Pancrace

Nice

- une marine de type II,

Code

Nom

Commune

06-007-000

Du Cap de Nice à la
Pointe Madame

Nice

Ces ZNIEFF sont toutes situées au-delà de la zone d'emprise du projet, la plus proche (N°06-140-100 « Le Var ») étant située à 160 m de la zone d'étude.

zps pem nice.jpg

L'objet de cette expertise est donc de déterminer les enjeux écologiques présents sur la zone prévue pour le projet en vue de la réalisation d'une étude d'impact pour vérifier la compatibilité de ce projet avec la conservation du site d'étude et des zones connexes.

Typologie des Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique

Les ZNIEFF sont des espaces répertoriés pour la richesse de leur patrimoine naturel. Il en existe deux types :

Les ZNIEFF de type I : Ensembles de quelques mètres carrés à quelques milliers d'hectares constitués d'espaces remarquables : présence d'espèces rares ou menacées, de milieux relictuels, de diversité d'écosystèmes.

Les ZNIEFF de type II : Ensembles pouvant atteindre quelques dizaines de milliers d'hectares correspondant à de grands ensembles naturels peu modifiés, riches de potentialités biologiques et présentant souvent un intérêt paysager.

Les ZNIEFF concernant les zones les plus proches du secteur étudié en terme géographique et en termes de fonctionnalités écologiques ont apporté des informations bibliographiques précieuses pour cette étude.

Les experts d'ALTERECO PACA ont réalisé l'analyse bibliographique et l'expertise du site, en mettant l'accent :

- sur les habitats naturels et les habitats d'espèces d'intérêt communautaire visés par la directive 92/43/CEE dite directive « Habitats-Faune-Flore » respectivement dans son Annexe I (DH1) et son Annexe II (DH2).
- sur les espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire visées à l'Annexe I (DO1) de la directive 79/409/CEE mise à jour par la directive 2009/147/CE, dite directive « Oiseaux » et les espèces d'oiseaux d'intérêt patrimonial et/ou protégée par la loi Française.
- Sur les espèces de reptiles d'intérêt communautaire visées à l'Annexe II (DH2) et IV de la Directive Habitat (DH4) et les espèces de reptiles d'intérêt patrimonial et/ou protégée par la loi Française.
- Sur les espèces de mammifères d'intérêt communautaire visées à l'Annexe II (DH2) et IV de la Directive Habitat (DH4) et les espèces de mammifères d'intérêt patrimonial et/ou protégée par la loi Française.

Les références bibliographiques utilisées sont présentées en annexe de ce rapport. Ce dernier a pu être réalisé en s'appuyant sur les données en ligne de la DIREN Languedoc-Roussillon (LR)..

L'intégralité de l'étude à été réalisée par :

- Un ingénieur écologue expert en faune sauvage, Monsieur Sébastien VOIRIOT, responsable technique de l'étude,
- Un ingénieur écologue expert en flore sauvage et SIG, Mademoiselle Cindy FRANCOIS.

1. Présentation du projet et des sites naturels à statuts

1.1. Description du projet

Le projet dans le cadre duquel cette étude est réalisée se situe sur le territoire de la commune de Nice entre le quartier d'affaires de l'Arénas et l'aéroport. Il s'agit d'un projet de création d'un quartier urbain du Grand Arénas, comprenant bureaux, logements, hôtels, services, commerces, parc des expositions et espaces publics, qui sera réalisé dans le cadre d'une procédure d'aménagement spécifique sous la forme d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) sur une superficie d'emprise d'environ 40 ha.

1.1.1. Cartographie de la zone d'étude

I:\carto orthophoto\nice aéroport\ze nice.jpg

2. Diagnostic écologique de la zone soumise au projet

2.1. Situation

‡ Secteur d'étude

La zone d'étude est située au sein d'une zone d'activité à l'Ouest de la ville, proche de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur. Il s'agit d'un site largement anthropisé, situé dans un contexte péri-urbain d'entrée de ville. Cet espace est fortement dédié à la logistique, au transport et au commerce. Il est ainsi occupé en grande partie par les activités des Marchés d'Intérêt National de Nice (MIN d'Azur). Des infrastructures majeures de la Côte d'Azur y sont également présentes (autoroute A8, aéroport, Promenade des Anglais, voies ferrées Marseille – Nice).

‡ Prospections d'inventaire

Cette note d'expertise a été effectuée comme une première évaluation des sensibilités écologiques de la zone d'étude. Les habitats naturels, la botanique, les oiseaux, les reptiles et les amphibiens ont été spécifiquement prospectés lors des deux visites de terrain.

Ces prospections de terrain nous ont permis de proposer des espèces potentielles au sein de la zone d'étude et ses zones connexes, nous aidant ainsi à mieux cibler les espèces à enjeux à rechercher en priorité au cours des phases de prospections printanières.

Compte tenu du caractère précoce de ces prospections ainsi que de la faible pression d'inventaire exercée, l'expertise s'appuie donc sur la nature et l'état de conservation des habitats naturels, associée à une réflexion en termes de fonctionnalités écologiques et d'habitats potentiels pour les espèces.

Calendrier des prospections écologiques effectuées

Groupes inventoriés et experts

Dates de passages en 2012

Ornithologie-Herpétologie-
Batrachologie-Entomologie

(S. Voiriot)

21 mars 2012

03 janvier 2013

Botanique et habitats

(C. François)

21 mars 2012

03 janvier 2013

Ces inventaires ont été soigneusement préparés par une analyse des différents documents disponibles.

! Méthodologie des prospections

Les journées de prospections ont été réalisées durant une période peu favorable à l'observation des espèces printanières de la faune et de la flore à enjeu patrimonial et/ou règlementaire (janvier et mars 2012/2013). La zone d'étude est essentiellement représentée par une forte urbanisation et une activité anthropique importante. Aucun habitat naturel n'est représenté au sein de la zone d'étude, les habitats contactés étant associés aux milieux anthropisés (zones industrielles, zones rudérales) peu favorables à l'établissement de populations d'espèces végétales et/ou animales patrimoniales.

Les experts d'ALTERECOPACA ont réalisé un parcours aléatoire au coeur de la zone d'étude, en prêtant une attention plus particulière aux zones de friches rudérales susceptibles d'abriter une flore ou une faune commune.

. Relevés de la végétation

Au cours des deux journées de prospection de la zone d'étude le 21/03/2012 et le 03/01/2013 (matin et après-midi); l'expert botaniste a parcouru la zone d'étude selon un itinéraire aléatoire couvrant les différentes formations végétales rencontrées. Ces formations sont identifiées par leurs caractères physiologiques, leurs cortèges floristiques, etc. L'ensemble de ces formations a été classée selon la norme CORINE BIOTOPE.

A cette occasion, chaque espèce végétale identifiable rencontrée est notée et une liste globale et compilée. En fonction des habitats naturels rencontrés, l'expert a appuyé ses prospections sur les zones à enjeux floristiques potentiels afin de repérer d'éventuelles espèces protégées, remarquables et/ou à forte valeur patrimoniale.

. Relevés de la faune

. Concernant les insectes

Chaque entité éco-phisionomique a été parcourue de manière aléatoire (transects). Les visites de terrain réalisées le 21/03/2012 (matin) et le 03/01/2013 (matin) ont permis de rechercher les peuplements de lépidoptères rhopalocères (papillons de jour), de coléoptères et d'orthoptères.

L'inventaire s'est basé sur des observations visuelles ou auditives et des captures à l'aide de filets à papillons.

. Concernant les amphibiens

Le site d'étude stricto sensu étant peu favorable à la reproduction d'amphibiens, aucun protocole d'inventaire spécifique n'a été mis en place. L'inventaire de ce compartiment s'est déroulé à partir de la recherche d'individus en phase terrestre. Cet inventaire a été mené le 21/03/2012 et le 03/01/2013 parallèlement aux prospections herpétologiques de terrain (après-midi).

. Concernant les reptiles

Chaque entité éco-physionomique a été parcourue de manière aléatoire (transects) à la recherche de contacts visuels (individu mort ou vivant, mue, ponte prédatée...) ou auditifs.

Les habitats et abris potentiels ont été minutieusement scrutés à la recherche d'observations directes ou indices de présence.

La zone d'étude a été couverte lors des journées de prospections herpétologiques du 21/03/2012 et du 03/01/2013 (après-midi)

. Concernant les oiseaux

L'analyse de l'avifaune du secteur d'étude a consisté dans un premier temps à établir la liste des espèces potentiellement présentes, d'après les données disponibles dans la bibliographie.

Sur la base de cette liste d'espèces potentiellement présentes, l'ornithologue a réalisé un relevé de terrain, dans le but de confirmer et de préciser la présence effective de certaines espèces sur la zone d'étude. Un passage matinal a été effectué le 21/03/2012 et le 03/01/2013.

Sur le secteur d'étude, chaque entité éco-physionomique a été parcourue de manière aléatoire (transects) à la recherche de contacts auditifs ou visuels (individus, plumées, etc.) durant les périodes de la journée les plus favorables (matin).

. Cartographie des parcours d'inventaires

parcours prospection.jpg

2.1.1. Critères d'évaluation

2.1.1.1. Flore

Un certain nombre d'outils réglementaires ou scientifiques permet de hiérarchiser la valeur patrimoniale des espèces végétales observées sur un site donné. Il devient alors possible d'évaluer la responsabilité conservatoire des propriétaires, gestionnaires et utilisateurs de l'espace.

‡ Les espèces végétales protégées par la loi

Pour la flore vasculaire (ce qui exclut donc les mousses, algues, champignons et lichens), deux arrêtés fixent en région la liste des espèces intégralement protégées par la loi française. Il s'agit de :

- la liste nationale des espèces protégées sur l'ensemble du territoire métropolitain, de l'Arrêté du 20 janvier 1982 paru au J.O. du 13 mai 1982, modifié par l'Arrêté du 31 août 1995 paru au J.O. du 17 octobre 1995. Cette liste reprend notamment toutes les espèces françaises protégées en Europe par la convention de Berne (1979).

- la liste régionale des espèces protégées en Provence-Alpes-Côte-D'azur, de l'Arrêté du 9 mai 1994 paru au J.O. du 26 juillet 1994. Cette liste complète la liste nationale précitée.

‡ Le livre rouge de la flore menacée de France

- Le tome I, paru en 1995 recense 485 espèces ou sous-espèces dites « prioritaires », c'est-à-dire éteintes, en danger, vulnérables ou simplement rares sur le territoire national métropolitain.

- Le tome II, à paraître, recensera les espèces dites « à surveiller », dont une liste provisoire de près de 600 espèces figure à titre indicatif en annexe dans le tome I. Une actualisation scientifique de cette dernière liste est effectuée régulièrement par le Conservatoire Botanique National Méditerranéen de Porquerolles (C.B.N.M.P.). Elle ne possède pour l'instant aucune valeur officielle mais peut déjà

servir de document de travail. Ainsi, seules les espèces figurant sur la liste du tome I sont réellement menacées. Elles doivent être prises en compte de façon systématique, même si elles ne bénéficient pas de statut de protection. Celles du tome II sont le plus souvent des espèces assez rares en France mais non menacées à l'échelle mondiale ou bien des espèces endémiques de France (voire d'un pays limitrophe) mais relativement abondantes sur notre territoire, bien qu'à surveiller à l'échelle mondiale.

2.1.1.2. Insectes

‡ la convention de Berne : convention relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe (19/9/1979) listant en annexe II (désignée ci-après « BE2 ») la faune strictement protégée et en annexe III la faune protégée dont l'exploitation est réglementée.

‡ la directive Habitats : directive européenne n°92/43/CEE du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages, elle est entrée en vigueur le 5 juin 1994.

Annexe II : Espèces d'intérêt communautaire dont la conservation nécessite la désignation de

Zones Spéciales de Conservation (ZSC). (désignée ci-après « DH2 »).

Annexe IV : Espèces d'intérêt communautaire qui nécessitent une protection stricte (désignée ci-après « DH4 »).

Annexe V : Espèces d'intérêt communautaire dont le prélèvement dans la nature et l'exploitation sont susceptibles de faire l'objet de mesures de gestion (désignée ci-après

« DH5 »).

‡ la liste nationale des insectes protégés sur l'ensemble du territoire métropolitain, de l'Arrêté du 23/04/2007. (désignée ci-après « PN »). Cette liste concerne seulement 61 espèces.

Les espèces non protégées mais présentant un enjeu de conservation sont également considérées. Ce sont celles inscrites aux « listes rouges » départementales, régionales ou nationales. Au niveau national, il s'agit de la liste rouge des Lépidoptères diurnes (DUPONT, 2001), de la liste rouge des orthoptères menacés (SARDET & DEFAUT, 2004) et de la liste rouge des odonates (DOMMANGET, 1987). Tous les groupes ne disposant pas de telles listes au niveau local ou même national, l'identification des espèces dites « patrimoniales » peut s'appuyer uniquement sur dires d'experts.

2.1.1.3. Oiseaux

‡ la convention de Berne : convention relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe (19/9/1979) listant en annexe II la faune strictement protégée et en annexe III la faune protégée dont l'exploitation est réglementée (désignée ci-après « BE2 ou BE3 »).

‡ la convention de Bonn : convention relative à la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage du 23 juin 1979 (JORF du 30/10/1990). Les espèces de l'annexe II se trouvent dans un état de conservation défavorable et nécessitent l'adoption de mesures de conservation et de gestion appropriées (désignées ci-après « BO2»).

‡ la directive Oiseaux : directive européenne n°79/409/CEE mise à jour par la directive européenne n°2009/147/CE concernant la conservation des oiseaux sauvages, elle est entrée en vigueur le 6 avril 1981.

Annexe I : Espèces nécessitant de mesures spéciales de conservation en particulier en ce qui concerne leurs habitats, afin d'assurer leur survie et leur reproduction dans l'aire de distribution (désignées ci-après « DO1 »).

‡ la Protection nationale : arrêté du 17/04/1981 modifié fixant la liste des oiseaux protégés sur l'ensemble du territoire (JORF du 25/07/1999), (désignés ci-après « PN »).

‡ les Livres Rouges : les scientifiques élaborent régulièrement des bilans sur l'état de conservation des espèces sauvages. Ces documents d'alerte, prenant la forme de « livres rouges », visent à évaluer le niveau de vulnérabilité des espèces, en vue de fournir une aide à la décision et de mieux orienter les politiques de conservation de la nature. Concernant les oiseaux, deux livres rouges sont classiquement utilisés comme référence :

‡ le livre rouge des oiseaux d'Europe (TUCKER & HEATH, 1994),

‡ le livre rouge des oiseaux de France (ROCAMORA & YEATMAN-BERTHELOT, 1999),

‡ des livres rouges existent parfois à un échelon régional, comme en Provence-Alpes-Côte

d'Azur (LASCEVE et al., 2003).

En France, près de 200 espèces (60 % des espèces nicheuses ou hivernantes régulières, contre 38 % en

Europe) figurent au livre rouge national et méritent ainsi une attention particulière.

2.1.1.4. Batraciens, reptiles, mammifères

‡ la convention de Berne : convention relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe (19/9/1979) listant en annexe II la faune strictement protégée et en annexe III la faune protégée dont l'exploitation est réglementée.

‡ la directive Habitats : directive européenne n°92/43/CEE du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages, elle est entrée en vigueur le 5 juin 1994.

Annexe II : Espèces d'intérêt communautaire dont la conservation nécessite la désignation de Zones Spéciales de Conservation (ZSC).

Annexe IV : Espèces d'intérêt communautaire qui nécessitent une protection stricte.

Annexe V : Espèces d'intérêt communautaire dont le prélèvement dans la nature et l'exploitation sont susceptibles de faire l'objet de mesures de gestion.

‡ la liste nationale des reptiles et amphibiens protégés sur l'ensemble du territoire métropolitain, de l'Arrêté du 22/07/1993 (J.O. du 9/9/1993) modifiés par les arrêtés du 5 mars et du 16 juin 1999, du 16 décembre 2004 et du 19 novembre 2007. Ce dernier arrêté inclut également la protection de l'habitat de l'espèce.

‡ la liste nationale des mammifères protégés sur l'ensemble du territoire métropolitain, de l'Arrêté du 23/04/2007.

‡ l'inventaire de la faune menacée en France (MNHN, 1997) : ouvrage de référence élaboré par la communauté scientifique (livre rouge), permettant de faire un état des lieux des espèces menacées. Il liste 117 espèces de vertébrés strictement menacées sur notre territoire, voire disparues, dont notamment : 27 mammifères, 7 reptiles, 11 amphibiens. Pour chaque espèce, le niveau de menace est évalué par différents critères de vulnérabilité.

‡ Le Plan d'action « reptiles et amphibiens » pour la conservation de la biodiversité. Des espèces prioritaires ont été sélectionnées en fonction de la taille de leur aire de répartition, générale et en France, de leur rareté en France, et de leur statut juridique. Les espèces inscrites sur ce plan font l'objet d'actions nationales dont :

- la poursuite de l'inventaire,
- la mise en place d'un suivi à long terme,
- la préparation d'un plan d'action de conservation.

I:\carto orthophoto\nice aéroport\photo zone rudérale.jpg

2.2. Habitats naturels

2.2.1. Description des habitats naturels et des enjeux locaux de conservation

! Zone rudérale (code Corine 87.2), Enjeu patrimonial faible

Cet habitat naturel représente l'ensemble des zones non construites (bordures de chemin de fer, bord de routes, etc.), où demeure un couvert herbacé quasiment inexistant ou utilisé pour des plantations d'ornement (Palmiers/Pins). Les espèces végétales contactées sont des espèces rudérales très communes ne présentant aucun enjeu écologique majeur (*Lamium purpureum*, *Diplotaxis erucoides*, *Taraxacum campylodes*, *Geranium robertianum*, etc.). Cette absence d'habitat naturel couplée à la forte activité anthropique de la zone d'étude et de ses zones connexes constitue un facteur limitant à la présence d'espèces végétales et/ou animales d'intérêt patrimonial, c'est pourquoi les enjeux locaux de conservation sont jugés faibles sur ces zones.

FIGURE 1 : LES ABORDS DU CHEMIN DE FER, BLVD RENE CASSIN

Photo S. Voiriot, 2012

I:\carto orthophoto\nice aéroport\photo site indus.jpg

Il s'agit de bâtiments dédiés à la logistique et des parkings de stationnement. L'absence de végétation naturelle sur ces zones liée à la forte activité anthropique de la zone d'étude et de ses zones connexes constitue un facteur limitant à la présence d'espèces végétales et/ou animales d'intérêt patrimonial, c'est pourquoi les enjeux de conservation de cet habitat sont jugés très faibles.

FIGURE 2 : LA ZONE INDUSTRIELLE

Photo S. Voiriot, 2012

! Parcs (code Corine 85.4), Enjeu patrimonial très faible

Ce sont des espaces de pelouses et de cultures arbustives ou arborées ne présentant aucun intérêt écologique majeur pour la faune et la flore d'intérêt patrimonial et/ou réglementaire. Les enjeux locaux de conservation de cet habitat sont jugés très faibles.

2.2.2. Bilan sur les habitats naturels

Le site d'étude stricto sensu est globalement constitué de parcelles de végétation rudérale en situation de forte anthropisation et d'un bâti industriel qui possèdent une valeur patrimoniale et des enjeux locaux de conservation faibles. Le caractère fortement anthropisé de la zone et son absence d'habitat naturel semblent limiter ses capacités d'accueil d'espèces animales et/ou végétales présentant un enjeu réglementaire et/ou patrimonial. En outre la zone d'étude est exclue des grands périmètres d'inventaires ou à enjeu réglementaire présents sur la commune de Nice (ZNIEFF, sites Natura 2000). L'absence de continuité écologique entre ces ensembles écosystémiques remarquables et la zone d'étude limite l'atteinte du projet sur leur bon

fonctionnement écologique

2.2.3. Cartographie des habitats naturels

I:\carto orthophoto\nice aéroport\habitats nice.jpg

2.3. Espèces

2.3.1. Flore

2.3.1.1. Espèces avérées bénéficiant d'un statut réglementaire de protection

Aucune espèce végétale d'intérêt communautaire ni protégée sur le plan national ou régional n'a été rencontrée sur l'ensemble de la zone d'étude, lors des journées de prospection du 21 mars 2012 et du 03 janvier 2013.

2.3.1.2. Autres espèces patrimoniales

2.3.1.2.1 Espèces avérées

Aucune espèce végétale d'intérêt patrimonial n'a été rencontrée sur l'ensemble de la zone d'étude, lors de la journée de prospection du 21 mars 2012 et du 03 janvier 2013.

2.3.1.3. Espèces potentielles bénéficiant d'un statut réglementaire de protection et/ou

patrimoniales

D'une manière générale aucune espèce végétale d'intérêt patrimonial et/ou réglementaire n'est pressentie au sein de la zone d'étude et de ses zones connexes en l'absence de milieux favorables.

2.3.1.4. Bilan floristique

Au cours des journées de prospection du 21 mars 2012 et du 03 janvier 2013, aucune espèce végétale protégée et/ou rare n'a été observée en raison de la faible présence de végétation et de la forte d'antropisation des habitats naturels présents sur la zone d'étude.

2.3.2. Faune

Ce diagnostic faunistique est décomposé en plusieurs parties en fonction des compartiments biologiques étudiés. Lorsque des espèces ont été observées sur le site d'étude, un paragraphe nommé « espèce avérée » est réalisé. Parmi ces espèces, certaines sont protégées au titre du droit européen, dans ce cas un paragraphe « espèces d'intérêt communautaire » est créé ; lorsque parmi ces espèces certaines sont protégées au niveau national ou qu'elles représentent un intérêt patrimonial, un paragraphe « espèce d'intérêt patrimonial » est créé.

Notons que l'intérêt patrimonial d'une espèce est déduit de :

- ‡ son statut biologique sur la zone d'étude (sédentaire, nicheuse, migratrice, hivernante...),
- ‡ ses effectifs (couples nicheurs ou individus, regroupements en dortoirs...) présents (pourcentage de l'effectif régional, national...),
- ‡ ses statuts de protection (protection nationale, européenne, internationale),
- ‡ ses statuts de conservation aux échelles géographiques locales, régionales, nationales, européennes voire mondiales (livres rouges ; évolutions récentes, dynamique des populations, à partir de nos propres connaissances, de communications personnelles, de listes de discussion ornithologiques, bases de données, publications, monographies, données du CRBPO : STOC EPS et baguage, comptes-rendus des comptages Wetland...),
- ‡ d'autres critères biogéographiques et écologiques : isolement géographique, limite d'aire de répartition...

En fonction du croisement et de l'intégration de ces différents éléments, et des données fournies par les fiches ZNIEFF, APPB, ZICO, FSD, DOCOB..., l'espèce sera considérée comme présentant un intérêt patrimonial très faible, faible, modéré, fort ou très fort.

2.3.3. Amphibiens

2.3.3.1. Espèces d'intérêt communautaire et/ou patrimonial avérées et potentielles

Aucune espèce n'a été observée lors des prospections batrachologiques de terrain en raison de l'absence d'habitat favorable pour ce compartiment écologique, de la faible pression de prospection et de la période défavorable d'inventaires (hiver 2012/2013).

2.3.4. Reptiles

2.3.4.1. Espèces d'intérêt communautaire (DH2 et DH4) avérées sur la zone d'étude

Une unique espèce d'intérêt communautaire DH4 a été retrouvée sur la zone d'étude, il s'agit du Lézard des murailles (*Podarcis muralis*), espèce citée à l'Annexe IV de la Directive Habitat-Faune-Flore et protégée au niveau national.

. Cette espèce, très commune, ne présente cependant qu'un faible enjeu local de conservation tant les habitats favorables à son alimentation et à sa reproduction sont peu représentés sur l'ensemble de la zone d'étude et de ses zones connexes.

2.3.4.2. Espèces d'intérêt communautaire (DH2 et DH4) potentielles sur la zone d'étude

Aucune espèce de reptile d'intérêt communautaire n'est pressentie sur la zone d'étude et ses zones connexes en raison de l'absence d'habitat favorable pour ce compartiment écologique

2.3.4.3. Espèces d'intérêt patrimonial avérées sur la zone d'étude

Aucune espèce d'intérêt patrimonial n'a été contactée sur la zone d'étude stricto sensu et ses zones connexes.

2.3.4.4. Espèces d'intérêt patrimonial potentielles sur la zone d'étude

Aucune espèce d'intérêt patrimonial n'est pressentie sur la zone d'étude stricto sensu et ses zones connexes en raison de l'absence d'habitat favorable pour ce compartiment écologique.

2.3.5. Oiseaux

2.3.5.1. Espèces d'intérêt communautaire (DO1) et migratrices avérées sur la zone d'étude

Aucune espèce d'intérêt communautaire et/ou migratrice n'a été contactée sur la zone d'étude stricto sensu et ses zones connexes.

2.3.5.2. Espèces d'intérêt communautaire (DO1) potentielles sur la zone d'étude

Aucune espèce d'intérêt communautaire n'est pressentie sur la zone d'étude et ses zones connexes.

2.3.5.3. Espèces d'intérêt patrimonial avérées sur la zone d'étude

Seules 3 espèces d'oiseaux ont pu être contactées sur la zone d'étude (Pigeon biset - *Columba livia*, Moineau domestique - *Passer domesticus*, Goéland leucophée - *Larus michahellis*). Aucune des ces espèces ne présente un enjeu patrimonial fort.

. Les enjeux locaux de conservation de ces espèces sont jugés faibles vis-à-vis du projet.

2.3.5.4. Espèces d'intérêt patrimonial potentielles sur la zone d'étude

Aucune espèce d'intérêt patrimonial n'est pressentie sur la zone d'étude.

2.3.5.5. Note sur les oiseaux D01 et migrateurs ayant permis la désignation de la ZPS FR9312025 « Basse vallée du Var »

Bien que la zone d'étude du projet ne superpose pas à la zone de protection spéciale (ZPS) FR9312025 « Basse vallée du Var » ; sa proximité (~160 m) avec la zone étudiée laisse supposer de possibles incidences sur les espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire et les espèces migratrices qui utilisent le lit du Var comme couloir migratoire majeur. Un rappel des différentes espèces citées au sein du Formulaire Standard des Données (FSD) de la ZPS FR9312025 est présenté dans les tableaux cidessous. Ces espèces devront faire l'objet de prospections ciblées aux périodes les plus favorables du

calendrier écologique (mars à juin). La proximité de la ZPS induit en outre la nécessité de réaliser une évaluation appropriée des incidences au titre de l'article L.414.4 du Code de l'Environnement.

POPULATION

EVALUATION

NOM

STATUT

TAILLE
MIN.

TAILLE
MAX.

UNITE

ABONDANCE

QUALITE

POPULATION

CONSERVATION

ISOLEMENT

GLOBALE

Ixobrychus minutus

Concentration

1

5

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Reproduction

2

3

Couples

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Nycticorax
nycticorax

Concentration

11

15

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Ardeola ralloides

Concentration

1

5

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Egretta garzetta

Concentration

1

50

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Ardea purpurea

Concentration

1

20

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Ciconia ciconia

Concentration

1

5

Individus

Présente

Non
significative

Philomachus
pugnax

Concentration

1

100

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Limosa lapponica

Concentration

1

15

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Tringa glareola

Concentration

1

15

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Pandion haliaetus

Concentration

1

5

Individus

Présente

Non
significative

Phoenicopterus
ruber

Concentration

1

75

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Hivernage

1

5

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Circus aeruginosus

Concentration

1

5

Individus

Présente

Non
significative

Circus pygargus

Concentration

1

5

Individus

Présente

Non
significative

Falco peregrinus

Résidence

Individus

Présente

Non
significative

Porzana porzana

Concentration

1

5

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Porzana parva

Concentration

1

5

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Porzana pusilla

Concentration

1

2

Individus

Présente

Non
significative

Himantopus
himantopus

Concentration

1

50

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Recurvirostra
avosetta

Concentration

1

50

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Glareola pratincola

Concentration

1

5

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Pluvialis apricaria

Concentration

1

100

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Hivernage

1

200

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Larus
melanocephalus

Concentration

Individus

Présente

100% = p > 15%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Hivernage

1

3 000

Individus

Présente

100%=p>15%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Larus minutus

Concentration

1

350

Individus

Présente

15%=p>2%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Hivernage

1

50

Individus

Présente

15% = p > 2%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Larus genei

Concentration

1

10

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Gelochelidon
nilotica

Concentration

1

10

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Sterna sandvicensis

Concentration

1

10

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Hivernage

11

20

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Sterna hirundo

Concentration

Individus

Présente

15% = p > 2%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Reproduction

200

200

Couples

Présente

15% = p > 2%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Sterna albifrons

Concentration

1

10

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Reproduction

1

8

Couples

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Chlidonias hybridus

Concentration

1

10

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Chlidonias niger

Concentration

1

200

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Bubo bubo

Résidence

Individus

Présente

Non
significative

Alcedo atthis

Concentration

Individus

Présente

2% = $p > 0\%$

Bonne

Non-isolée

Bonne

Hivernage

2

3

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Lanius collurio

Concentration

Individus

Présente

Non
significative

Reproduction

6

10

Couples

Présente

Non
significative

Luscinia svecica

Concentration

1

5

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Acrocephalus

melanopogon

Hivernage

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Sylvia undata

Concentration

Individus

Présente

Non

significative

Hivernage

1

5

Individus

Présente

Non
significative

Emberiza hortulana

Concentration

6

10

Individus

Présente

Non
significative

POPULATION

EVALUATION

NOM

STATUT

TAILLE
MIN.

TAILLE
MAX.

UNITE

ABONDANCE

QUALITE

POPULATION

CONSERVATION

ISOLEMENT

GLOBALE

Phalacrocorax
carbo

Concentration

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Hivernage

51

100

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Actitis
hypoleucos

Concentration

1

10

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Hivernage

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Reproduction

11

15

Couples

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Vanellus
vanellus

Concentration

1

110

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Hivernage

1

120

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Remiz
pendulinus

Concentration

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Hivernage

11

20

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Acrocephalus
arundinaceus

Concentration

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

Reproduction

Individus

Présente

2% = p > 0%

Bonne

Non-isolée

Bonne

2.3.6. Bilan faunistique

Aucune espèce d'oiseaux, de reptiles, d'amphibiens et d'insectes d'intérêt communautaire et/ou patrimonial n'a pu être mise en évidence. La zone d'étude étant un site industriel parsemé de quelques bandes de zone rudérale, elle ne semble pas favorable à la présence d'espèces remarquables. Une seule espèce de reptile faiblement patrimoniale, le Lézard des murailles, a été contactée sur la zone d'étude. Cette espèce présente cependant un enjeu de conservation faible compte tenu de la son faible degré de patrimonialité et de la bonne santé des populations en région PACA.

2.3.7. Synthèse des éléments

Il s'agit d'une synthèse des éléments énoncés dans le chapitre précédent sur les habitats et les espèces contactées sur l'ensemble du périmètre d'étude, complétée par une analyse des enjeux locaux de conservation.

Compartiment
écologique

Dénomination

Présence
sur la zone
d'étude et
l'aire
d'étude
élargie

Statut
réglementaire

Enjeux locaux de
conservation

Habitats
naturels

Zone rudérale (code
Corine 87.2)

Avérée

-

Faibles

Site industriel en
activité (Code
Corine 86.3)

Avérée

-

Très faibles

Parcs (85.4)

Avérée

-

Très faibles

Flore

-

-

-

-

Insectes

-

-

-

-

Amphibiens

-

-

-

-

Reptiles

Lézard des murailles

Avérée

Intérêt
communautaire
(DH4)

Protection
nationale

Faibles

Oiseaux

-

-

-

-

Documentation utilisée

ANDRE P., DELISLE C. E. & REVERET J.-P., 2003. : L'évaluation des impacts sur l'environnement. Presses internationales Polytechnique, 519 p.

ARNOLD N., 2004. : Le Guide herpéto. Delachaux et Niestlé, « Les Guides Naturalistes ». 288 p.

BAUDVIN H., GENOT J.-C. & MULLER Y., 1995. : Les rapaces nocturnes. Sang de la Terre, 300 p.

BENSETTITI F., GAUDILLAT V. & HAURY J., 2002. Cahiers d'habitats Natura 2000. : Connaissance et gestion des habitats et des espèces d'intérêt communautaire. Habitats humides. MATE/MAP/MNHN. Éd. La Documentation française, Paris. Tome 3, 457 p.

<http://www.ecologie.gouv.fr/IMG/natura2000/habitats/pdf/tome7.pdf>

BISSARDON M., GUIBAL L. & RAMEAU J.-C., 1997. : CORINE biotopes - Version originale - Types d'habitats français. Ecole nationale du génie rural et des eaux et forêts, Laboratoire de recherches en sciences forestières, Nancy (France), 339 p.

BOCK B., 2005. : Base de données nomenclaturale de la flore de France, version 3 ; Tela Botanica, Montpellier (France) ; base de donnée FileMaker Pro.

BRISSE H. et al., 1998. : Atlas préliminaire des plantes vasculaires du Var. Institut Méditerranéen d'Ecologie et de Paléoécologie (IMEP), Association d'Informatique Appliquée à la Botanique (AIAB), Association INFLOVAR.

CHOPARD L., 1952. : Faune de France, 56 : Orthoptéroïdes. Lechevalier, Paris, 359 pages, 531 fig.

COMBROUX, I., BENSETTITI, F., DASZKIEWICZ, P. & MORET, J. 2006. : Evaluation de l'état de conservation des Habitats et Espèces d'intérêt communautaire 2006-2007. Document 2. Guide Méthodologique. MNHN. Département Ecologie et gestion de la biodiversité, UMS 2699 Inventaire et suivi de la biodiversité, 149 p.

COMMISSION EUROPEENNE, 2003. : Manuel d'interprétation des habitats de l'Union Européenne, version EUR 25/2. Commission Européenne, D.G. Environnement, Nature et Biodiversité, 129 p.

DANTON P. & BAFFRAY M. (dir. sc. Reduron J.-P.), 1995. : Inventaire des plantes protégées en France. Ed. Nathan, Paris / A.F.C.E.V., Mulhouse, 296 p.

DELFORGE P., 2005. : Guide des orchidées d'Europe, d'Afrique du Nord et du Proche-Orient, troisième édition, Les guides du naturaliste, Delachaux et Niestlé, 640 pages.

DIREN PACA, 2006. : Cahier des charges pour l'inventaire et la cartographie des habitats naturels et des espèces végétales et animales dans les sites Natura 2000 de la région PACA. Cahier des Charges pour les Inventaires Biologiques (CCIB) à l'attention des opérateurs et scientifiques réalisant des inventaires DOCOB. Version 2, intermédiaire, en cours de validation définitive. Octobre 2006. 80 p.

DUBOIS P. J. & al., 2001. : Inventaire des oiseaux de France. Avifaune de la France métropolitaine. Nathan, 400 p.

DULAU B. & MELKI F., 2002. : Guide sur la prise en compte des milieux naturels dans les études d'impact ; Biotope, Mèze (France) – DIREN de Midi-Pyrénées, Toulouse (France), 76 p.

GENIEZ P. & CHEYLAN M. 2005. : Amphibiens et Reptiles de France. CD-rom, Educagri, Dijon.

GEROUDET P., 1965. : Les rapaces diurnes et nocturnes d'Europe. Ed. Delachaux et Niestlé. 430 p.

GEROUDET P., 1998 - Les passereaux d'Europe (2 tomes). Delachaux et Niestlé, Paris.

HAINARD R., 2003 – Mammifères sauvages d'Europe. Delachaux et Niestlé, Paris, 670 p.

INTEGRATED TAXONOMIC INFORMATION SYSTEM, 2006. :

http://www.itis.usda.gov/servlet/SingleRpt/SingleRpt?res=Y&search_topic=TSN&search_value=502737

LASCEVE M., CROCQ C., KABOUCHE B., FLITTI A. & DHERMAIN F., 2006 - Oiseaux menacés remarquables de Provence. Ecologie, Statuts et conservation. LPO PACA, CEEP, DIREN PACA. Delachaux et Niestlé, Paris, 317 p.

MAZEL R., 1982. : Intérêts biogéographique et phylétique de deux sous-espèces nouvelles d'*Eurodryas aurinia* Rott. [Lep. Nymphalidae] ; *Alexandria*, 12 (7), 303-316.

MULLARNEY K., SVENSSON L., et al., 2004 – *Le guide Ornitho*, Delachaux et Niestlé, Paris, 400 p.

ROCAMORA G. ET YEATMAN-BERTHELOT D., 1999. : Oiseaux menacés et à surveiller en France. Société d'Etudes Ornithologique de France (SEOF) et Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO) édit., 598 p.

ROUX, J.-P. & NICOLAS, I., 2001. : Catalogue des espèces rares et menacées de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Rapport Conservatoire Botanique National Méditerranéen de Porquerolles, 265 p. + annexes.

SOUCHE R., 2004. : *Les Orchidées sauvages de France*, Grandeur Nature, Les créations du Pélican, 340 p.

SWAAY Van C. & WARREN M., 1999. : *Red data book of European Butterflies (Rhopalocera)*. Nature and environment, N° 99. Council of Europe Publishing, 260 p.

THIOLLAY J.-M., BRETAGNOLLE V., 2004. : *Rapaces nicheurs de France : distribution, effectifs et conservation*. Ed. Delachaux et Niestlé. 175 p.

TUCKER, G.M. & HEATH, M.F., 1994. : *Birds in Europe: their conservation status*. Birdlife Conservation Series n°3. Birdlife International, Cambridge (UK), 600 p.

CHAPITRE B : IMPACTS PRESENTIS DU
PROJET SUR LES HABITATS NATURELS, LA
FAUNE ET LA FLORE A ENJEU

Préambule

L'étude des impacts du projet sur les habitats naturels, la faune et la flore (Volet Naturel d'Etude d'Impact ou VNEI) n'est possible que sur la base d'inventaires faunistiques et floristiques réalisés au cours des périodes les plus favorables du calendrier écologique des espèces (de fin mars à début juillet). La pression de prospection constitue en outre un gage d'exhaustivité des inventaires et par conséquent de précision dans la définition des impacts.

Les inventaires conduits à ce jour ont été réalisés en période hivernale voire tardi-hivernale à raison de deux journées de prospections couvrant l'ensemble des compartiments biologiques (hors chiroptères). Ces deux journées de prospections ne permettent pas la réalisation d'un VNEI définitif ; toutefois, l'analyse de l'état de conservation des habitats naturels, ainsi que l'étude bibliographique de la zone étudiée nous permettent de dégager les potentialités écologiques de la zone d'étude. Celle-ci étant essentiellement représentée par un ensemble bâti où règne une forte activité anthropique, les potentialités de présence d'espèces végétales et animales à enjeu patrimonial et/ou réglementaire sont jugées globalement faibles. Les continuités écologiques de la zone d'étude avec les grands ensembles écosystémiques locaux ou régionaux sont en outre inexistantes en raison de la fragmentation liées aux constructions, aux différents réseaux routiers et ferroviaires ainsi qu'à la proximité de l'agglomération de la ville de Nice.

1. Impacts pressentis

Les impacts définis ci-dessous sont, en l'absence de données complémentaires, les impacts « pressentis » du projet à dire d'experts sur les habitats et les espèces avérées in situ.

Compartiment
écologique

Dénomination

Présence
sur la zone
d'étude et
l'aire
d'étude
élargie

Statut
réglementaire

Enjeux locaux
de conservation

Nature de
l'impact
pressenti

Durée de
l'impact
pressenti

Portée de
l'impact
pressenti

Degré de l'impact
pressenti

Habitats
naturels

Zone rudérale
(code Corine 87.2)

Avérée

-

Faibles

Directe :
possibles
destructions

Permanente

Locale

Nul

Site industriel en
activité (Code
Corine 86.3)

Avérée

-

Très faible

Nulle

Nulle

Nulle

Nul

Flore

-

-

-

-

Nulle

Nulle

Nulle

Nul

Insectes

-

-

-

-

Nulle

Nulle

Nulle

Nul

Amphibiens

-

-

-

-

Nulle

Nulle

Nulle

Nul

Reptiles

Lézard des
murailles

Avérée

Intérêt
communautaire
(DH4)

Protection
nationale

Faibles

Directe et
indirectes :
possible
destruction
d'individus ou
dérangements
d'individus
selon la saison

Permanente
et
temporaire

Locale

Faible

Oiseaux

-

-

-

-

Nulle

Nulle

Nulle

Nul

2. Conclusion

Les impacts pressentis du projet (création de la ZAC et du quartier du pôle d'échanges multimodal (PEM) Nice Aéroport) sont globalement jugés nuls en l'absence d'enjeux écologiques majeurs. Seul le Lézard des murailles présente un degré d'impact pressenti jugé faible en raison du faible degré de patrimonialité de l'espèce et de l'absence d'habitats naturels très favorables. Les impacts directs et indirects sur cette espèce pourront faire l'objet d'une mesure de réduction basée sur la réalisation des travaux en dehors de sa période d'activité biologique optimale (mars à septembre).

Les continuités écologiques de la zone d'étude avec les grandes entités écosystémiques locales et régionales (ZNIEFF, site Natura 2000, parcs naturels) sont aujourd'hui inexistantes en raison de la forte anthropisation et des nombreuses ruptures écologiques (réseaux routiers ou ferroviaires, bâti dense, proximité de centres urbains importants, etc.).

Le fleuve côtier Var, situé à ~160 mètres à l'ouest de la zone d'étude, pourrait toutefois être impacté au cours de la phase chantier ; celui-ci est en effet inclus au sein de la ZPS FR9312025 « Basse vallée du Var » et assure la dynamique alimentaire et reproductrice de nombreuses espèces d'oiseaux d'intérêt patrimonial et/ou communautaire (dont certaines espèces migratrices). Les travaux d'aménagement pourraient par conséquent entraîner une perturbation dans la dynamique des populations avifaunistiques liées à ce corridor écologique majeur. Ces perturbations devront être étudiées non seulement à l'échelle locale du projet mais aussi à une échelle plus large et basée sur les impacts cumulés des différents projets en cours ou à venir sur l'ensemble du fleuve et de ses berges (Décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements).

L'absence d'inventaires exhaustifs ne permet pas aujourd'hui de statuer sur les impacts finaux du projet, notamment au niveau des espèces d'oiseaux empruntant le corridor écologique du Var situé à l'ouest de la zone d'étude. Un ensemble de compléments d'inventaires devra être réalisé entre le mois de mars et le mois de juillet 2013, tous compartiments biologiques confondus, afin d'établir le VNEI et l'évaluation appropriée des incidences définitives.

ANNEXE 2

Etude Acoustique

ANNEXE 3

Etude Air et Santé

ANNEXE 4

Etude de potentiel de développement en énergies
renouvelables

EPA Plaine du Var

ZAC Nice Méridia

Pièce 4 du dossier de création

RESUME NON TECHNIQUE DE L 'ETUDE D' IMPACT

EPA Plaine du Var

Immeuble Nice Plaza - 455 Promenade des
anglais

BP 33257 – 06205 NICE CEDEX 3

Tel. : +33 (0)493217100

DATE :

MARS 2013

REF :

8230056

ARTELIA, L'union de Coteba et Sogreah

Description : Description : Description : Logo ARTELIA
EPA-logo

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	3
2. ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	4
2.1. LOCALISATION	4
2.1.1. LOCALISATION DU PERIMETRE D'ETUDE	4
2.1.2. AIRES D'ETUDE	4
2.2. MILIEU PHYSIQUE	5
2.3. MILIEU NATUREL	6
2.4. PAYSAGE ET PATRIMOINE CULTUREL	7
2.5. MILIEU HUMAIN	7
2.6. URBANISME ET AMENAGEMENT	7
2.7. SYNTHESE DES ENJEUX ET DES SENSIBILITES	7
3. CHOIX ET JUSTIFICATION DU PROJET – SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ETUDIEES – PRESENTATION DU PROJET	10
3.1. CHOIX DU PROJET	10
3.2. DESCRIPTION DU PROJET	10
3.2.1. LES ESPACES PUBLICS	10
3.2.2. LE PROGRAMME PREVISIONNEL DE CONSTRUCTION	13
3.2.3. LA MOBILITE	13
3.2.4. LA GESTION DES EAUX	13
3.2.5. DISPOSITIONS TECHNIQUES CONCURANTS A UN AMENAGEMENT DURABLE	13
3.2.6. MISE EN OEUVRE DU PROJET	13
4. IMPACT DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES DE REDUCTION, D'EVITEMENT ET DE COMPENSATION DES IMPACTS	14
5. EFFETS CUMULES	19
5.1. CHOIX DES PROJETS RETENUS POUR L'ANALYSE DES EFFETS CUMULES	19
5.2. ANALYSE DES EFFETS CUMULES	20
5.2.1. IMPACTS CUMULES EN PHASE CHANTIER	20
5.2.2. IMPACTS CUMULES EN PHASE EXPLOITATION	20
6. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'AMENAGEMENT ET DE GESTION	21
6.1. GESTION DE LA RESSOURCE EN EAU	21
6.1.1. SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE)	21
6.1.2. SCHEMA D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SAGE) ET CONTRAT DE MILIEUX	21
6.2. SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE (SRCE)	21
6.3. URBANISME	22
6.3.1. DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT DES ALPES-MARITIMES (DTA06)	22
6.3.2. SCOT	22
6.3.3. PLH	22
6.3.4. PLU	22
7. METHODES UTILISEES	23
7.1. METHODES UTILISEES POUR L'ANALYSE DE L'ETAT INITIAL	23
7.2. EVALUATION DES IMPACTS ET CHOIX DES MESURES A METTRE EN PLACE	23
7.3. EVALUATION DES EFFETS CUMULES	23
7.4. EVALUATION DES ENJEUX FAUNE/FLORE	23
7.5. ETUDE ACOUSTIQUE	23
7.6. ETUDE AIR & SANTE	23
7.7. DIFFICULTES RENCONTREES	23

1. INTRODUCTION

Qualifiée de « secteur stratégique » par la Directive Territoriale d'Aménagement, la plaine du Var a été identifiée, par l'ensemble des collectivités, comme un territoire clé pour leur développement écologique, économique et social. Le projet d'aménagement et de développement de la plaine du Var a ainsi reçu le statut d'Opération d'Intérêt National (OIN) en 2008.

L'ambition de cette Eco-Vallée est de proposer un autre modèle de développement et d'urbanisme :

- . d'une part en créant aux portes de Nice, un territoire démonstrateur des politiques du Grenelle, à l'échelle européenne ;
- . d'autre part, en impulsant une dynamique économique et sociale qui favorise la diversification des activités et impulse l'innovation, notamment en lien avec le secteur des technologies vertes et l'esprit d'entreprise.

L'EPA Plaine du Var a pour objectif de mettre en application les principes de l'aménagement durable sur le territoire situé de part et d'autre du fleuve le Var, sur la zone d'influence immédiate de la ville de Nice.

Les premières opérations de ce projet de territoire vont, dans les quinze prochaines années :

- . redonner à la vallée du Var sa cohérence et sa lisibilité ;
- . restituer les qualités fondamentales de nature et de vie quotidienne à la vallée du Var ;
- . permettre à la métropole de bénéficier d'un surcroît de dynamisme économique et d'un plus grand rayonnement national et international.

Pour atteindre ces objectifs, la stratégie d'aménagement repose sur les grands principes suivants :

- . Un aménagement plus équilibré du territoire et plus propice au développement des activités humaines ;
- . L'éco-exemplarité érigée en principe fondamental de l'aménagement ;
- . Des principes d'organisation des déplacements, base d'une mobilité durable ;
- . Une stratégie économique ambitieuse et globale.

4 opérations d'aménagement, développées par l'EPA Plaine du Var, ont été considérées comme prioritaires, dont le projet de la ZAC Nice Méridia, sur la commune de Nice.

Le projet Nice Méridia a pour ambition de créer une technopole urbaine (sur un périmètre de 24 ha environ) qui vise à associer les avantages spécifiques aux technopoles généralement péri-urbaines (R&D, formation supérieure, « fertilisation croisée », création de nouvelles entreprises...) aux bénéfices tirés d'une localisation dans un véritable tissu urbain dense : mixité des fonctions (logements, commerces, services, activités), accès en transports en commun, réduction des distances de déplacement domicile-travail, vitalité urbaine en dehors des horaires de bureau, proximité et qualité d'une offre commerciale, de sports et d'animation.

La création de la ZAC Nice Méridia est soumise à la réalisation d'une étude d'impact, au titre de l'art. R. 122-2 du Code de l'Environnement, qui est intégrée au dossier de création. Elle pourra faire l'objet d'une mise à jour en fonction de l'avancement des études techniques, au stade du dossier de réalisation.

2. ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

2.1. LOCALISATION

2.1.1. Localisation du périmètre d'étude

Le projet est situé à environ 5 km à l'Ouest du centre-ville de Nice, dans le département des Alpes-Maritimes (06), en région Provence-Alpes-Côte-d'Azur (Cf. Figure 1).

Ce projet est au coeur de la plaine du Var, à environ 500 m du fleuve.

Il est délimité par les axes routiers suivants :

- . A l'Ouest, la RM6202 ou route de Grenoble ;
- . A l'Est, le boulevard Montel/Slama ;
- . Au Sud, la traverse de la digue des français.

Le site du projet, terrain d'environ 24 ha, comprend d'anciens terrains agricoles actuellement en friche, quelques serres maraîchères, des entreprises (Nice Matin, garagiste, etc.), des commerces, des établissements scolaires, des maisons individuelles et des logements collectifs.

2.1.2. Aires d'étude

En fonction des thèmes environnementaux, 2 aires d'étude sont définies :

- . l'aire d'étude étendue : la commune de Nice et ses abords sont retenus pour présenter des informations à grandes échelles ;
- . l'aire d'étude rapprochée : la surface du futur projet et ses abords retenus pour présenter la zone d'urbanisation directe.

De plus, sur des thématiques particulières, l'aire d'étude sera adaptée.

Figure 1 : Localisation du projet

Sources : IGN et ARTELIA

2.2. MILIEU PHYSIQUE

Le périmètre du projet est situé dans la plaine du Var, zone plane constituée d'alluvions. Les alluvions sont le siège de la nappe alluviale du Var. Cette nappe est peu profonde, au droit du site du projet, elle est située entre 3 et 5 m par rapport au niveau du terrain naturel.

La nappe est utilisée pour l'alimentation en eau potable de la ville de Nice grâce à 2 captages. Le périmètre de protection rapprochée du captage des Sagnes atteint la limite du site du projet.

Périmètre du projet

Les
Prairies

Les Sagnes

Figure 2 : Périmètres de protection des champs captant des Prairies et des Sagnes

Source: NCA

Le site étant à 500 m du Var, le risque inondation est peu présent sur le périmètre du projet : la zone B5, qui correspond à un aléa de base nul et à un aléa exceptionnel (rupture de digue) faible à modéré, empiète sur le coin Sud-Est du périmètre du projet (Cf. Figure 3).

Périmètre du projet

Figure 3 : Extrait du zonage du PPRi

Source : PPRi de la basse vallée du Var

2.3. MILIEU NATUREL

Le périmètre du projet est en dehors de tout zonage officiel (ZNIEFF, Natura 2000, etc.). Le zonage le plus proche est le site Natura 2000 « basse vallée du Var » (Zone de Protection Spéciale), situé à 500 m du projet.

Des inventaires faune flore ont été réalisés par Ecosphère entre mars et octobre 2012.

Le site du projet est fortement anthropisé : tous les habitats sont artificiels. La diversité faunistique et floristique est faible.

Une espèce protégée de flore (l'alpiste aquatique) est cependant présente en abondance (plus d'une centaine de touffes).

On note également la présence sporadique de la Linaire de Sieber (*Kickxia elatine* (L.) Dumort. subsp. *sieberi* (Arcang.) Hayek). Cette espèce ne bénéficie pas d'une protection légale, et n'est pas inscrite sur les listes des Livres Rouges nationaux.

Concernant la faune, quelques espèces protégées ont été observées (couleuvre de Montpellier, pipistrelle de Kuhl, oiseaux, etc.). Cependant, ces espèces sont communes à très communes et ne constituent qu'un enjeu faible vis-à-vis du projet.

Groupe

Taxon

Protection

Enjeu intrinsèque

Enjeu stationnel

Habitats

Pas d'enjeu notable

Flore

Alpiste aquatique

PR

Assez fort

Assez fort

Linaire de Sieber

Assez fort

Moyen

Faune

Pas d'enjeu notable

Fonctionnalités
écologiques

Oiseaux : zone de
reproduction de la
cisticole des joncs,
halte migratoire,
zone d'alimentation

Moyen

Tableau 1 : Enjeux de conservation

Source: Ecosphère, 2012

2.4. PAYSAGE ET PATRIMOINE CULTUREL

Le projet se situe en frange urbaine, à proximité d'infrastructures importantes (autoroute A8, stade Nikaïa, aéroport, etc.). Le paysage est chaotique, les parcelles sont utilisées de manière « anarchique » au hasard de leur acquisition ou de leur location.

2.5. MILIEU HUMAIN

Le site du projet est essentiellement occupé par des activités économiques (Nice Matin, commerces, restaurants, hôtel, maraîchage, immeubles de bureaux, etc.). Quelques habitations éparses, des établissements scolaires, un commissariat sont également présents.

Le principal risque concerne 2 canalisations gaz qui passent le long de la route de Grenoble et de la traverse de la digue des français (Cf. Figure 4).

Périmètre du projet

Figure 4 : Risque lié à la canalisation GRTgaz

Source : GRTgaz

Nota : le disque blanc correspond à la zone de projet au moment de la consultation de GRTgaz (2006), avant identification du périmètre précis de la ZAC Nice Méridia

Le site du projet est très bien desservi par les transports : réseau routier dense, aéroport à environ 1,5 km, A8, gare Saint-Augustin, transports en commun. En revanche les modes doux sont peu développés.

Du fait du réseau de circulation dense, l'ambiance sonore est modérée et la qualité de l'air est moyenne ou médiocre entre 41 et 48 % des jours de l'année.

L'urbanisation importante dans le secteur entraîne une forte pollution lumineuse.

Concernant la gestion des eaux et des déchets, des structures de collecte et de traitement sont en place sur la métropole NCA.

2.6. URBANISME ET AMENAGEMENT

Le Programme Local de l'Habitat (PLH) prévoit la création de logements sociaux sur la ville de Nice.

Le PLU de la ville de Nice (approuvé le 23 décembre 2010) intègre le projet Nice Méridia, qui fait l'objet d'un zonage particulier. De plus, un « périmètre d'étude » est établi pour une durée au plus de 5 ans (jusqu'à fin 2015) dans l'attente de l'approbation par la commune d'un projet d'aménagement global (en application de l'article L. 123-2 a) du Code de l'Urbanisme). Ce périmètre englobe la quasi-totalité du périmètre du projet. A l'intérieur de ce périmètre, seules sont autorisées les constructions inférieures à 50 m² de plancher. Pour sortir de ce périmètre d'attente, il faut que le conseil municipal et le conseil métropolitain adoptent un "plan d'aménagement global". Le PLU pourra ensuite être modifié pour intégrer le contenu de ce "plan d'aménagement global".

Le périmètre du projet est constitué de nombreuses parcelles (environ 100). Environ 60 % des parcelles mutables de la surface du périmètre du projet sont des parcelles publiques (communes, Métropole NCA, etc.). Le reste appartient à des propriétaires privés.

Des servitudes radioélectriques et aéronautiques (vis-à-vis de la mise en place de panneaux photovoltaïques) s'appliquent au secteur du projet.

2.7. SYNTHÈSE DES ENJEUX ET DES SENSIBILITÉS

L'analyse de l'état initial du site et de son environnement a abouti à la connaissance des milieux concernés, nécessaire pour dégager les enjeux, les contraintes et les potentialités du site au regard des caractéristiques spécifiques du projet.

Par enjeu, on entend une thématique attachée à une portion de territoire qui, compte tenu de son état actuel ou

prévisible, présente une valeur au regard des préoccupations environnementales, patrimoniales, culturelles, esthétiques, monétaires ou techniques. La sensibilité exprime le risque que l'on a de perdre tout ou partie de la valeur d'un enjeu environnemental du fait de la réalisation de tout projet.

Le Tableau 2 présente les enjeux environnementaux et leur sensibilité évalués à partir de la grille suivante :

Fort

Sensibilité forte de l'enjeu vis-à-vis d'un projet immobilier

Modéré

Sensibilité modérée de l'enjeu vis-à-vis d'un projet immobilier

Faible

Sensibilité faible de l'enjeu vis-à-vis d'un projet immobilier

Tableau 2 : Présentation des enjeux environnementaux et de leur sensibilité sur la zone d'étude

Thème
environnemental

Enjeu

Sensibilité de l'enjeu
vis-à-vis du projet

MILIEU PHYSIQUE

Géologie

Terrains alluvionnaires donc perméables, cependant
site très anthropisé donc en grande partie
imperméabilisé

Localement des remblais ont été mis en place.

Modéré

Eaux souterraines

Nappe alluviale du Var à faible profondeur (3 à 5 m
sous le niveau du terrain naturel) et non protégée
naturellement

Forte

Eaux superficielles

Projet à 500 m du Var

Canal des Arrosants plus en état

Faible

Usage de l'eau

Projet à seulement quelques dizaines de mètres du
périmètre de protection rapprochée du captage les

Sagnes

Forte

Thème
environnemental

Enjeu

Sensibilité de l'enjeu
vis-à-vis du projet

Risque naturels

Extrémité Sud-Ouest du périmètre en zone inondable. Zone B5 : aléa de base nul, aléa exceptionnel faible à modéré. Des règles doivent être respectées pour les constructions.

Zone de sismicité 4 (probabilité d'occurrence moyenne)

Modéré

MILIEU NATUREL

Zonages officiels

Site Natura 2 000 « Basse vallée du Var » à 500 m environ

Faible

Continuités
écologiques

Le site du projet n'intercepte aucun élément de la trame verte ou de la trame bleue.

Habitats naturels et
flore

Habitats artificiels

1 espèce protégée au niveau régional : l'alpiste aquatique

Faune

Quelques espèces protégées observées (couleuvre de Montpellier, pipistrelle, oiseaux) mais communes à très communes

PAYSAGE, PATRIMOINE CULTUREL ET ARCHEOLOGIQUE

Paysage

Frange urbaine - Paysage chaotique –Utilisation anarchique

Sur les 24,41 ha du projet, environ 18,58 ha sont artificialisés et 5,83 sont des milieux naturels ou agricoles

Faible

Patrimoine culturel
et archéologique

Le site n'appartient à aucune ZPPAUP (ou AMVAP), sites classé/inscrit, périmètre de protection de monument historique.

Le potentiel archéologique est très faible (d'après la DRAC)

Faible

MILIEU HUMAIN

Population et habitat

Site essentiellement tourné vers les activités économiques. Quelques habitations éparses.

Au Sud et à l'Est, logements collectifs

Fort

Activités

Nombreuses activités économiques sur le périmètre du projet

5% de la surface du projet est agricole

Fort

Risques industriels

Canalisations gaz en bordure du projet

Fort

Déplacements

Réseau routier dense (proche de la saturation à proximité de certaines en limite du périmètre de projet)

Périmètre du projet desservi par les transports en commun

Aéroport et gare saint-Augustin à proximité

Peu de modes doux

Fort

Thème
environnemental

Enjeu

Sensibilité de l'enjeu
vis-à-vis du projet

Ambiance sonore et
vibrations

Route de Grenoble : catégorie 2 (sur une bande de

250 m, le bruit généré est compris entre 76 et 81 dB(A) en période diurne)

Digue des français : catégorie 3 (sur une bande de 100 m, le bruit généré est compris entre 70 et 76 dB(A) en période diurne)

Ambiance sonore modérée

Modéré

Qualité de l'air

Entre 41 et 48 % des jours de l'année où la qualité de l'air à Nice est moyenne ou médiocre

Faible

Ambiance lumineuse

Zone blanche : secteur où la pollution lumineuse est très puissante et omniprésente

Faible

Energie

La région PACA est en position de péninsule électrique et donc de fragilité de l'acheminement électrique

Fort

Gestion des eaux et des déchets

Structures de traitement des eaux et des déchets en place sur le territoire de NCA

Faible

URBANISME ET AMENAGEMENT

Urbanisme

DTA : Secteur du projet référencé comme zone d'urbanisation nouvelle et de restructuration

OIN : Le projet Méridia fait partie des projets de l'OIN

PLH : objectif de production de logements sociaux sur la commune de Nice

PLU : Le projet fait l'objet d'un périmètre d'attente

Fort

Code forestier

Pas de boisement sur le site qui est fortement urbanisé

Faible

Maitrise foncière

60% de la surface du périmètre du projet sont des parcelles publiques

Modéré

Réseaux

Nombreux réseaux présents (eau, électricité, etc.)

Modéré

Conclusion sur les enjeux vis-à-vis du projet :

Dans cette première analyse de l'état initial, il est à noter que les enjeux majeurs vis-à-vis du projet sont :

- . Les eaux souterraines et les usages de l'eau : la nappe alluviale n'est située qu'à quelques mètres sous le niveau du terrain naturel et le périmètre de protection du captage les Sagnes n'est qu'à quelques dizaines de mètres du projet. L'enjeu consistera à limiter les risques de pollution, notamment en phase chantier et à prendre en compte cette contrainte dans le génie civil (notamment implantation de parking souterrain) ;
- . Les activités économiques : l'enjeu consistera à impacter au minimum ces activités pendant la phase de chantier ;
- . La population : l'enjeu consistera à impacter au minimum les populations du site et des alentours pendant la phase de chantier ;
- . Les déplacements : le trafic est d'ores et déjà chargé, l'enjeu consistera à impacter au minimum le trafic ;
- . Les consommations énergétiques du fait de la fragilité de l'acheminement électrique ;
- . Le PLH a prévu la production de logements sociaux. L'enjeu du projet sera de contribuer à cette production de logements.

Paysage et milieu naturel sont actuellement fortement dégradés par une utilisation « anarchique » de terrains. Un projet d'aménagement cohérent sera donc une opportunité pour redonner une identité paysagère au site, intégrer la nature en ville et améliorer les connexions entre la faune et la flore du Var et des coteaux.

3. CHOIX ET JUSTIFICATION DU PROJET – SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ETUDIEES – PRESENTATION DU PROJET

3.1. CHOIX DU PROJET

Le projet Nice Méridia s’inscrit dans un périmètre de cohérence. Ce périmètre de cohérence doit permettre d’organiser une opération de développement de nature à produire un fort effet de levier sur le territoire métropolitain. Ce périmètre a été choisi car ils possèdent de nombreux atouts :

- . Localisation exceptionnelle vis-à-vis de l’accessibilité : à proximité de l’aéroport, au coeur de la métropole azuréenne, traversé par la voie de 40 m, etc. ;
- . Frange urbaine au contact du tissu urbain existant ;
- . Intérêt marqué de nombreux porteurs de projet publics ou privés.

L’État a sélectionné le Sud de la vallée du Var (où se situe Nice Méridia) comme l’un des treize projets EcoCités de France.

L’EPA Plaine du Var, chargé d’une mission générale d’aménagement du territoire de l’OIN, est porteur d’un haut niveau d’exigence environnementale et de la qualité urbaine et architecturale. Le Cadre de Référence pour la Qualité Environnementale (CRQE) de l’aménagement et de la construction est le garant de ce haut niveau d’exigence. Cette démarche, qui vise à créer les conditions favorables pour atteindre un haut niveau d’exemplarité tout en tenant compte de la nature et de l’équilibre économique des projets, sera mise en place dans le cadre de Nice Méridia, en visant le niveau maximum d’opération « excellente ».

Par conséquent, dès l’élaboration du projet, 4 enjeux principaux ont été identifiés :

- . Enjeux opérationnels du concept de technopôle urbain ;
- . Etablissement de liaisons urbaines et de nouvelles dessertes ;
- . Réalisation de l’ambition d’éco-exemplarité de l’Eco-Vallée ;
- . Création d’un espace à haut niveau d’innovation urbaine en lien avec la démarche EcoCités et le fonds « Ville de demain ».

Ces enjeux ont été intégrés dans le cahier des charges du concours pour la mission de maîtrise d’oeuvre urbaine.

3 projets ont été examinés :

Projet A8

Projet C6

Projet Z3

Concept de technopole
urbain

-

Pas suffisamment pris en
compte

+

Bien pris en compte

+

Bien pris en compte

Projet urbain

-

Trop classique

+

Bonne lisibilité de la
structure urbaine
proposée

+

Projet innovant

Projet A8

Projet C6

Projet Z3

Place de l'université

/

+

Au coeur du projet (vitrine)

-

Manque de visibilité

Mise en oeuvre

/

+

Opérationnel

Très bonne capacités
d'adaptation à moyen et à
long terme

-

Manque de réalisme et de
pragmatisme au niveau
du processus
opérationnel
d'aménagement

Notions de
développement durable

-

Trop succinctement
développées

+

Concrètement détaillées
et traduites dans la
proposition
d'aménagement

-

Durabilité non
suffisamment prise en
compte

Place des espaces
verts/espaces publics

-

Peu de continuité des
espaces publics et
manque de porosité avec
les espaces privés

+

Forte imprégnation de la
trame verte et bleue dans
le projet par la présence
notamment de 3 grands
corridors
paysagers/écologiques

+

Triptyque
ville/nature/technologie
développé de manière
séduisante. Projet très lié
au thème de l'eau comme
« diffuseur »

Le projet retenu, objet de cette présente étude d'impact, est le projet C6, soit le projet de l'équipe Devillers

3.2. DESCRIPTION DU PROJET

Le projet de la ZAC de Méridia comprend :

- . La construction de 330 000 m² ;
- . 6,7 ha d'espaces publics ;
- . 2,3 ha de jardins et parcs publics ;
- . 4,95 ha d'espaces verts (comprenant les 2,3 ha de parcs linéaires).

3.2.1. Les espaces publics

Les espaces publics du quartier Méridia se structurent autour d'un réseau viaire à 4 niveaux et de parcs publics paysagers, avec l'eau comment élément récurrent.

3 espaces publics structurants pour la technopole Méridia participent à l'idée de concilier forte urbanisation et forte présence de la nature, vecteur de la qualité de cadre de vie au quotidien et de la biodiversité :

- . Cours de l'université (Cf. Figure 5) : jardins et voirie ;

- . Cours Robini (Cf. Figure 6) : jardins de promenade et de jeux et voirie ;
- . Traverse Sainte-Marguerite (Cf. Figure 7) : jardins familiaux et voie partagée.

Remarque : le projet de maîtrise étant au stade des études préliminaires, les cotes présentées sur les coupes, notamment, ont vocation à évoluer. Elles seront mises à jour dans le dossier de réalisation

Figure 5 : Principes d'aménagement du cours de l'université

Source : Equipe de MOEU (Devillers, Artelia, Transversal, Bourdin)

Figure 6 : Principes d'aménagement du cours Robini

Source : Equipe de MOEU (Devillers, Artelia, Transversal, Bourdin)

Figure 7 : Principes d'aménagement du cours Sainte-Marguerite

Source : Equipe de MOEU (Devillers, Artelia, Transversal, Bourdin)

Un ensemble de voies secondaires irrigue le quartier. Elles sont calibrées pour permettre le passage de tous les véhicules tout en limitant les emprises pour encourager des déplacements à vitesse modérée.

Au cœur du quartier et à proximité immédiate de la future station de tramway ou BHNS sur Slama, le cours et la Place Méridia en constituent la centralité.

Bordés de commerces et animés par des terrasses de cafés/restaurants en pied d'immeubles, c'est un haut lieu de convivialité, dans la tradition des placettes méditerranéennes. La place pourrait également accueillir un marché forain, le futur vide-grenier du quartier...

La Figure 8 présente le plan masse du projet.

Périmètre de la ZAC

Figure 8 : Plan des espaces publics et des emprises des flots

Source : Equipe de MOEU (Devillers, Artelia, Transversal, Bourdin)

3.2.2. Le programme prévisionnel de construction

Le programme affiche la volonté de l'EPA d'affirmer la mixité fonctionnelle du projet urbain.

SP totale (m2)

SP logements

SP
commerces/ser
vices/hôtel

SP tertiaire

SP
équipements

320 000

160 000

15 000

50 000

45 000

SP : Surface Plancher (en m2)

3.2.3. La mobilité

Le quartier Méridia est conçu comme la ville des courtes distances, avec une articulation entre la localisation des centralités, la recherche de proximité et la mise en oeuvre d'une mobilité. Les commerces et services de proximité sont implantés sur les trajets, à proximité des arrêts de tramway. Des parkings silos sont répartis dans les macroilots, pour répondre à une stratégie de mutualisation de l'offre en stationnement et d'offre de services en RDC, pour favoriser l'intermodalité, l'utilisation des véhicules d'auto partage, etc.

3.2.4. La gestion des eaux

3.2.4.1. Eaux pluviales

L'objectif est d'assurer une protection à plusieurs niveaux pouvant aller jusqu'à une période de retour centennale.

Pour les épisodes courants, c'est-à-dire les pluies de période de retour 1 an à 10 ans, la régulation s'effectue dans les lots selon les préconisations issues du zonage pluvial. Le rejet dépollué de chaque opération s'effectuera dans les noues centrales (situées Cours de l'Université, Cours Robini et Traverse Sainte-Marguerite), les eaux pluviales issues des lots auront préalablement été stockées.

Pour les épisodes de périodes de retour 10 ans, la régulation s'effectue dans les bassins de rétention prévus dans chaque lot au titre du zonage pluvial. Les débits de fuite de chacune de ces rétentions seront alors dirigés vers les noues centrales.

Enfin, pour l'objectif de protection centennial, les bassins de rétention des opérations groupées seront « transparents », l'ensemble des ruissellements générés par l'opération pour ce type d'événement seront gérés dans les noues centrales.

Pour la dépollution des eaux pluviales, une pluie de période de retour un an a été choisie pour le l'efficacité du traitement. Compte tenu de la nature urbaine des bassins versants, on privilégiera un filtrage des corps flottants par dégrilleur automatique afin de limiter les apports vers les espaces verts qui servent de transit aux eaux de ruissellement. Enfin, un traitement final par phyto épuration permettra de dépolluer (hydrocarbures, métaux

lourds...) avant le rejet dans le réseau de la Route de Grenoble.

L'ensemble de ces noues vont être aménagées en un espace paysager de qualité. Les rejets s'effectueront dans le réseau de collecte de la route de Grenoble.

3.2.4.2. Eau potable/eaux usées

Afin de diminuer la consommation d'eau potable sur la ZAC Nice Méridia, la réutilisation des eaux grises (eaux usées issues des douches, vaisselles, lavage du linge, ... à l'exception des eaux usées provenant des toilettes) après traitement, pour alimenter les toilettes est envisagée.

Les différents réseaux (eau potable et eaux traitées réutilisées) seront parfaitement distincts.

Les eaux grises pourront également être utilisées pour l'arrosage des espaces verts.

Des études approfondies sont en cours pour étudier les conditions de la faisabilité de la réutilisation des eaux grises.

3.2.5. Dispositions techniques concourants à un aménagement durable

Tous les principes suivants seront mis en oeuvre afin de créer une ZAC concourant à un aménagement durable de la plaine du Var :

- . Qualité environnementale des espaces publics ;
- . Conception rationnelle des bâtiments (bâtiment a minima conformes à la réglementation thermique RT 2012) ;
- . Gestion des déchets (prévention de la production de déchets) ;
- . Système d'énergie intelligent (smartgrid) et mix énergétique basé à environ 64 % sur les énergies renouvelables.

3.2.6. Mise en oeuvre du projet

Le projet sera réalisé en 3 phases du fait de la domanialité :

Figure 9 : Phasage de réalisation

Source : Equipe de MOEU (Devilleurs, Artelia, Transversal, Bourdin)

Phase

Objet de la phase

Date approximative de réalisation de la phase

Nombre d'habitants et nombre d'emplois cumulés

Phase 1

Le long du boulevard
Montel/Slama et Cours
Robini

2014-2018

700 habitants

4 160 emplois

Phase 2

Cours de l'Université et
aménagement du coeur
de quartier (place Méridia
et cours Méridia)

2019 - 2022

3 180 habitants

5 100 emplois

Phase 3

Aménagements de part et
d'autres de la traverse
Sainte-Marguerite

2023 - 2026

4 650 habitants

6 300 emplois

Tableau 3 : Phasage de mise en oeuvre

Source : Equipe de MOEU (Devillers, Artelia, Transversal, Bourdin)

Sont pris en compte les 2000 emplois et les 200 habitants déjà initialement sur le site et comptabilisés en phase 1.

Les travaux vont donc s'étaler sur une durée d'environ 15 ans.

4. IMPACT DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES DE REDUCTION, D'EVITEMENT ET DE COMPENSATION DES IMPACTS

Le tableau suivant présente :

- . Les impacts du projet avant mesures ;
- . Les mesures qui seront mises en place que ce soit en phase travaux ou en phase exploitation ;
- . Les impacts résiduels.

Le niveau d'impact a été évalué à partir de la grille suivante :

Fort

Impact important dans l'espace et/ou dans le temps

Positif

Impact positif

Modéré

Impact limité dans l'espace et/ou dans le temps

Faible

Impact très localisé et temporaire

Nul/Négligeable

Impact nul ou négligeable de quelque nature que ce soit

Milieux

Thématiques

Phases

Impacts (avant mesures)

Evaluation de l'impact
(avant mesure)

Mesures

Impact résiduel

Milieu
physique

Climat et énergie

Phase travaux

Contribution à l'effet de serre

Temporaire, indirect, modéré,
moyen/long terme

Engins de chantier aux normes

Déplacements optimisés avec plan de circulation

Limitation de vitesse 30 km/h sur le chantier

Interdiction de brûler les déchets

Utilisation de matériaux provenant à moins de 50 km

Négligeable

Phase aménagée

Contribution à l'effet de serre limité par la
réutilisation des eaux grises, la conception thermique
des bâtiments et le choix du panel énergétique

Permanent, indirect, faible,
moyen/long terme

La production locale d'énergie renouvelable et la mise en
oeuvre d'un Smartgrid à l'échelle du quartier ont été étudiées
pour une mise en oeuvre concrète et innovante.

Permanent, indirect, faible,
moyen/long terme

Sol et géologie

Phase travaux

Pollution chronique et/ou accidentelle des sols liée à
l'utilisation et au stockage de déchets et produits
dangereux.

Temporaire, direct et modéré,

Dispositif de fosses étanches récupérant les eaux

Opération d'entretien et de ravitaillement sur des aires
étanches et munies de déshuileur et non sur la zone de
chantier

Entretien des engins régulier très strict

Ravitaillement des engins avec des pistolets anti-retour

Curage régulier des déshuileurs et produits évacués vers des filières de traitements

Stockage de produits dangereux sur des rétentions couvertes

Locaux de stockage des produits seront fermés en dehors des heures de chantier

Zones de chantier interdites au public

Déchets du chantier stockés dans des contenants spécifiques

Aucun dépôt sauvage sur le chantier

Consignes de sécurité pour éviter tout accident

En cas de pollution :

- Retrait immédiat des terres souillées

- Dépollution des sols et des nappes

- Eaux de ruissellement dépolluées avant le rejet au milieu

Evacuation des terres potentiellement polluées dans les filières de traitement adaptées

Négligeable

Milieux

Thématiques

Phases

Impacts (avant mesures)

Evaluation de l'impact
(avant mesure)

Mesures

Impact résiduel

Phase aménagée

Pollution chronique et/ou accidentelle des sols

Permanent, direct et modéré

Réseau de collecte des eaux pluviales

Eaux usées collectées vers le réseau d'eaux usées de la ville
de Nice

Négligeable

Topographie

Phase travaux

Faible modification de la topographie du fait d'un
terrain initialement plan et donc de terrassements
limités

Permanent, direct et faible

Recherche de l'équilibre entre les déblais et les remblais dès
la conception via une démarche de valorisation
environnementale des sols

Négligeable

Phase aménagée

Eaux souterraines

Phase
travaux

Qualité

Diffusion de la pollution sur les sols (stockage de
déchets et de produits dangereux) vers la nappe
alluviale du Var

Temporaire, indirect et
modéré à fort

Mêmes mesures que pour les sols en phases travaux

Négligeable

Écoulement

Modification des écoulements souterrains du fait du rabattement de nappe en cas de travaux à un niveau inférieur à celui de la nappe

Temporaire, direct et fort

Etudes hydrogéologiques préalables aux travaux

Travaux souterrains réalisés en période de basses eaux

Mise en place de dispositif pour éviter la venue d'eau lors des travaux souterrains

Temporaire, direct et faible

Phase aménagée

Qualité

Diffusion de la pollution sur les sols (chronique et/ou accidentelle) vers la nappe alluviale du Var

Permanent, indirect et faible à modéré

Mêmes mesures que pour les sols en phases aménagée

Négligeable

Écoulement

Modification des écoulements souterrains :

- au droit des souterrains et fondations atteignant la nappe,

- du fait du pompage pour la géothermie

Permanent, direct et modéré à fort

Dans le cas de constructions de parking souterrain : étude hydrogéologique approfondie avec choix de mesures à mettre en place

Dans le cas où la géothermie est retenue comme source d'énergie : étude hydrogéologique approfondie avec choix de mesures à mettre en place

Permanent, direct et modéré

Eaux superficielles

Phase travaux

Qualité

Aucun impact notable.

Nul

/

Nul

Ecoulement

Phase
aménagée

Qualité

Le cours d'eau le plus proche est le Var, à 500 m du projet. Une éventuelle pollution n'atteindra pas le Var (contexte urbain avec un réseau d'eau pluviale.

Nul

/

Nul

Ecoulement

Augmentation des volumes, des vitesses et du débit de pointe aux exutoires (imperméabilisation des eaux)

Permanent, indirect et modéré

Réseau de collecte des eaux pluviales et système de rétention avec dépollution avant rejet dans le réseau

Entretien des espaces verts sans produits phytosanitaires

Négligeable

Usages de l'eau

Phase travaux

Les pollutions de la nappe pourront impacter le captage AEP des Sagnes

Permanent, direct et modéré

Mêmes mesures que pour les sols en phases travaux

Négligeable

Phase aménagée

Mêmes mesures que pour les sols en phase aménagée
Diminution des consommations d'eau potable grâce à la réutilisation des eaux grises

La géothermie ou la construction de parkings souterrains ne pourront être envisagés si cela remet en cause le fonctionnement des captages AEP (cf mesures sur eaux souterraines)

Négligeable

Risques
naturels

Inondation

Phase travaux

Aucun impact significatif

Nul

/

Nul

Phase aménagée

**Augmentation de la vitesse et des débits de pointes
(imperméabilisation nouvelle)**

Permanent, indirect et modéré

**Réseau de collecte des eaux pluviales et système de
rétention avec dépollution avant rejet dans le réseau**

Nul

**Risque
sismique**

Phase travaux

Aucun impact significatif

Nul

/

Nul

Phase aménagée

**Bâtiments conçus dans les règles de l'art et adaptés
au risque sismique**

Nul

/

Nul

**Milieu
naturel**

Habitat et flore

Phase travaux

Impact sur les habitats naturel négligeable

**Destruction possible de flore protégée (alpiste
aquatique)**

Permanent, direct et assez fort

Adaptation du calendrier de travaux

Intégrer la nature en ville

Mise en place d'un système d'éclairage limitant la pollution lumineuse

Présence d'un écologue de chantier

Mesures spécifiques à l'apiste aquatique qui seront détaillées dans le dossier de réalisation

Permanent, direct et modéré*

Milieux

Thématiques

Phases

Impacts (avant mesures)

Evaluation de l'impact
(avant mesure)

Mesures

Impact résiduel

Phase aménagée

Entretien des espaces verts pour éviter l'introduction de
plantes invasives

Gestion écologique des espaces verts

Faune

Phase travaux

Destruction d'individus ou de gîtes

Destruction d'habitat

Dérangement (bruit, poussières, etc.) en période de
reproduction

Temporaire, direct, indirect et
modéré

Adaptation du calendrier de travaux

Intégrer la nature en ville

Mise en place d'un système d'éclairage limitant la pollution
lumineuse

Présence d'un écologue de chantier

Négligeable

Phase aménagée

Perte d'une zone d'alimentation pour les espèces
ornithologiques

Permanent, direct et modéré

Gestion écologique des espaces verts

Continuités écologiques

Aucun impact significatif (site enclavé)

Nul

/

Nul

Equilibres biologiques

Aucun impact significatif

Négligeable

/

Négligeable

Natura 2000

Aucune incidence significative

Négligeable

/

Négligeable

Paysage et
Patrimoine

Paysage

Phase travaux

Détérioration du paysage par la mise en place du
chantier

Temporaire, direct et fort

Zones d'emplacement et de stockage choisies pour ne pas
dégrader le paysage

Merlons temporaires à installer

Remise en état des sites en fin de travaux

Soin particulier à l'entretien quotidien

Temporaire, direct et modéré

Phase aménagée

Valorisation d'une zone initialement chaotique

Permet de donner une identité au quartier

Espaces verts en pleine terre sur 4,95 ha

Points hauts ne « couperont » pas les vues depuis
les habitations des coteaux

Mixité des espaces publics, des activités et
architecturales

Positif, direct et permanent

/

Positif, direct et permanent

Patrimoine culturel

Phase travaux

Aucun impact significatif

Nul

/

Nul

Phase aménagée

Archéologique

Phase travaux

Destruction accidentelle de vestiges

Permanent, direct et très faible

Arrêt immédiat des travaux et contact de la SDAP en cas de découverte fortuite

Négligeable

Phase aménagée

Aucun impact significatif

Nul

/

Nul

Milieu
humain

Population et habitat

Phase travaux

Quelques habitations seront détruites (DUP)

Temporaire, direct et fort

Négociation à l'amiable privilégiée

Temporaire, direct et modéré

Phase aménagée

Création de logements dont locatifs sociaux,
accession aidée, accession et locatif libre

Nouvelle dynamique/attractivité du quartier

Positif et permanent

/

Positif et permanent

Emploi et activités
(excepté l'agriculture)

Phase travaux

Création d'emplois directs BTP, génie civil, services,
industrie

Positif, direct, indirect et
temporaire

/

Positif, direct, indirect et
temporaire

Phase aménagée

Création d'environ 4000 emplois et conservation de
2000 emplois initialement présents

Positif et permanent

/

Positif et permanent

Agriculture

Perte de 1,2 ha de surface agricole (maraichage)

Création de 0,3 ha de jardins familiaux

Permanent, direct et faible

L'exploitant agricole présent sur le site se verra proposer une
relocalisation de son exploitation à proximité

Négligeable

Transport

Phase travaux

Perturbation du trafic par la présence d'engins de
chantier

Temporaire, direct et faible

Signalisation du chantier sur la voirie

Préservation des accès aux commerces, habitations, etc.

Négligeable

Phase aménagée

Augmentation locale du trafic

Evolution des modes de déplacements

Permanent, direct et faible

Aménagement des carrefours

Amélioration de la circulation des modes doux (piétons,
cyclistes)

Stations Vélobleu et Autobleue

Négligeable

Milieux

Thématiques

Phases

Impacts (avant mesures)

Evaluation de l'impact
(avant mesure)

Mesures

Impact résiduel

Bruit

Phase travaux

Bruit généré par les engins de chantier et lié au matériel

Temporaire, direct et modéré

Heures de travaux : 7h à 17h

Travail de nuit, les weekend et jours fériés
exceptionnellement sous réserve d'une autorisation

Vitesse de circulation limitée à 30km/h

Circulation optimisée pour éviter les zones de croisement

Engins conformes aux normes en vigueur

Signaux sonores utilisés uniquement dans un but sécuritaire
et si possible à fréquence modulée

Chauffeurs d'engins sensibilisés à la réduction des émissions
sonores

Temporaire, direct et faible

Phase aménagée

Aucun impact significatif sur les constructions
existantes

Niveaux sonores en façade des nouvelles
constructions supérieurs à 60 dB(A) pour 70 des 175
nouveaux bâtiments

Permanent, direct et modéré à
fort

Réduction des émissions sonores à la source (réduction de la
vitesse, etc.)

Adaptation des formes urbaines et organisation des activités
et des logements

Permanent, direct et faible

Qualité de l'air

Phase travaux

Dégradation légère de la qualité de l'air du fait des émissions de poussières et de polluants atmosphériques

Temporaire, direct et modéré

Traitement approprié des accès et des dessertes intérieures du chantier

Bâchage des camions chaque fois que nécessaire (matériaux et/ou déchets volatils) et notamment en période de grand vent

Stockage des matériaux à l'abri des vents dominants et limitation les stocks

Installation un bac de lavage des roues des véhicules en sortie de chantier

Optimisation des déplacements

Vitesse de circulation des engins sur le chantier limitée à 30 km/h.

Brûlage des déchets interdit.

Négligeable

Phase aménagée

Dégradation de la qualité de l'air à proximité des voiries car augmentation du trafic local et donc augmentation des émissions de polluants

Permanent, direct et modéré

Sites sensibles ou sites à forte densité de population éloignés des axes fortement circulés

Ecrans végétaux

Permanent, direct et faible

Sécurité publique

Phase travaux

Accidents liés à la présence du chantier (collision)

Temporaire, direct et modéré

Respect de la réglementation en matière de restriction d'accès et de signalisation

Clôture et signalisation du chantier

Sécurisation des déplacements sur le secteur

Signalisation aux riverains et usagers

Campagne de communication pour informer les riverains

Négligeable

Phase aménagée

Accidents de la route (du fait de l'augmentation de la fréquentation et des voies de circulation) mais limités par des vitesses inférieures à 30 km/h

Permanent, direct et faible

Vitesse limitée à 30 km/h maximum

Permanent, direct et faible

Pollution lumineuse

Phase travaux

Aucun impact significatif

Négligeable

/

Négligeable

Phase aménagée

Emissions lumineuses mais zone déjà très fortement soumise à la pollution lumineuse

Permanent, direct et faible

Dispositifs d'éclairage conçus pour éviter émission de la lumière vers le haut

Lampes à spectres à faible proportion d'UV privilégiés

Négligeable

Eaux usées

Phase travaux

Aucun impact significatif

Nul

/

Nul

Phase aménagée

La station d'épuration n'est pas en limite de capacité de traitement et les rejets ne représentent qu'une faible part de la capacité totale de traitement

Négligeable

Diminution du volume d'eaux usées évacué grâce à la réutilisation des eaux grises

Négligeable

Déchets

Phase travaux

Production de déchets dont certains dangereux

Temporaire, direct et fort

Charte chantier vert qui prévoit la réduction, la réutilisation et le recyclage des déchets

Temporaire, direct et faible à modéré

Phase aménagée

Augmentation de la production de déchets ménagers

Permanent, direct et modéré à fort

Tri sélectif

Permanent, direct et modéré

Réseaux techniques

Phase travaux

Coupures de réseau pendant la phase de chantier

Temporaire, direct et modéré

DT envoyés aux gestionnaires des réseaux avant les travaux

Temporaire, direct et faible

Phase aménagée

Aucun impact significatif

Nul

/

Nul

Milieux

Thématiques

Phases

Impacts (avant mesures)

Evaluation de l'impact
(avant mesure)

Mesures

Impact résiduel

Maitrise foncière

Quelques démarches d'expropriation à l'amiable
(l'expropriation sera l'exception)

La majorité des parcelles privées resteront privées

Permanent, direct et faible

/

Permanent, direct et faible

Santé
publique

Environnement sonore

Phase aménagée

Aucun impact significatif

Nul

/

Nul

Qualité de l'air

Phase aménagée

Aucun impact significatif

Nul

/

Nul

Les mesures proposées permettent de réduire fortement les impacts du projet.

Après mise en place des mesures, de faibles impacts persisteront sur les domaines suivants :

. Topographie ;

- . Ecoulement des eaux souterraines (si parkings souterrains ou géothermie) ;
- . Alpiste aquatique ;
- . Paysage uniquement en phase travaux ;
- . Habitat (expropriations) ;

- . Bruit ;
- . Qualité de l'air ;
- . Sécurité publique ;
- . Déchets ;
- . Réseaux secs et humides (en phase travaux uniquement).

Le coût des mesures environnementales, dans l'état actuel d'avancement des études techniques, est estimé à 55 000 € environ.

La mise en place et l'efficacité des mesures sera suivi tout au long de la mise en oeuvre du projet (phase programme, phase esquisse, phase avant PC, phase PRO, phase chantier, phase livraison) en s'appuyant sur les fiches d'évaluation du CRQE (disponibles sur le site internet de l'EPA Plaine du Var : <http://www.ecovallee-plaineduvar.fr/>).

Des suivis seront notamment organisés sur les thématiques suivantes :

- . Système de management de l'opération et gouvernance
- . Paysage et biodiversité
- . Confort acoustique des riverains
- . Qualité de l'air

- . Consommation en énergies
- . Gestion de la ressource en eau
- . Déchets
- . Déplacements

Un bilan de fin de chantier puis 2 ans après la fin du chantier sera réalisé, notamment sur la base de ces évaluations régulières, pour mettre en évidence la réelle mise en oeuvre et l'efficacité des mesures.

5. EFFETS CUMULES

5.1. CHOIX DES PROJETS RETENUS POUR L'ANALYSE DES EFFETS CUMULES

Les projets retenus pour l'analyse des effets cumulés sont :

Opération

Maître d'ouvrage

Avancement de la procédure administrative

Aménagement de la voie de 40 m

NCA

Avis de l'AE : 07/04/2011

Nice Eco Stadium

Société Nice Eco Stadium

Avis de l'AE : 17/03/2011

Programme immobilier d'accompagnement de Nice Stadium

Société Nice Eco Stadium

Avis de l'AE : 13/07/2012

Rénovation urbaine du quartier des Moulins (ANRU)

NCA

Avis de l'AE : 25/08/2011

La ligne de Tramway : Projet de création de la ligne Est-Ouest et des aménagements qui lui sont liés

NCA

Avis de l'AE : 03/11/2011 (Préfet) et 11/07/2012 (CGEDD)

Autoroute A8 – aménagement de la section Saint-Laurent-du-Var Nice Saint-Augustin

ESCOTA

Avis de l'AE : 30/11/2010

Espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport

EPA Plaine du Var

Etudes en cours

Quartier Grand Arénas (ZAC)

EPA Plaine du Var

Etudes en cours

Cap 3000

Altarea Cogedim

Etudes en cours

Ils sont localisés sur la Figure 10.

Légende :

Voie de 40 m ()

Nice Eco-Stadium et
Programme immobilier du Nice
Eco Stadium

Quartier des Moulins

Ligne Est-Ouest ()

Echangeur A8 St-Laurent du
Var/Nice St-Augustin

Espaces publics du pôle
d'échanges multimodal

ZAC Grand Arénas

Cap 3000

1

2

3

4

5

7

8

9

1

2

3

5

8

7

4

9

Figure 10 : Carte de localisation des projets pris en compte dans l'analyse des effets cumulés

Source : Artelia

5.2. ANALYSE DES EFFETS CUMULES

Les effets cumulés de ces projets seront principalement orientés sur les enjeux mis en évidence à l'issue de l'état initial soit :

- . Les eaux souterraines et les usages de l'eau ;
- . Les activités économiques ;
- . La population/le cadre de vie en phase chantier ;
- . Les déplacements ;
- . L'urbanisme (et notamment le PLH).

Seront également pris en compte les thématiques (autres que celles déjà mises en évidence par l'analyse des enjeux) sur lesquelles le projet a un impact résiduel (modéré/fort ou positif) :

- . Milieux naturels ;
- . Paysage ;
- . Déchets.

5.2.1. Impacts cumulés en phase chantier

Sur ce secteur d'entrée de ville, ces nombreux projets sont prévus entre 2014 et 2025. Pendant la phase de chantier, les nuisances des différents chantiers vont se cumuler.

L'EPA organisera une concertation avec les différents maîtres d'ouvrage afin de minimiser au maximum les gênes pour les riverains (paysage, circulation, etc.), en cohérence avec la charte chantier vert.

5.2.2. Impacts cumulés en phase exploitation

5.2.2.1. Ecoulements des eaux souterraines

Le seul autre projet pouvant avoir un impact sur les écoulements souterrains est le projet de ligne Est-Ouest (impact sur les eaux souterraines par la création d'un tunnel et de stations enterrées pouvant entraîner des variations du niveau de l'aquifère superficiel). Cette section de tunnel sera réalisée au niveau du centre historique, soit hors plaine du Var.

Par conséquent les éventuels impacts du projet (en cas de géothermie ou de parking souterrain) ne pourront se cumuler avec les impacts de la ligne Est-Ouest.

5.2.2.2. Milieux naturels

Du fait du contexte urbain de ces projets, la majorité des projets n'aura qu'un impact négligeable sur les milieux naturels. Les aménagements paysagers réalisés seront même favorables à la « nature en ville ».

On note un impact cumulé négatif sur l'alpiste aquatique : une réflexion commune (entre l'EPA, NCA et le Conseil Général) est en cours afin de mettre en commun les moyens pour mieux connaître et protéger l'espèce et élaborer des mesures de compensations communes.

5.2.2.3. Paysage et cadre de vie

En donnant une place importante aux aménagements paysagers, chacun de ces projets va donc amélioré le paysage d'entrée de ville de l'estuaire du Var.

Le cadre de vie sera amélioré grâce à une offre de transport complète, pour rendre les déplacements plus fluides, et à l'intégration d'aménagements paysagers dans chacun de ces projets.

5.2.2.4. Développement socio-économique

Ces projets vont contribuer au développement socio-économique de Nice avec une diversification et une mixité des fonctions (logements, enseignements, bureaux, loisirs, etc.), une offre en déplacements diversifiée et optimisée et une amélioration du cadre de vie via l'aménagement d'espaces publics et d'espaces verts.

5.2.2.5. Déplacements

Un certain nombre de ces projets (ligne de tramway ou BHNS Est-Ouest, voie de 40 m, échangeur de l'A8, pôle d'échanges multimodal) ont pour objectif de fluidifier la circulation et de favoriser et développer l'intermodalité.

Même si localement le projet de ZAC Nice Méridia va entraîner une augmentation de trafic (et donc de bruit et d'émissions atmosphériques), il donne une place importante aux modes doux et aux transports en commun. Le projet s'intègre donc parfaitement dans le contexte de la basse vallée du Var et grâce à ces nouvelles infrastructures pourra atteindre ses objectifs d'éco-exemplarité.

5.2.2.6. Production de déchets

Ces différents projets vont entraîner une augmentation de l'occupation du sol et ainsi une augmentation de production de déchets divers (mais principalement non dangereux et assimilés aux ordures ménagères).

D'après le Plan d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés des Alpes-Maritimes (décembre 2010) et en cohérence avec la circulaire 25 avril 2007, la réduction de la production de déchets est un des objectifs.

Les différents projets devront donc mettre en place des dispositions en faveur de la réduction de la production de déchets en phase chantier et en phase exploitation. Le tri sélectif doit être intégré à chaque projet.

6. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'AMENAGEMENT ET DE GESTION

6.1. GESTION DE LA RESSOURCE EN EAU

6.1.1. Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)

La zone d'étude dépend du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône Méditerranée approuvé le 20 novembre 2009 (en application de la loi sur l'eau du 3 janvier 1992) pour la période 2010-2015.

Ce schéma détermine les objectifs de qualité (bon état, bon potentiel écologique, etc.) que devront atteindre les « masses d'eau » (rivières, lacs, eaux souterraines, mer, etc.) d'ici à 2015.

Le Tableau 4 présente pour chaque disposition qui concerne le projet, quelles sont les mesures mises en place et qui permettent la compatibilité du projet avec le SDAGE Rhône-Méditerranée.

Tableau 4 : Etude de compatibilité de la ZAC Méridia avec le SDAGE Rhône Méditerranée

Orientations

Dispositions

Mesures et compatibilité

OF2 : Principe de non dégradation de milieux aquatiques

1 - Elaborer chaque projet en visant la meilleure option environnementale compatible avec les exigences du développement durable

Ensemble des dispositions prises sur le milieu physique, naturel et humain pour intégrer l'aménagement dans son environnement

3- Définir des mesures réductrices d'impact ou compensatoires à échelle appropriée et visant la préservation du fonctionnement des milieux aquatiques

Mesures de gestion de chantier et en phase aménagée pour limiter la pollution des eaux souterraines et mise en place de bassins de rétention

OF4 : Cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau

7- Intégrer les différents enjeux de l'eau dans les projets d'aménagement du territoire

Les enjeux du site (nappe alluviale peu profonde, gestion des eaux pluviales, etc.) ont été pris en compte dans la conception du projet

OF5 : Lutter contre les pollutions, en mettant la

priorité sur les pollutions
par les substances
dangereuses et la
protection de la santé

A-05- Adapter les conditions de
rejet pour préserver les milieux
récepteurs particulièrement
sensible aux pollutions

Le projet comprendra un réseau de collecte des eaux
pluviales. Ces eaux ne seront pas rejetées directement dans
le milieu naturel, elles seront collectées dans le réseau d'eau
pluviale de Nice.

OF 8 : Gestion du risque
inondation

3- Limiter les ruissellements à la
source

Pour limiter le ruissellement à la source, des aménagements
paysagers seront mis en place évitant l'imperméabilisation
totale de la zone d'étude.

De plus, des moyens de rétention pour des événements
centennaux seront créés.

4- Eviter d'aggraver la
vulnérabilité en orientant
l'urbanisation en dehors des
zones à risque

Le périmètre d'aléa inondation ne fait qu'une très légère
incursion sur la ZAC. Les mesures de construction prescrite
dans le PPRI seront mise en oeuvre

Par ailleurs, un système de rétention permettra de ne pas
modifier le débit en aval de la ZAC

Au vue de la conception du projet et des mesures prises en phase travaux et aménagée, le projet est
compatible avec les orientations du SDAGE.

6.1.2. Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) et contrat de
milieux

6.1.2.1. SAGE « nappe et basse vallée du Var »

Le SAGE « nappe et basse vallée du Var » a été approuvé le 7 juin 2006. Le Syndicat Mixte d'Etudes de la Basse
Vallée du Var (SMEBVV) a été créée pour gérer le SAGE.

Le 31 mai 2010, le SMEBVV a été dissout et la mise en oeuvre du SAGE a été transférée au Conseil général des
Alpes-Maritimes.

La révision du SAGE est en cours pour mise en conformité avec le SDAGE Rhône Méditerranée et avec la loi sur
l'eau et le milieu aquatique. Le SAGE sera ainsi composé à terme d'un règlement et d'un PAGD (Plan
d'Aménagement et de Gestion Durable).

. Conformité vis-à-vis du SAGE en vigueur :

Aucune des orientations du SAGE n'est en lien avec le projet de la ZAC Nice Méridia.

Dans l'espace nappe, auquel appartient le projet, des préconisations/objectifs ont été établis, dont 3 sont en lien avec le projet :

Objectifs du SAGE en vigueur

Mesures et compatibilité

Réserver des espaces pour l'usage eau potable (dont les périmètres des Prairies et des Sagnes)

. L'impact du projet sur le fonctionnement des eaux souterraines et les captages AEP sera étudié précisément si la géothermie ou des parkings souterrains sont envisagés. Ainsi, le fonctionnement des captages des Prairies et des Sagnes ne sera pas remis en cause par le projet

Sécuriser l'alimentation en eau potable

Lutter contre toutes les sources de pollution

Les mesures prises pour éviter les pollutions en phase travaux et en phase permettront d'être en conformité avec cet objectif

Le projet est conforme au SAGE actuellement en vigueur.

6.1.2.2. Contrat de milieu « nappe et basse vallée du Var »

A la date de rédaction de cette présente étude d'impact, le contrat de milieu « nappe et basse vallée du Var » est en cours d'élaboration. Le projet de contrat a été validé le 21 janvier 2011.

6.2. SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE (SRCE)

L'article 45 du texte de loi dit Grenelle 2 prévoit la réalisation de Schémas Régionaux de Cohérence Ecologique (SRCE), déclinés de la Trame verte et bleue. Ils guideront l'élaboration ou la révision des documents d'aménagement de l'espace, d'urbanisme ou les projets d'infrastructures linéaires.

En région PACA, l'élaboration du SRCE a démarré fin novembre 2011. L'année 2013 sera consacrée aux consultations et enquête publique.

Au la date de rédaction de cette présente étude d'impact, le SRCE est en cours d'élaboration.

6.3. URBANISME

6.3.1. Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes (DTA06)

Le projet est en adéquation avec la DTA 06 qui :

- . Référence le secteur du projet comme étant une zone d'urbanisation nouvelle et de restructuration ;
- . Prévoit qu'une université soit implantée.

Par ailleurs, le périmètre du projet ne fait partie d'aucun des territoires à protéger identifiés par la DTA06 (notamment vis-à-vis de l'agriculture).

Le projet est compatible avec la DTA des Alpes-Maritimes.

6.3.2. SCoT

Le SCoT, dont le périmètre a évolué le 1er janvier 2012 suite à la création de la Métropole NCA, est en cours d'élaboration.

6.3.3. PLH

Sur la commune de Nice, l'objectif est de produire 12 078 logements sociaux d'ici 2015.

Le projet prévoit la création de logements sociaux entre 2014 et 2026. Il permettra de contribuer, pour une faible partie à l'atteinte de cet objectif chiffré.

Le projet est compatible avec le PLH de Nice Côte d'Azur.

6.3.4. PLU

6.3.4.1. Le PADD du PLU

Le PADD du PLU de Nice (approuvé le 23 décembre 2010) s'organise autour de 4 grands thèmes fondateurs :

- . Préserver et valoriser un paysage et un environnement exemplaires ;
- . Se loger et vivre ensemble ;
- . Mieux circuler et se déplacer autrement ;
- . Affirmer Nice comme une métropole internationale.

Le projet Nice Méridia, conçu pour être une technopole urbaine, une ville des courtes distances et dont la nature fait partie intégrante, est en adéquation avec le PADD du PLU.

6.3.4.2. Le PLU

Le projet prend bien en compte le risque inondation et les règles du PPRi.

Le règlement devra être modifié pour une mise en compatibilité. Cette modification devra être effectuée lors de l'approbation du dossier de réalisation.

7. METHODES UTILISEES

7.1. METHODES UTILISEES POUR L'ANALYSE DE L'ETAT INITIAL

La rédaction de l'état initial est basée sur les données recueillies, par entretien direct ou par courrier, auprès des différents organismes compétents, notamment les services territoriaux et de l'Etat.

Le recueil des données de base est complété par un parcours global du site par les ingénieurs généralistes d'ARTELIA pour une perception du territoire. Il est à l'échelle de l'aire d'étude.

7.2. EVALUATION DES IMPACTS ET CHOIX DES MESURES A METTRE EN PLACE

L'évaluation des impacts se fait :

- . en déterminant les modifications engendrées par le projet sur les différentes thématiques ;
- . en évaluant la nature, l'effet et la durée de ces modifications ;
- . en croisant les vulnérabilités initiales des thématiques à ces effets.

Après la définition des impacts sur les composantes environnementales, des mesures de réductions ou de compensation sont automatiquement recherchées et proposées au maître d'ouvrage. Ceci afin d'orienter le projet vers un moindre impact sur l'environnement.

7.3. EVALUATION DES EFFETS CUMULES

L'évaluation des effets cumulés a été réalisée en suivant les étapes suivantes :

- . 1ère étape : choix du périmètre de recherche des projets à prendre en compte ;
- . 2ème étape : identification des projets connus ;
- . 3ème étape : choix des projets à retenir pour l'analyse des effets cumulés ;
- . 4ème étape : analyse des effets cumulés.

7.4. EVALUATION DES ENJEUX FAUNE/FLORE

Les principales étapes de l'évaluation des enjeux faune/flore sont :

- . Audit de personnes ressources
- . Prospections de terrain par des écologues entre mars et septembre 2012 ;
- . Evaluation des enjeux de conservation intrinsèques ;
- . Evaluation de l'enjeu stationnel ;
- . Evaluation de l'enjeu synthétique.

7.5. ETUDE ACOUSTIQUE

Des mesures in situ ont été réalisées pour caractériser l'état initial (selon les normes XP S 33-133 et NF S 31-010).

Une modélisation des niveaux sonores a ensuite été réalisée avec le logiciel CadnaA.

7.6. ETUDE AIR & SANTE

La quantification des émissions est réalisée à l'aide du logiciel IMPACT de l'ADEME, se basant sur la méthodologie COPERT III, pour les polluants indicateurs majeurs de la pollution d'origine routière, c'est-à-dire les oxydes d'azote (NOx), les composés organiques volatils (COV), le benzène, les particules (PM10), le dioxyde de soufre (SO2) et certains métaux lourds comme le plomb et le cadmium.

7.7. DIFFICULTES RENCONTREES

L'étude d'impact a été réalisée conformément au décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011, applicable au 1er juin

2012. Les méthodologies pour traiter ces sujets ne sont pas encore standardisées et il n'existe que peu ou pas de retour d'expérience sur ces attentes nouvelles. Par conséquent, nous avons traité ces sujets au mieux en l'état des connaissances.

EPA Plaine du Var

ZAC Nice Méridia

Pièce 4 du dossier de création

ETUDE D' IMPACT

EPA Plaine du Var

Immeuble Nice Plaza - 455
Promenade des anglais

BP 33257 – 06205 NICE CEDEX 3

Tel. : +33 (0)493217100

DATE :

MARS 2013

REF :

8230056

ARTELIA, L'union de Coteba et Sogreah

Description : Description : Description : Logo ARTELIA
EPA-logo

SOMMAIRE

1. PREAMBULE	1
2. INSCRIPTION DU PROJET DANS LA STRATEGIE D'AMENAGEMENT DE L'ECO-VALLEE	2
2.1. L'OPERATION D'INTERET NATIONAL ECO-VALLEE	2
2.2. L'EPA PLAINE DU VAR	3
2.3. STRATEGIE D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT A L'ECHELLE DE L'ECO-VALLEE	3
2.3.1. LE PROJET DE TERRITOIRE	3
2.3.2. LE PROTOCOLE DE PARTENARIAT	4
2.4. OPERATIONS DANS LA PARTIE AVAL DE LA PLAINE DU VAR	5
2.5. GRANDS PROJETS EN COURS	7
2.5.1. PROJETS PORTES PAR L'EPA PLAINE DU VAR	7
2.5.2. PROJETS PORTES PAR D'AUTRES MAITRES D'OUVRAGE	8
2.6. L'OPERATION NICE MERIDIA	9
3. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	10
3.1. PRESENTATION DU PERIMETRE D'ETUDE	11
3.1.1. LOCALISATION DU PROJET	11
3.1.2. AIRES D'ETUDE	11
3.2. MILIEU PHYSIQUE	12
3.2.1. CLIMAT	12
3.2.2. GEOLOGIE ET GEOMORPHOLOGIE	13
3.2.3. TOPOGRAPHIE	14
3.2.4. EAUX SOUTERRAINES	14
3.2.5. EAUX SUPERFICIELLES	14
3.2.6. DOCUMENT DE GESTION DE LA RESSOURCE EN EAU	18
3.2.7. USAGES DE L'EAU	18
3.2.8. RISQUES NATURELS	19
3.3. MILIEU NATUREL	23
3.3.1. ZONAGES OFFICIELS	23
3.3.2. CONTINUITES ECOLOGIQUES	24
3.3.3. INVENTAIRES FAUNE/FLORE	25
3.4. PAYSAGE ET PATRIMOINE CULTUREL	29
3.4.1. PAYSAGE	29
3.4.2. PATRIMOINE CULTUREL ET ARCHEOLOGIQUE	33
3.5. MILIEU HUMAIN	34
3.5.1. DECOUPAGE ADMINISTRATIF	34
3.5.2. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE	35
3.5.3. ACTIVITES	35
3.5.4. DEPLACEMENTS	40
3.5.5. CADRE DE VIE	47
3.6. ENERGIE	52
3.7. URBANISME ET AMENAGEMENTS	52
3.7.1. URBANISME ET PLANIFICATION URBAINE	52
3.7.2. AUTRE REGLEMENTATION	57
3.7.3. MAITRISE FONCIERE	57
3.7.4. RESEAUX	57
3.8. SYNTHESE DES ENJEUX ET DES SENSIBILITES	59
3.9. INTERRACTIONS ENTRE LES ELEMENTS DE L'ENVIRONNEMENT	60
4. CHOIX ET JUSTIFICATION DU PROJET – SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ETUDIÉES – PRESENTATION DU PROJET MERIDIA	61
4.1. INSCRIPTION DU PROJET DANS UNE LOGIQUE GLOBALE D'AMENAGEMENT A L'ECHELLE DE L'ECOVALLEE	62
4.2. RAISONS DU CHOIX DU SITE	62
4.3. DEMARCHE ECO-CITES ET FONDS « VILLE DE DEMAIN »	62
4.3.1. DEMARCHE ECO-CITES	62
4.3.2. FONDS « VILLE DE DEMAIN »	62
4.4. CADRE DE REFERENCE POUR LA QUALITE ENVIRONNEMENTALE (CRQE)	62
4.5. PRESENTATION DES PARTIS D'AMENAGEMENT POUR LE PROJET MERIDIA	64
4.6. COMPARAISON DES PARTIS D'AMENAGEMENT	64
4.7. CHOIX DU PARTI D'AMENAGEMENT RETENU	68
4.8. DESCRIPTION DU PROJET MERIDIA	69
4.8.1. CONTEXTE ET PRESENTATION GENERALE	69
4.8.2. LE CONCEPT DE TECHNOPOLE URBAINE	72
4.8.3. LE PROJET EN QUELQUES CHIFFRES	72

4.8.4. L'ANALYSE DU PAYSAGE A LA BASE DU PROJET	73
4.8.5. LES ESPACES PUBLICS	73
4.8.6. PROFIL DES VOIES ET PARCS	75
4.8.7. LA MOBILITE	79
4.8.8. GESTION DES EAUX	80
4.8.9. REPARTITION DES PROGRAMMES	81
4.8.10. DISPOSITIONS TECHNIQUES CONCOURANT A UN AMENAGEMENT DURABLE	83
4.8.11. MISE EN OEUVRE DU PROJET	84
5. IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT	85
5.1. IMPACTS SUR LE MILIEU PHYSIQUE	86
5.1.1. IMPACTS SUR LE CLIMAT ET L'ENERGIE	86
5.1.2. IMPACT SUR LE SOL ET LE SOUS-SOL	86
5.1.3. IMPACTS SUR LA TOPOGRAPHIE	87
5.1.4. IMPACTS SUR LES EAUX SOUTERRAINES	87
5.1.5. IMPACTS SUR LES EAUX SUPERFICIELLES	87
5.1.6. IMPACTS SUR LES USAGES DE L'EAU	88
5.1.7. IMPACT SUR LES RISQUES NATURELS	88
5.2. IMPACTS SUR LE MILIEU NATUREL	88
5.2.1. IMPACTS SUR LES HABITATS, LA FLORE ET LA FAUNE	88
5.2.2. IMPACTS SUR LES CONTINUITES ECOLOGIQUES	89
5.2.3. IMPACTS SUR LES EQUILIBRES BIOLOGIQUES	89
5.3. IMPACT SUR LE PAYSAGE ET LE PATRIMOINE CULTUREL ET ARCHEOLOGIQUE	90
5.3.1. IMPACTS SUR LE PAYSAGE	90
5.3.2. IMPACTS SUR LE PATRIMOINE CULTUREL ET ARCHEOLOGIQUE	91

5.4. IMPACTS SUR LE MILIEU HUMAIN	92
5.4.1. IMPACTS SUR LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE	92
5.4.2. IMPACTS SUR LES TRANSPORTS	93
5.4.3. IMPACTS SUR LE CADRE DE VIE	95
5.4.4. IMPACTS SUR LES RESEAUX	100
5.4.5. IMPACTS SUR LA MAITRISE FONCIERE	100
5.4.6. IMPACTS SUR LES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE	100
5.5. IMPACTS PREVISIBLES SUR LA SANTE PUBLIQUE	101
5.5.1. IDENTIFICATION DES DANGERS	101
5.5.2. CARACTERISATION DE L'EXPOSITION	101
5.5.3. CARACTERISATION DE L'IMPACT LIE A LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE	101
5.5.4. CARACTERISATION DE L'IMPACT LIE AUX NUISANCES SONORES	102
5.5.5. CARACTERISATION DE L'IMPACT LIES A LA POLLUTION DES EAUX	102
5.5.6. AUTRES EFFETS SUR LA SANTE	102
5.6. SYNTHESE DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX	103
5.7. ADDITION ET INTERACTION DES EFFETS ENTRE EUX	106
6. MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION DES IMPACTS	107
6.1. MESURES CONCERNANT LE MILIEU PHYSIQUE	109
6.1.1. MESURES CONCERNANT LE CLIMAT ET L'ENERGIE	109
6.1.2. MESURES CONCERNANT LA GEOLOGIE ET LES SOLS	109
6.1.3. MESURES CONCERNANT LA TOPOGRAPHIE	109
6.1.4. MESURES CONCERNANT LES EAUX SOUTERRAINES	110
6.1.5. MESURES CONCERNANT LES EAUX SUPERFICIELLES	110
6.1.6. MESURES CONCERNANT LES USAGES DE L'EAU	110
6.1.7. MESURES CONCERNANT LES RISQUES NATURELS	110
6.2. MESURES CONCERNANT LE MILIEU NATUREL	111
6.2.1. MESURES PENDANT LA PHASE TRAVAUX	111
6.2.2. MESURES PENDANT LA PHASE EXPLOITATION	112
6.2.3. IMPACT RESIDUEL	112
6.2.4. MESURES COMPENSATOIRES	113
6.2.5. INCIDENCE NATURA 2000	113
6.3. MESURES CONCERNANT LE PAYSAGE ET LE PATRIMOINE CULTUREL ET ARCHEOLOGIQUE	113
6.3.1. MESURES CONCERNANT LE PAYSAGE	113
6.3.2. MESURES CONCERNANT LE PATRIMOINE CULTUREL ET ARCHEOLOGIQUE	113
6.4. MESURES CONCERNANT LE MILIEU HUMAIN	114
6.4.1. MESURES CONCERNANT LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE	114
6.4.2. MESURES CONCERNANT LE TRANSPORT	114
6.4.3. MESURES CONCERNANT LE CADRE DE VIE	114
6.4.4. MESURES CONCERNANT LES RESEAUX	116
6.4.5. MESURES CONCERNANT LA MAITRISE FONCIERE	116
6.5. SYNTHESE DES MESURES ENVIRONNEMENTALES ET DES IMPACTS RESIDUELS	117
6.6. ESTIMATION DES COUTS DES MESURES ENVIRONNEMENTALES	122
6.7. MODALITES DE SUIVI DE LA MISE EN PLACE ET DE L'EFFICACITE DES MESURES	122
7. EFFETS CUMULES	124
7.1. CADRE REGLEMENTAIRE	125
7.2. SELECTION DES PROJETS CONCERNES	125
7.3. PRESENTATION DES PROJETS PRIS EN COMPTE	126
7.3.1. AMENAGEMENT DE LA VOIE DE 40 M	126
7.3.2. NICE ECO STADIUM APPELE « STADE « ALLIANZ RIVIERA »	126
7.3.3. PROGRAMME IMMOBILIER D'ACCOMPAGNEMENT DU NICE ECO STADIUM	126
7.3.4. RENOVATION URBAINE DU QUARTIER DES MOULINS	126
7.3.5. LIGNE EST-OUEST DU TRAMWAY DE NICE	127
7.3.6. AUTOROUTE A8 – AMENAGEMENT DE LA SECTION SAINT-LAURENT-DU-VAR NICE SAINT-AUGUSTIN	127
7.3.7. LES ESPACES PUBLICS DU QUARTIER DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL NICE-AEROPORT	127
7.3.8. QUARTIER GRAND ARENAS	128
7.3.9. CAP 3000	128
7.4. L'OUVERTURE DE LA TOTALITE DU CENTRE ETENDU ET RESTRUCTURE EST ENVISAGEE POUR FIN 2018 AVEC UNE REALISATION PAR PHASES DES 2013 POUR CONSERVER LE CENTRE EN ACTIVITE. ANALYSE DES EFFETS CUMULES	128
7.4.1. IMPACTS CUMULES EN PHASE CHANTIER	128
7.4.2. IMPACTS CUMULES EN PHASE EXPLOITATION	129
8. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'AMENAGEMENT ET DE GESTION	130

8.1. GESTION DE LA RESSOURCE EN EAU _____	131
8.1.1. SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE) _____	131
8.1.2. SCHEMA D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SAGE) ET CONTRAT DE MILIEUX _____	131
8.2. SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE (SRCE) _____	132
8.3. URBANISME _____	133
8.3.1. DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT DES ALPES-MARITIMES (DTA06) _____	133
8.3.2. SCOT _____	133
8.3.3. PLH _____	133
8.3.4. PDU _____	133
8.3.5. PLU _____	133
9. METHODE D'EVALUATION UTILISEE ET DIFFICULTES RENCONTREES	
134	
9.1. GENERALITES _____	135
9.2. METHODES UTILISEE POUR L'ANALYSE DE L'ETAT INITIAL _____	135
9.3. METHODE UTILISEE POUR L'EVALUATION DES IMPACTS DU PROJET ET LA DEFINITION DES MESURES _____	136
9.4. METHODE UTILISEE POUR L'EVALUATION DES EFFETS CUMULES _____	136
9.4.1. 1ERE	
ETAPE : CHOIX DU PERIMETRE DE RECHERCHE DES PROJETS A PRENDRE EN COMPTE _____	136
9.4.2. 2EME	
ETAPE : IDENTIFICATION DES PROJETS CONNUS _____	136
9.4.3. 3EME	
ETAPE : CHOIX DES PROJETS A RETENIR POUR L'ANALYSE DES EFFETS CUMULES _____	136
9.4.4. ANALYSE DES EFFETS CUMULES _____	137
9.5. METHODE UTILISEE POUR L'ETUDE ACOUSTIQUE _____	137
9.6. METHODE UTILISEE POUR L'ETUDE AIR & SANTE _____	137
9.7. DIFFICULTES RENCONTREES _____	138
10. AUTEURS DE L'ETUDE ET ACTEURS DU PROJET _____	139

FIGURES

Figure 1 : Situation géographique et périmètre de l’OIN Eco-Vallée	2
Figure 2 : Projet de territoire de l’OIN Eco-vallée	4
Figure 3 : Opérations dans la partie aval de la plaine du Var	6
Figure 4 : Imbrication des projets et parc métropolitain	6
Figure 5 : Localisation et périmètre de l’opération Nice Méridia	9
Figure 6 : Localisation du projet	11
Figure 7 : Rose des vents à Nice entre 1997 et 2007	12
Figure 8 : Extrait de carte géologique au 1/50 000 des abords de l’aire d’étude	13
Figure 9 : Illustration de la topographie de la plaine du Var	14
Figure 10 : Illustration du bassin versant topographique du Var	15
Figure 11 : Photographies du canal des arrosant en amont immédiat du projet	15
Figure 12 : Illustration du réseau de canaux agricoles	16
Figure 13 : Réseau de collecte des eaux pluviales et bassins versants de la basse vallée du Var	18
Figure 14 : Schéma du réseau de collecte des eaux pluviales au droit du projet	18
Figure 15 : Périmètres de protection des champs captant des Prairies et des Sagnes	19
Figure 16 : Extrait du zonage du PPRi	20
Figure 17 : Zonage sismique en France	21
Figure 18 : Risque feux de forêt	21
Figure 19 : Risque d’inondation par remontée de nappe dans le secteur du projet	22
Figure 20 : Risque de mouvements de terrain sur la commune de Nice	22
Figure 21 : Localisation des zonages naturels à proximité du périmètre du projet	23
Figure 22 : Réseau écologique et secteurs menacés	24
Figure 23 : Trame verte et bleue dans le secteur du projet	25
Figure 24 : Cartographie des habitats naturels et semi-naturels de l’aire d’étude	26
Figure 25 : Cartographie de la flore à enjeu sur l’aire d’étude	27
Figure 26 : Diagnostic des continuités : carte des contraintes	28
Figure 27 : Illustration du système et des tendances d’évolution de la basse vallée du Var	29
Figure 28 : Vue de la basse vallée du Var	29
Figure 29 : Occupation du sol	30
Figure 30 : Photos des occupations actuelles du site Nice Méridia	31
Figure 31 : Vue aérienne sur le site du projet	32
Figure 32 : Vue sur le site depuis le coteau Est (quartier Sainte-Marguerite)	32
Figure 33 : Quartiers de Nice	34
Figure 34 : Installations Classées pour la Protection de l’Environnement	36
Figure 35 : Risque Transport Matières Dangereuses	37
Figure 36 : Risque lié à la canalisation GRTgaz	37
Figure 37 : Sites potentiellement pollués	38
Figure 38 : Carte de localisation des prélèvements de sol	39
Figure 39 : Evolution du nombre de déplacements quotidiens par habitant	41
Figure 40 : Réseau routier	41
Figure 41 : Trafic actuel	42
Figure 42 : Niveau de saturation du réseau routier	43
Figure 43 : Réseau de transport en commun dans le secteur du projet	44
Figure 44 : Schéma directeur du réseau de transport en commun à l’horizon 2030	45
Figure 45 : Extrait de la carte du réseau cyclable sur la ville de Nice	46
Figure 46 : Espace partagé pour les piétons et les cyclistes le long du boulevard Slama	46
Figure 47 : Plan du réseau Vélobleu dans le secteur du projet	46
Figure 48 : Localisation des points de mesure de bruit	47
Figure 49 : Carte des isophones en état initial de jour	48
Figure 50 : Carte des isophones en état initial de nuit	49
Figure 51 : Pollution lumineuse	51
Figure 52 : Equilibre offre/demande électrique par région en période de pointe	52
Figure 53 : Hiérarchisation des documents d’urbanisme	52
Figure 54 : Orientations pour l’aménagement de la basse vallée du Var	53
Figure 55 : Carte de la bande côtière	54
Figure 56 : Extrait du PLU	56
Figure 57 : Servitude radioélectrique liée à l’aéroport Nice Côte d’Azur	56
Figure 58 : Servitudes inscrites dans le PLU de Nice	57
Figure 59 : Maîtrise foncière	58
Figure 60 : Illustration des échanges entre sous-systèmes de l’environnement	60
Figure 61 : Modalités de mise en oeuvre du CRQE	63
Figure 62 : 3 projets proposés au concours de maitrise d’oeuvre pour la ZAC Nice Méridia – Périmètre de réflexion	65

Figure 63 : 3 projets proposés au concours de maitrise d’oeuvre pour la ZAC Nice Méridia – Périmètre opérationnel	66
Figure 64 : Prise en compte de la problématique trame verte et bleue dans les 3 projets proposés au concours de maitrise d’oeuvre pour la ZAC Nice Méridia	67
Figure 65 : Périmètre du projet Méridia	69
Figure 66 : Plan des espaces publics et des emprises des filots	71
Figure 67 : Conception du projet Méridia en cohérence avec un grand paysage	73
Figure 68 : Plan programme des espaces publics	74
Figure 69 : Localisation des parcs linéaires	75
Figure 70 : Localisation des voies secondaires	75
Figure 71 : Principes d’aménagement du cours de l’Université	76
Figure 72 : Principes d’aménagement du cours Robini	76
Figure 73 : Principes d’aménagement de la traverse Sainte-Marguerite	77
Figure 74 : Principes d’aménagement de la Rue du Canal d’Amené	78
Figure 75 : Principes d’aménagement des cours urbains	78
Figure 76 : Principes d’aménagement des venelles	78
Figure 77 : Localisation du cours et de la place Méridia	79
Figure 78 : Mobilité / accessibilité	79
Figure 79 : Méridia, la ville des courtes distances	80
Figure 80 : Besoin en rétention de l’ensemble de l’opération	81
Figure 81 : Répartition de la consommation d’eau par utilisation	81
Figure 82 : Schéma classique et envisagé du cycle de l’eau dans une ZAC	81
Figure 83 : Plan programme	82
Figure 84 : Schématisation du smartgrid	83
Figure 85 : Schématisation du mix énergétique	84
Figure 86 : Phasage de réalisation	84
Figure 87 : Illustration des aménagements paysagers	90
Figure 88 : Hypothèse de localisation des points hauts (R+12 à R+15)	91
Figure 89 : Synergies à favoriser entre université, recherche et création d’entreprise.....	93
Figure 90 : Trafic projeté en HPM	94
Figure 91 : Trafic projeté en HPS	95
Figure 92 : Carte des isophones en état projet de jour	96
Figure 93 : Carte des isophones en état projet de nuit	97
Figure 94 : Localisation des constructions nouvelles exposées à des niveaux supérieurs à 60 dB(A) de jour ...	97
Figure 95 : Visualisation des écarts des niveaux acoustiques en façade des bâtiments	98
Figure 96 : Charte chantier vert de la plaine du Var	108
Figure 97 : Carte de localisation des projets pris en compte dans l’analyse des effets cumulés	125
Figure 98 : Type d’espaces du SAGE « nappe et basse vallée du Var »	132
Figure 99 : Niveau de l’étude Air & santé en fonction de la densité de population et de la longueur du projet ..	137

TABLEAUX

Tableau 1 : Débits de crue à la station Nice pont Napoléon III sur le Var	17
Tableau 2 : Qualité des eaux du Var à la station de Nice	17
Tableau 3 : Enjeux liés aux habitats naturels	25
Tableau 4 : Enjeux de conservation de l'Alpiste aquatique	26
Tableau 5 : Enjeux de conservation de la lainaire de Sieber	26
Tableau 6 : Synthèse des enjeux faunistiques	27
Tableau 7 : Enjeux de conservation	28
Tableau 8 : Evolution de la population de Nice entre 1968 et 2009	35
Tableau 9 : Répartition et évolution des catégories de logement de Nice entre 1999 et 2009	35
Tableau 10 : Répartition par secteur d'activité (pourcentage par rapport au nombre d'établissements)	35
Tableau 11 : Sites potentiellement pollués dans l'emprise du projet	38
Tableau 12 : Evolution de l'agriculture à Nice entre 1988 et 2000.....	40
Tableau 13 : Résultats des mesures de bruit in situ	48
Tableau 14 : Concentrations ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) en dioxyde d'azote, benzène et particules en suspension mesurées en 2011 sur les stations de mesures de Nice	50
Tableau 15 : Indice Atmo de la qualité de l'air à Nice de 2006 à 2011	50
Tableau 16 : Concentrations en dioxyde d'azote et benzène mesurées en septembre 2009	50
Tableau 17 : Présentation des enjeux environnementaux et de leur sensibilité sur la zone d'étude	59
Tableau 18 : Comparaisons des 3 projets du concours de maîtrise d'œuvre pour la ZAC Nice Méridia	68
Tableau 19 : Répartition des surfaces par type d'occupation	82
Tableau 20 : Phasage de mise en oeuvre	84
Tableau 21 : Evolution des types d'occupation du sol	91
Tableau 22 : Hypothèse de calcul du trafic	94
Tableau 23 : Hypothèse d'évolution de parts modales	94
Tableau 24 : Bilan des émissions (en g/j) après réalisation de la ZAC a horizon 2025	99
Tableau 25 : Etude de compatibilité de la ZAC Méridia avec le SDAGE Rhône Méditerranée	131
Tableau 26 : Présentation des sources des données de l'état initial	135

ANNEXES

Annexe 1 : Etude géotechnique – ERG (2005)

Annexe 2 : Etude faune / Flore 2012 - Ecosphère

Annexe 3 : Courrier de la DRAC

Annexe 4 : Prescriptions de GRTgaz relatives au projet Eco Vallée

Annexe 5 : Schéma directeur énergétique – Potentiel de développement des énergies renouvelables et de récupération

Annexe 6 : Etude mobilité

Annexe 7 : Etude acoustique

Annexe 8 : Air & Santé

Annexe 9 : Evaluation d'incidence Natura 2000

1. PREAMBULE

Le projet d'aménagement Nice Méridia (environ 24 ha) s'inscrit dans l'Opération d'intérêt national Eco-Vallée dont il est l'une des quatre opérations prioritaires. La création de la ZAC Nice Méridia est soumise à la réalisation d'une étude d'impact, au titre de l'art. R. 122-2 du Code de l'Environnement, qui sera intégrée au dossier de création. Elle pourra faire l'objet d'une mise à jour en fonction de l'avancement des études techniques, au stade du dossier de réalisation.

L'étude d'impact est réalisée conformément à l'art. R. 122-5 du Code de l'environnement. Elle comprend :

- . une présentation du projet ;
- . une analyse de l'état initial du site et de son environnement ;
- . les raisons du choix du projet retenu parmi les solutions envisagées, notamment du point de vue des préoccupations environnementales ;
- . une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement et la santé humaine ;
- . les mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour supprimer, réduire et, si nécessaire, compenser les impacts du projet sur l'environnement, ainsi que l'estimation du coût de ces mesures ;
- . une analyse des effets cumulés entre le projet de la ZAC Nice Méridia et les projets connus à proximité ;
- . la compatibilité du projet avec les documents d'aménagement et de gestion ;
- . une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets sur l'environnement et des difficultés rencontrées ;
- . une présentation de l'ensemble des acteurs.

L'étude d'impact fait également l'objet d'un résumé non technique permettant de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude. Ce résumé non technique est dans un document séparé de l'étude d'impact.

La ZAC Nice Méridia ne participe à aucun programme au sens de l'article 122-1 du code de l'environnement et est autonome dans son fonctionnement.

Une évaluation des incidences sur le site Natura 2000 le plus proche est jointe à ce dossier, conformément à l'article R. 414-19 du Code de l'Environnement.

Différentes études approfondies ont permis d'alimenter l'étude d'impact et sont présentées en annexe :

- . étude faune, flore ;
- . étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables (conformément à l'article L. 128-4 du code de l'urbanisme) ;
- . Etude mobilité ;
- . Etude acoustique ;
- . Etude Air & Santé.

situation estuaire.jpg

2. INSCRIPTION DU PROJET DANS LA STRATEGIE D'AMENAGEMENT DE L'ECO-VALLEE

2.1. L'OPERATION D'INTERET NATIONAL ECO-VALLEE

La plaine du Var s'étend sur 23 kilomètres du Nord au Sud, de la mer Méditerranée aux premières gorges alpines et sur 3 à 5,5 kilomètres environ, de crête à crête, d'Est en Ouest.

La plaine du Var est peuplée de 116 000 habitants et accueille 60 000 emplois. Il s'agit d'un territoire vivant, caractérisé par la présence du fleuve et des vallons, par des espaces naturels et agricoles, par un riche patrimoine ancien (villages perchés), par une urbanisation variable, se densifiant dans la partie Sud de la plaine et par des infrastructures de transport de rang métropolitain (autoroute, voie ferrée Marseille-Vintimille, aéroport international...).

Qualifiée de « secteur stratégique » par la Directive Territoriale d'Aménagement, la plaine du Var a été identifiée, par l'ensemble des collectivités, comme un territoire clé pour leur développement écologique, économique et social.

Désormais, la plaine du Var constitue, au coeur de la métropole Nice Côte d'Azur, un territoire sur lequel l'Etat et les collectivités locales se sont mobilisées pour concevoir ensemble un projet de territoire ambitieux, avec comme ligne directrice, le concept d'Eco-Vallée.

En prenant appui sur la démarche du Grenelle de l'environnement, le projet d'aménagement et de développement de la plaine du Var, localisé au coeur de la métropole azurienne, a reçu le statut d'Opération d'Intérêt National (OIN), conféré par l'Etat par décret n°2008-229 du 7 mars 2008.

Le décret n°2008-229 du 7 mars 2008 inscrivant les opérations d'aménagement de la Plaine du Var parmi les opérations d'intérêt national mentionnées à l'article R. 121-4-1 du code de l'urbanisme est présenté en annexe de la pièce 2.

Cette opération d'intérêt national est portée par l'alliance de l'Etat et des collectivités (conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, conseil général des Alpes-Maritimes, métropole Nice Côte d'Azur, communauté de communes des Coteaux d'Azur, communauté de communes de la vallée de l'Estéron). Elle se développe en étroite coordination avec les maires des quinze communes du territoire qui sont régulièrement consultés.

L'ambition de cette Eco-Vallée est de proposer un autre modèle de développement et d'urbanisme, d'une part en créant aux portes de Nice, un territoire démonstrateur des politiques du Grenelle, à l'échelle européenne, d'autre part en impulsant une dynamique économique et sociale qui favorise la diversification des activités et impulse l'innovation, notamment en lien avec le secteur des technologies vertes et l'esprit d'entreprise.

Cette double mutation va changer en profondeur les modes d'aménagement, de développement, de travail, d'habitat et de loisirs de la Côte d'Azur, lui conférant à nouveau des fonctions d'expérimentation et d'avantgarde qui ont longtemps fait son originalité et sa réputation, et lui rendant ses « fondamentaux » de qualité de vie et de qualité de nature.

Elle s'appuiera en outre sur un développement socialement équilibré, sur le respect des espaces naturels et sur la recherche d'un nouveau modèle de développement pour l'agriculture dans la Plaine du Var.

L'OIN Eco-Vallée est ainsi appelée à devenir un territoire de référence en matière de développement durable, et à impulser à la métropole azurienne un nouveau souffle susceptible d'accroître son rayonnement international.

La Figure 1 représente le territoire de 10 000 ha de l'OIN Eco-Vallée.

Figure 1 : Situation géographique et périmètre de l'OIN Eco-Vallée

Sources : EPA Plaine du Var

2.2. L'EPA PLAINE DU VAR

Créé par le décret n°2008-773 en date du 30 juillet 2008, l'EPA Plaine du Var a pour objectif de mettre en application les principes de l'aménagement durable sur ce territoire vaste (10 000 ha) et sensible, situé de part et d'autre du fleuve le Var, sur la zone d'influence immédiate de la ville de Nice.

Sur une fraction du périmètre de l'Eco-Vallée déjà largement urbanisée de manière diffuse et repérée comme mutable, il s'agit de réaliser un programme mixte de logements, de commerces, d'immobilier d'entreprise, d'équipements de formation-recherche ainsi que d'équipements sportifs et de loisirs. L'opération durera environ 30 ans et permettra la création de 35 000 à 50 000 emplois.

2.3. STRATEGIE D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT A L'ECHELLE DE L'ECO-VALLEE

2.3.1. Le projet de territoire

Comme toutes les grandes opérations d'aménagement et de développement complexes et longues, l'Eco-Vallée dispose de fondements stratégiques solides sans pour autant figer l'avenir. A cette fin et en s'appuyant sur les études de définition et de positionnement stratégique, l'EPA a rassemblé et formalisé, dans un projet de territoire, les grands principes d'aménagement et de développement durables qui sont le guide de son action et le support de l'inscription dans le temps de cette ambition, à horizon d'une trentaine d'années. Ce projet de territoire a été adopté par le conseil d'administration de l'EPA le 19 décembre 2011.

En complément de son rôle d'aménageur, l'EPA exerce également une fonction d'ensamblier et de coordonnateur afin que ce projet partagé de territoire constitue la référence commune des acteurs publics et privés pour la définition et la conduite de leur projet au sein de l'Éco-Vallée. Les principes et stratégies présentés dans le projet de territoire forment ainsi le socle commun des opérations d'aménagement et de développement sur les bases de l'éco-exemplarité.

Ce projet de territoire est avant tout axé sur les premières opérations qui vont, dans les quinze prochaines années, redonner à la vallée du Var sa cohérence et sa lisibilité, lui restituer ses qualités fondamentales de nature et de vie quotidienne, tout en permettant à la métropole de bénéficier d'un surcroît de dynamisme économique et d'un plus grand rayonnement national et international. Pour autant, le projet de territoire s'est bien entendu attaché à tracer les grandes perspectives de l'Éco-Vallée dans son ensemble et sur le long terme.

La vision globale qui est proposée reprend, en les déclinant, les 3 thèmes majeurs qui ont été au coeur des « Ateliers d'acteurs » et se sont déroulés en septembre 2011, permettant au projet de territoire de bénéficier des réflexions des représentants des sphères politiques, administratives, socioprofessionnelles et associatives pour bâtir un projet partagé, selon le processus de concertation qui avait été mise en oeuvre lors du Grenelle de l'environnement.

Ces 3 thèmes sont les suivants :

.
Restaurer, préserver et valoriser ce territoire qui est exceptionnel, mais qui est aujourd'hui altéré ;

.
Aménager durablement ce territoire stratégique pour l'ensemble métropolitain et plus généralement pour l'ensemble départemental et régional, 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, par un effet de levier déclenché grâce à l'Éco-Vallée.

Dans ce cadre, 10 objectifs traduisent la vision partagée par l'ensemble des partenaires pour l'avenir de l'Éco-Vallée :

.
Forger une vision d'ensemble pour cet espace remarquable, et fonder sa mutation économique et sociale sur des bases éco-exemplaires ;

.
Restaurer les valeurs fondamentales que la nature a données à cet espace en ignorant les découpages administratifs : le grand paysage, l'écosystème de la vallée et ses ressources

notamment l'eau et la biodiversité ;

.

Mettre en place une stratégie de transports et de déplacements en préalable aux aménagements et non plus en rattrapage incertain de ceux-ci, et offrir des alternatives au « tout-voiture ».

.

Mettre systématiquement en oeuvre le principe de la mixité des fonctions et des usages (activités, logements, équipements publics, espaces de sports et de loisirs...) et réunir, pour chaque opération, toutes les conditions déclinant l'ensemble des ambitions fondatrices de l'Éco-Vallée : économie, écoexemplarité, formation, emploi local...

.

Substituer à l'empilement hétéroclite des fonctions « d'arrière ville » qui ont été accumulées sur le territoire, une approche cohérente en termes d'aménagement et d'urbanisme ;

.

Concevoir une stratégie de développement économique d'ensemble qui soit à la hauteur des ambitions et des besoins d'une grande métropole européenne, en ancrant le territoire dans l'innovation, dans les technologies d'avenir, notamment celles liées au développement durable, afin de diversifier les fonctions et de créer 35 000 à 50 000 emplois à terme ;

.

Créer un nouveau modèle d'urbanisme dans lequel l'agriculture a toute sa place au sein d'un maillage avec le bâti et les espaces naturels sur les deux rives du fleuve ;

.

Expérimenter une conception inédite du rapport ville-nature et réfléchir aux nouveaux modes de vie et aux nouvelles pratiques au sein de ce territoire ;

.

Proposer un aménagement qui intègre la prise en compte des risques naturels ;

.

Se doter des moyens de régulation du foncier au sein des grands secteurs à enjeux selon le principe « ni spoliation, ni spéculation ».

.

Ces objectifs se traduisent par les grands principes suivants, portant sur la stratégie d'aménagement à l'échelle du grand territoire :

.

Un aménagement plus équilibré du territoire et plus propice au développement des activités humaines :

.

Il s'agit de mixer les activités et les espaces naturels et agricoles sur les deux rives et du sud au nord, dans le respect des fonctionnalités écologiques identifiées en 2011 par l'EPA dans le « Guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques dans l'Eco-Vallée ».

.

L'éco-exemplarité érigée en principe fondamental de l'aménagement :

.

Pour la gestion de l'espace et le développement urbain, Eco-Vallée fait le choix d'une « urbanisation responsable » mêlant les principes fondamentaux de l'urbanisme durable aux spécificités de la métropole azuréenne. A l'échelle de la plaine, un espace important est ainsi dédié aux espaces naturels et agricoles qui organiseront des respirations entre des pôles urbanisés. Toutes les opérations portées par l'EPA Plaine du Var mettent en oeuvre les principes de la mixité fonctionnelle et sociale et favorisent les fonctionnalités écologiques dans l'esprit de la trame verte et bleue.

A4_ProTerr_4SECTEURS_190712

Des principes d'organisation des déplacements, base d'une mobilité durable :

Réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre à horizon 2020, développer les capacités de transports publics, anticiper le développement urbain avec des transports publics performants tels sont les objectifs prioritaires fixés pour le développement des transports dans l'Eco-Vallée.

Une stratégie économique ambitieuse et globale :

L'Eco-Vallée s'impose au plan européen comme un projet majeur. Son positionnement repose sur le développement d'une politique économique qui vise d'une part à accroître l'internationalité du territoire azuréen et d'autre part à faire de l'Eco-Vallée le territoire de démonstration de la mutation éco-exemplaire que la métropole entend mettre en oeuvre dans tous les domaines : aménagement, construction, matériaux, urbanisme, architecture, gestion des ressources naturelles et de l'énergie, modes de déplacements participant d'une politique de réduction des émissions de CO², gestion des risques, ... L'Eco-Vallée axera ainsi l'ensemble de sa politique autour du thème de l'innovation mise au service d'un cadre naturel, d'un cadre de travail et d'un cadre de vie renouvelés.

2.3.2. Le protocole de partenariat

Ce projet de territoire constitue le support stratégique du protocole de partenariat qui réunit l'ensemble des partenaires de l'EPA autour du financement des premières opérations d'aménagement considérées comme prioritaires de l'Eco-Vallée et qui a été signé le 12 mars 2012 par l'Etat, la Région, le Département, la Métropole Nice Côte d'Azur, la ville de Nice et l'EPA.

Les opérations d'aménagement qui seront développées par l'EPA Plaine du Var dans le cadre du protocole sont au nombre de 4 :

le Grand Arénas sur la commune de Nice ;

Nice Méridia sur la commune de Nice ;

La Baronne sur les communes de La Gaude et de Saint-Laurent-du-Var et dans le cadre du pôle inter-rive de La Baronne-Lingostière, quartier de Nice ;

l'éco-quartier de Saint-Martin-du-Var.

Ces périmètres opérationnels s'intègrent pleinement au cadre de réflexion, de principes et d'action que constitue le projet de territoire. Leur localisation et leur programmation urbaine ont été identifiées afin de produire un effet de levier maximal sur l'aménagement de la plaine, sur le développement économique de l'ensemble de l'Eco-Vallée et de l'aire urbaine niçoise et d'enclencher la nécessaire restauration des grands équilibres écologiques.

En termes d'aménagement, l'objectif est de restructurer la plaine sur la base d'une organisation qui s'appuie sur la constitution de quatre centralités (l'estuaire, Var central, le méandre, la confluence), tressant ainsi les secteurs urbanisés et les espaces de respiration naturels ou agricoles, de la rive droite à la rive gauche et du nord au sud. Ces quatre secteurs témoignent de la prise en compte par l'EPA Plaine du Var, dès les premières opérations, d'un aménagement de la plaine du sud au nord et sur les deux rives.

La sélection des opérations a, en outre, paru évidente à l'ensemble des partenaires au regard de la localisation stratégique ou emblématique des sites concernés dans la plaine, compte tenu des infrastructures existantes ou en projet dans leur périmètre, au regard des opportunités foncières et des équipements les concernant et au regard d'éléments tirés du « guide pour la prise en compte de la biodiversité dans l'Eco-Vallée ».

La réalisation de ces opérations représente un potentiel de 27 000 emplois et conduira à la réalisation de 4 300 logements environ, en dehors des programmes conduits par d'autres opérateurs publics et des partenaires privés sur le reste du périmètre de l'Eco-Vallée.

Figure 2 : Projet de territoire de l'OIN Eco-vallée

Sources : EPA Plaine du Var

2.4. OPERATIONS DANS LA PARTIE AVAL DE LA PLAINE DU VAR

Lien entre mer et montagne, l'Eco-Vallée a vocation à substituer à l'empilement hétéroclite actuel des fonctions, une approche cohérente et organisée en termes d'aménagement et d'urbanisme, dans le prolongement de Nice.

Cette double continuité : entre Nice et la plaine du Var, mais aussi entre les pôles de développement de l'Eco-Vallée, se joue à 3 niveaux :

.
Celui des transports : par le prolongement de la promenade des Anglais avec le boulevard Montel/Slama apaisé, et la route de Grenoble requalifiée

.
Celui du paysage : par la constitution d'un grand parc urbain à la hauteur de l'ambition métropolitaine

.
Celui des équipements : par l'accumulation d'équipements de rang métropolitain tournés vers la Ville de demain et la dimension internationale : université innovante, Nice Stadium, parc des expositions, pôle d'échanges multimodal, complexe sportif de haut niveau...

L'Eco-Vallée sera en mesure de constituer la colonne vertébrale de la future Métropole Internationale.

Les opérations qui se développent dans la partie aval de la plaine du Var visent à en renforcer le dynamisme. Fondés sur une forme urbaine dense et mixte, les programmes tendent à offrir de nombreux choix en termes de services et de transports. Enfin, il s'agit de retrouver un équilibre entre le bâti et les espaces verts, les coteaux et le fleuve, la biodiversité et l'urbanité.

Intervenant soit dans des zones urbaines stratégiques mais désordonnées, soit dans des friches à fort potentiel de développement urbain, la logique qui soutient l'aménagement de ce secteur est par ailleurs conçue selon 3 axes cohérents et complémentaires :

.
Le renforcement du lien Nord-Sud au travers notamment d'une hiérarchisation plus marquée des voiries : d'une part, des voies de transit au fonctionnement amélioré avec l'A8 et la RM 6202bis et, d'autre part, des boulevards urbains avec la requalification de la RM 6202 en avenue, avec la voie des 40 m, voie de desserte inter-quartier, permettant le passage d'un TCSP (Transport en Commun en Site Propre) de type tramway qui rejoindra le pôle d'échanges multimodal de Nice-Aéroport via le percement d'un nouvel axe Nord-Sud sous la voie ferrée ;

.
Le développement de liens Est-Ouest par le biais de corridors écologiques inscrits dans les opérations ;

.
Un espace de ville cohérent du Grand Arénas à Nice Méridia en passant par les Moulins, puis un espace alliant nature et agriculture jusqu'au stade Allianz Riviera pour en faire un secteur urbain organisé.

En matière de développement économique, les aménagements ont été pensés afin de produire un effet de levier maximal sur le développement économique de l'ensemble de l'Eco-Vallée et de l'aire urbaine niçoise. Cette stratégie s'appuie sur un principe de développement d'ensemble pour le périmètre de l'O.I.N. visant à bâtir, sur la plaine du Var, un modèle global de développement et d'emploi concernant la production écocompatibile, les fonctions centrales de l'entreprise, le tourisme d'affaires, un nouveau modèle pour l'agriculture, en passant par la R&D en complémentarité avec Sophia Antipolis.

Cette ambition se traduit par des opérations prioritaires thématiques du point de vue économique sans pour autant remettre en cause le principe de la mixité des fonctions qui est un des éléments fondateurs de l'Eco-Vallée :

.
un pôle tertiaire et un centre des expositions d'envergure européenne sur Grand Arénas, qui profite de la proximité directe avec le premier grand pôle multimodal de la métropole ;

.
un pôle de recherche et d'innovation notamment axé sur le développement durable et la santé sur Nice Méridia, technopôle urbain ;

un site pour les locaux d'activités et pour la logistique à La Baronne dans son dialogue avec l'autre rive, incluant les futurs MIN d'Azur (relocalisation des activités du MIN de Nice) et permettant d'engager concrètement la nouvelle politique agricole dont la plaine du Var a besoin.

Cette stratégie pourra s'appuyer aussi sur la réhabilitation ou l'extension de sites d'activités (Saint-Laurentdu-Var et Carros essentiellement), actions qui ne sont pas portées par l'EPA et pourront être affinées progressivement avec les communes et les partenaires signataires concernés.

L'Éco-Vallée axera ainsi l'ensemble de sa politique autour du thème de l'innovation mise au service d'un cadre naturel, d'un cadre de travail et d'un cadre de vie renouvelés. L'ensemble des opérations de ce secteur s'inscrivent ainsi dans une logique d'aménagement d'ensemble formalisé dans le projet de territoire de l'Eco-Vallée. Ces opérations vont participer à créer une zone attractive et dynamique économiquement, où l'économie de l'espace a été recherchée tout en créant des espaces verts et des zones d'échange et de rencontre.

Figure 3 : Opérations dans la partie aval de la plaine du Var

Sources : EPA Plaine du Var

Tous ces projets donnent une place importante aux aménagements paysagers et à leur complémentarité.

Le Parc Métropolitain s'étend le long du Var depuis le palais Nikaïa au Sud, jusqu'au grand stade (Allianz Riviera) au Nord. D'environ 130 ha (Cf. Figure 4), sa composition s'appuie sur des structures urbaines existantes ou en projet, sur des usages mais aussi sur une géographie particulière.

Ce territoire s'insère au sein du périmètre du Projet de Parc Départemental (PND) des Rives du Var. Dans ce cadre, le fleuve du Var doit pouvoir dialoguer avec son environnement urbain tout en préservant ses qualités d'habitats pour une faune et une flore riche et diversifiée. Cette ambition est partagée à l'échelle du Parc Métropolitain.

Figure 4 : Imbrication des projets et parc métropolitain

Source : Equipe de MOEU (Devillers, Artelia, Transversal, Bourdin)

Ces projets dans la partie aval du Var vont fortement améliorer le cadre de vie en entrée de ville :

- . Développement et diversification de l'offre en logement ;
- . Création de nombreux emplois diversifiés ;
- . Développement d'une offre en commerces et services de proximité ;
- . Développement des modes de transport alternatifs ce qui permet de réduire la pollution de l'air et les émissions sonores ;
- . Création d'un parc métropolitain (zone de loisirs et de promenade) et intégration d'une composante paysagère importante à chaque projet.

2.5. GRANDS PROJETS EN COURS

La ZAC Nice Méridia fait partie d'une stratégie de réaménagement plus large à l'échelle du secteur de l'estuaire qui intègre de nombreux projets à réaliser sur une période longue (15/20 ans). (Cf. Figure 3).

2.5.1. Projets portés par l'EPA plaine du Var

2.5.1.1. L'opération du Grand Arénas (commune de Nice)

L'opération Grand Arénas, l'une des 4 opérations prioritaires de l'EPA, vise à réorganiser l'ensemble de la partie sud de la plaine autour d'un quartier urbain mixte en créant des liens entre les quartiers environnants et les autres équipements de la basse vallée du Var ainsi qu'en proposant des respirations vertes dans un cadre circulaire apaisé.

S'étendant sur une superficie d'environ 50 ha, cette opération d'aménagement a pour objectif de créer du lien entre les espaces au sein de ce quartier aujourd'hui fragmenté par les voiries et les infrastructures, d'offrir des cheminements sécurisés et des modes de déplacements diversifiés et de redonner à ce quartier un paysage qui s'appuie sur un réseau nord-sud et Est-Ouest de trames vertes et sur la réalisation d'un écoparc urbain. Ce parti pris d'aménagement permettra à terme de retrouver 25% de surfaces de pleine terre alors qu'actuellement plus de 95% du secteur est minéralisé.

Elle a aussi pour vocation de doter la métropole azuréenne d'un centre d'affaires à la hauteur de sa taille et de sa notoriété via la recomposition urbaine progressive d'un secteur aujourd'hui heurté, mais hautement stratégique, autour de deux équipements structurants majeurs : le pôle d'échanges multimodal de Nice-St Augustin-Aéroport et un parc des expositions d'envergure européenne. Globalement, l'opération présente une capacité constructive de 680 000 m² et devrait permettre la création de 1 350 logements et de 21 000 emplois potentiels.

Située à proximité immédiate du centre ville de Nice, sur un noeud de communication exceptionnel, l'opération Grand Arénas permet de tirer profit de cet avantage comparatif indéniable par rapport aux autres métropoles européennes. Elle bénéficiera donc d'un niveau d'accessibilité exceptionnel et de liaisons rapides avec l'ensemble de l'Eco-Vallée et de la métropole grâce au pôle d'échanges multimodal de Nice Aéroport qui doit intégrer les différentes fonctionnalités de transport (lignes ferroviaires dont le TER, tramway, bus, cars, taxis, autopartage, modes doux et plus tard la Ligne ferroviaire nouvelle) au coeur d'un véritable espace urbain, mêlant ainsi inter-modalité et urbanité pour créer un quartier urbain intermodal.

L'opération du Grand Arénas se compose de deux projets d'aménagement distincts :

- . Sur un périmètre de 8 ha, le programme du quartier du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport ;
- . Sur 42 ha environ, le quartier urbain du Grand Arénas, comprenant bureaux, logements, hôtels, services, commerces, parc des expositions, Eco-Parc et espaces publics, qui sera réalisé dans le cadre d'une procédure spécifique de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC).
- . Le quartier du pôle d'échanges multimodal

Au sein de l'opération du Grand Arénas, le pôle d'échanges multimodal Nice-Aéroport représente un enjeu majeur pour l'OIN et la Métropole comme intégrateur de l'ensemble des modes de déplacement, au croisement des grandes voies d'accès à la Côte d'Azur, connecté au réseau ferré et aux portes du deuxième aéroport français. Au-delà de la problématique locale, une meilleure organisation des axes de circulation au niveau de l'estuaire du Var rendra plus accessible et intelligible l'axe de circulation sud-nord et la desserte des différents secteurs urbanisés jusqu'au stade Allianz Riviera.

Ce quartier intermodal comporte :

- . des équipements et des infrastructures de transport (gare routière, gare ferroviaire, tramway, parcs relais,...) ;
- . un programme immobilier réparti sur cinq îlots (108 000 m²) comportant des bureaux, hôtel, commerces, services ;
- . des espaces publics et voiries qui viennent connecter les équipements de transport et les programmes immobiliers aménagés au sein de ce pôle d'échanges. Ces espaces publics comprennent notamment deux parvis au nord et au sud de la voie ferrée, des rues, un axe nord-sud support des transports collectifs en site propre pour la ligne est-ouest du tramway, une voie bus dédiée, une piste vélo reliée aux infrastructures existantes et des cheminements piétons de

qualité. Ces aménagements d'espaces publics du quartier du pôle ont d'ores et déjà fait l'objet d'une étude d'impact

L'aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal s'organise autour de la future ligne Est-Ouest du tramway, permettant de relier les terminaux de l'aéroport au pôle d'échanges multimodal puis au centre de Nice et de les interconnecter avec le réseau de transport urbain et interurbain de la Métropole Nice Côte d'Azur.

Ce quartier apportera ainsi à l'ensemble de l'opération Grand Arénas une accessibilité et une attractivité exceptionnelles.

. La ZAC du Grand Arénas

Elle sera réalisée dans le respect du principe de mixité fonctionnelle en développant des bureaux (320 000 m²), des logements (100 000 m² dont locatif social, accession aidée, accession et locatif libre), des équipements (85 000 m² dont 75 000 m² pour un parc des expositions), des commerces, des hôtels et des services (65 000 m²). La nature ne sera pas absente de ce nouveau coeur urbain qui articulera plusieurs séquences paysagères. Dans le prolongement de la Promenade des Anglais, un Eco-parc urbain offrira une perspective de promenade en continuité de cette voie emblématique et fera lien avec le pôle d'échanges multimodal. Côté fleuve, un Parc de l'Eau, qui bordera la ZAC à l'ouest, transformera le rapport de la ville au Var. Entre ces deux espaces de nature, une trame de voies apaisées favorisera des conditions agréables de circulation.

Les 4 enjeux qui sous-tendent l'aménagement de ce quartier sont :

- . le développement économique ;
- . l'accessibilité des modes de mobilité durables ;
- . l'intégration de la nature dans la ville et la gestion des risques d'inondation ;
- . la mixité fonctionnelle et sociale.

2.5.1.2. L'opération de la Baronne (communes de La Gaude et Saint-Laurent-du-Var)

L'opération de La Baronne sur les communes de La Gaude et Saint-Laurent-du-Var s'articule autour du futur Marché d'Intérêt National. Elle offre un espace de développement complémentaire pour des programmes de locaux d'activités et de logistique. La localisation des MIN d'Azur sur les terrains de La Baronne participe d'une logique d'aménagement du territoire de l'Eco-Vallée portée par l'EPA en accord avec l'ensemble des partenaires.

Le transfert des MIN offrira la possibilité de libérer les emprises foncières nécessaires à la réalisation d'équipements d'intérêt général sur le site actuel d'implantation, comme un pôle d'échanges multimodal de dimension régionale associant tous les modes de transport et un parc des expositions de niveau international qui fait défaut actuellement à la Métropole Azuréenne. Le site de La Baronne est aussi stratégique pour sa proximité avec les secteurs de production et son accessibilité. La modernisation de l'infrastructure et sa mise en relation avec d'autres équipements structurants sont autant d'atouts pour valoriser les exploitants locaux

et développer ainsi l'agriculture dans la plaine du Var. En effet, cette opération, desservie par la RM 6202 bis qui la connecte à l'A8, bénéficie d'une approche environnementale et urbaine originale en s'appuyant sur le centre urbain préexistant.

Elle préfigure une nouvelle centralité en lien avec le quartier de Lingostière situé de l'autre côté du fleuve.

L'opération de La Baronne-Lingostière est en effet conçue pour constituer une nouvelle centralité économique et urbaine à cheval sur les deux rives du fleuve Var, entre les polarités de l'estuaire au sud qui incluent les opérations de l'Allianz Riviera, du Grand Arénas et de Nice Méridia, et de Carros-La Manda, au nord.

Caractérisé par le principe de mixité fonctionnelle, par une volonté d'exemplarité, dans un dialogue urbain et programmatique à construire entre les deux rives, le pôle urbain de La Baronne-Lingostière s'attachera à s'inscrire dans la meilleure logique spatiale visant la cohérence urbaine, l'insertion dans le site, ainsi que le respect et la valorisation du cadre naturel, en relation avec les autres pôles et les projets de développement en amont et en aval : polarité agricole de Gattières et site d'activités de Saint-Laurent-du-Var, en rive droite ; centre commercial de Lingostière et polarité urbaine de Saint-Isidore, en rive gauche. La programmation du pôle inter-rives prendra en compte les besoins en logements, commerces, services et équipements de proximité en lien avec les quartiers résidentiels existants, la réalisation d'un éco-parc d'activités et la relocalisation des MIN d'Azur. Cette nouvelle polarité inter-rives bénéficiera de l'opportunité exceptionnelle que représente la liaison directe avec le centre-ville de Nice avec les chemins de fer de Provence.

S'agissant du secteur de La Baronne, il s'agit de relocaliser les activités des MIN d'Azur (60 000 m²), d'y développer de l'immobilier d'entreprises ainsi que des activités connexes au MIN. Le projet prévoit également l'implantation du siège de la Chambre d'Agriculture et des activités qui lui sont liées : bureaux, salle de réunion et logements liés au Centre de Recherches Economiques et d'Actions Techniques (CREAT) et à l'exploitation de la station expérimentale ; regroupement des Organisations Professionnelles Agricoles (OPA) en vue de créer une « Maison de l'agriculture ».

Cette opération qui porte dans un premier temps sur 25 hectares (dont une première phase de 16 hectares) vise ainsi à :

- . Créer un pôle d'excellence agroalimentaire et horticole structuré autour du nouveau MIN, de ses activités annexes de logistique et offrant à l'agriculture locale de nouveaux débouchés ;
- . Générer une offre attractive en matière de locaux d'activités ;
- . S'appuyer sur la qualité paysagère du site, en lien avec le parc naturel départemental des rives du Var.

2.5.2. Projets portés par d'autres maîtres d'ouvrage

Plusieurs maîtres d'ouvrage développent leurs propres réalisations au sein ou à proximité du projet de Nice Méridia, en lien étroit avec l'EPA, dans le cadre d'une coordination des maîtrises d'ouvrage et du respect des compétences de chacun.

- . Stade Allianz Riviera (société Nice Eco Stadium) aussi appelé Nice Eco Stadium

Il s'agit d'un équipement sportif structurant, contribuant à l'animation urbaine d'un secteur situé au cœur de l'Eco-Vallée avec notamment des commerces et des restaurants. Il devrait accueillir également le musée national du sport, de grands spectacles et de nombreuses rencontres sportives internationales.

Ce stade, performant et multifonctionnel de 35 000 places dédiées au football et au rugby de haut niveau, a vocation à accueillir des séminaires, concerts, spectacles et de grands événements et sera opérationnel en juin 2013.

- . La rénovation urbaine du quartier des Moulins (Métropole Nice Côte d'Azur)

Actuellement excentré à l'ouest du centre-ville niçois, ce quartier de plus de 10 000 habitants fait l'objet d'un vaste projet de rénovation urbaine. Avec sa nouvelle position stratégique au cœur de l'Eco-Vallée, sa proximité avec l'aéroport, le futur pôle d'échanges multimodal et la nouvelle ligne de tramway, le quartier des Moulins va s'ouvrir sur une nouvelle centralité. L'objectif est de réhabiliter les logements existants, d'en démolir d'autres, en partie ou en totalité, et d'en construire de nouveaux.

Les espaces publics, en particulier la voirie, seront requalifiés.

. L'aménagement de la section Saint-Laurent-du-Var / Nice Saint-Augustin de l'autoroute A8 (ESCOTA)

Les principaux aménagements projetés par la société des Autoroutes ESTEREL, CÔTE D'AZUR, PROVENCE, ALPES (ESCOTA), maître d'ouvrage de cette opération sont :

- . la rectification du tracé de l'autoroute A8 et son élargissement à 2x3 voies sur la section Nice Promenade-des-Anglais / Nice Saint-Augustin ;
- . l'aménagement du diffuseur de Nice Promenade-des-Anglais avec la réalisation d'une liaison entre l'autoroute A8 et la route de Grenoble ;
- . l'aménagement du diffuseur de Nice Saint-Augustin.

Ces aménagements permettront d'atténuer les problèmes de saturation récurrents dans le secteur, de favoriser la sécurité, d'améliorer les échanges entre l'autoroute et la route de Grenoble et de faciliter les mouvements au droit du diffuseur de Nice Saint-Augustin.

. La réalisation d'une voie structurante de 40 mètres de largeur (Métropole NCA)

Ce projet vise à créer une voie de desserte inter-quartier dans la plaine du Var, sur la rive gauche, associant l'ensemble des modes de transport suivants : véhicules particuliers, transport en commun en site propre, deux-roues et piétons. Il est notamment prévu de réserver, au centre de cette voie structurante, une bande d'environ 12 m de large afin de permettre le passage à terme d'un TCSP (Transport en commun en Site Propre).

Une première phase de travaux est en cours au droit du stade Allianz Riviera et sera livrée en juin 2013. La deuxième phase (Digue des Français / stade) sera livrée en juin 2016.

M:\Direction Aménagement\opérations d'aménagement\Méridia\01-Maîtrise d'Ouvrage\Carte schématique OIN compressée.jpg
2.6. L'OPERATION NICE MERIDIA

Opération majeure pour l'EPA, Nice Méridia a l'ambition de jouer, au travers de la création d'un quartier urbain mixte, un rôle essentiel dans la dynamique d'ensemble pour une forte diversification de l'économie azuréenne dans les domaines de l'innovation (notamment technologique) et du développement endogène en vue de créer des emplois et de nouvelles entreprises à partir du tissu économique existant (réalisation de pépinières pour entreprises, d'hôtels pour entreprises, etc.). Ainsi, l'EPA Plaine du Var et ses partenaires souhaitent développer, sur cette opération, le concept de « technopole urbaine » qui, par son contenu, son organisation spatiale, son mode de fonctionnement, vise à associer les avantages spécifiques aux technopoles généralement péri-urbaines (R&D, formation supérieure, « fertilisation croisée », création de nouvelles entreprises...) aux bénéfices tirés d'une localisation dans un véritable tissu urbain dense : mixité des fonctions (logements, commerces, services, activités), accès en transports en commun, réduction des distances de déplacement domicile-travail, vitalité urbaine en dehors des horaires de bureau, proximité et qualité d'une offre commerciale, de sports et d'animation. Aussi, l'organisation spatiale et le mode de fonctionnement du site seront-ils déterminants afin que l'attractivité et le processus de développement des entreprises technologiques restent optimaux en milieu urbain dense, mixte et diversifié.

Symbole d'une ville créative et accueillante, Nice Méridia proposera un espace urbain de haute qualité qui favorise les interactions et les lieux d'échanges, du logement notamment pour actifs, étudiants, chercheurs, des activités récréatives et culturelles, des services de proximité... Du fait de ses ambitions, cette opération a, en outre, vocation à faire oeuvre d'exemplarité en termes de prise en compte de la biodiversité en milieu urbain et de tout ce qui concourt à la création de la ville de demain.

Initiée sur un premier périmètre opérationnel d'environ 24 ha (Cf. Figure 5), Nice Méridia a vocation à se développer à terme sur un périmètre plus large, en se fondant sur une synergie entre espaces de développement urbain, parc des sports, éco-parc et en garantissant la cohérence avec les opérations du Grand Arénas et des Moulins, au Sud et du Nice Stadium, au nord. A cette échelle de développement, Nice Méridia aura atteint une taille critique comparable à celles des grandes technopoles européennes. Le programme prévoit de réaliser environ 320 000 m² de programmes immobiliers mixtes dans une première tranche opérationnelle d'environ 24 hectares, soit environ 2 000 logements et 4000 emplois.

Figure 5 : Localisation et périmètre de l'opération Nice Méridia

Sources : EPA Plaine du Var

3. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

L'état initial décrit de façon précise et détaillée le contexte (lieu, extension géographique, quantification), les caractères spécifiques (aspects remarquables, originalité, rareté) et significatifs (qualité des milieux, niveau de protection) des composantes de l'environnement analysées.

Ce chapitre sert de base à l'identification, l'évaluation et la hiérarchisation des contraintes environnementales et des effets possibles du projet.

3.1. PRESENTATION DU PERIMETRE D'ETUDE

3.1.1. Localisation du projet

Le projet est situé à environ 5 km à l'Ouest du centre-ville de Nice, dans le département des Alpes Maritimes (06), en région Provence-Alpes-Côte-d'Azur (Cf. Figure 6).

Ce projet est au coeur de la plaine du Var, à environ 500 m du fleuve.

Il est délimité par les axes routiers suivants :

- . A l'Ouest, la RM6202 ou route de Grenoble ;
- . A l'Est, boulevard Montel/Slama ;
- . Au Sud, la traverse de la digue des français.

Le site du projet, terrain de 24 ha environ, comprend d'anciens terrains agricoles actuellement en friche, quelques serres maraîchères, des entreprises (Nice Matin, concessions automobiles, etc.), des commerces, des établissements scolaires, quelques bâtiments d'habitation.

3.1.2. Aires d'étude

En fonction des thèmes environnementaux, 2 aires d'étude sont définies :

- . L'aire d'étude étendue : la commune de Nice et ses abords sont retenus pour présenter des informations à grandes échelles ;
- . L'aire d'étude rapprochée : la surface du futur projet et ses abords retenus pour présenter la zone d'urbanisation directe.

De plus, sur des thématiques particulières, l'aire d'étude sera adaptée.

Figure 6 : Localisation du projet

Sources : IGN et ARTELIA

3.2. MILIEU PHYSIQUE

3.2.1. Climat

La ville de Nice est sous l'influence d'un climat de type méditerranéen, très sec et chaud l'été, doux et relativement sec en hiver, et pluvieux en automne.

Les données météo présentées ci-après proviennent de la station météorologique de Nice (indicatif : 06088001) entre 1981 et 2010.

. Températures

Les températures moyennes varient entre 24,1°C (aout) et 9,2 °C (janvier). La température moyenne sur l'année est d'environ 16 °C.

Les températures sont très rarement négatives, seulement 1,4 jour par an en moyenne.

. Précipitations

La pluviométrie moyenne annuelle est de 733 mm. Les précipitations sont inégalement réparties selon le cycle saisonnier sur l'année : les mois les plus secs sont juillet et aout (respectivement 12,1 et 17,8 mm) et les plus arrosés octobre/novembre/décembre (respectivement 132,8 / 103,9 et 92,7 mm).

Le nombre moyen annuel de jour de précipitations supérieures à 1 mm est de 61,2 jours et avec précipitations supérieure à 10 mm est de 22,6 jours.

. Vent

L'étude de la rose des vents de Nice (Cf. Figure 7) met en évidence :

- . Une prédominance des vents de 1,5 à 4,5 m/s ;
- . Des vents dominants de secteur Nord-Nord-Ouest.

Le nombre de jours avec rafales supérieures à 16 m/s est de 41,4.

Figure 7 : Rose des vents à Nice entre 1997 et 2007

Source : Météo France

3.2.2. Géologie et géomorphologie

La géologie de la région niçoise est constituée d'un ensemble de plissements complexe nommé « Arc de Nice », un des arcs du domaine subalpin méridional. Cette tectonique a conduit à la présence d'affleurements géologiques variés.

Un extrait des cartes géologiques « Menton-Nice » et « Grasse-Cannes » est présenté sur la Figure 8.

L'Ouest de la commune est caractérisé par la présence de formations tertiaires du pliocène et du poudingue plio-quatenaire (.2). Cette formation est une accumulation de galets cimentés en alternance avec des couches de sables et d'argiles.

La carte géologique (Cf. Figure 8) mentionne la présence, au droit du projet, d'alluvions récentes déposées par le Var (Fz) jouxtant les poudingues (dont la puissance peut atteindre 300 à 500 m) à l'Est, formant la colline sur laquelle est adossée la traverse des maraîchers.

La géologie du site est caractérisée par un fort prolongement du substratum (poudingues), visible à l'affleurement sur la colline bordant le terrain à l'Est.

Des sondages géotechniques, réalisés par le bureau d'études ERG en 2005 (Cf. Annexe 1) mettent en évidence les points suivants :

- . en partie centrale et Ouest du site du projet, des alluvions à dominante limoneuse en partie supérieure (terrains agricoles), puis sablo-limoneuse à graveleuse ont été décelées jusqu'à la base des forages réalisés (20 m) ;
- . en partie Est du site du projet, à proximité du pied de la colline voisine, le substratum compact plus ou moins altéré a été décelé sous ce recouvrement alluvionnaire, à partir de 7,5 à 10 m de profondeur au droit des sondages.

Localement, des remblais ont été mis en place sur 2,5 à 4 m.

Secteur du
projet

N

Figure 8 : Extrait de carte géologique au 1/50 000 des abords de l'aire d'étude

Source : BRGM

3.2.3. Topographie

La topographie de Nice, fortement prononcée, se décompose du Sud vers le Nord en une large baie ouverte sur la Méditerranée, un amphithéâtre collinaire la surplombant et 2 vallées irriguées à l'Est et à l'Ouest par 2 fleuves : le Paillon et le Var. En arrière-plan, se développe le paysage de montagne des Alpes-Maritimes.

Les 2/3 du territoire communal sont composés de collines et 1/3 de surfaces planes.

Sur l'ensemble du territoire communal, 4 grandes unités topographiques se dégagent :

. Les vallées du Paillon et du Var (Cf. Figure 9) : elles se situent à une altitude variant entre 0 et 50 mètres. Il s'agit d'espaces fortement urbanisés ou en cours d'urbanisation, car les contraintes topographiques y sont moindres ;

. Le centre-ville : il se développe dans la plaine de Nice, depuis les contreforts du mont Boron vers la plaine alluviale du bas Paillon en remontant vers le Nord jusqu'aux pieds de la colline de Gairaut. La quasi absence de contraintes topographiques en a favorisé le développement ;

. Le littoral, en forme de baie, est une entité spécifique, vitrine de la ville, très densément peuplé. C'est la partie la plus basse de la ville. Le rivage, très doux, se transforme rapidement après le port, en côte escarpée vers Villefranche-sur-Mer, où les montagnes plongent à nouveau dans la Méditerranée ;

. L'amphithéâtre des collines se caractérise par des zones à fortes voire très fortes pentes. Les plus marquées se situent, pour la partie Ouest, dans les versants de Magnan, de la Bornala, de Lingostière, de Pessicart, des Sablières, de Crémat et de Terron et pour la partie Est, dans les versants des monts Vinaigrier et Boron. Ces pentes atteignent jusqu'à 60 %.

Cette topographie particulière est à l'origine de la configuration actuelle de la ville : elle a orienté l'activité urbaine dans les zones planes densément peuplées et de plus faibles densités dans les collines et les monts, restés de ce fait plus « ruraux ».

Figure 9 : Illustration de la topographie de la plaine du Var

Source : EPA

Plus localement, le site du projet est localisé dans la vallée du Var. Par conséquent, il ne présente pas de dénivelé particulier.

Les cotes topographiques varient entre 11 et 13 m NGF. Certaines parcelles ont fait l'objet d'aménagements successifs en déblais/remblais.

A l'Est du site, la topographie s'élève rapidement : elle passe de 12 m NGF à 46 m NGF.

3.2.4. Eaux souterraines

La formation alluviale quaternaire de la vallée du Var est le siège de la nappe alluviale du Var. Les alluvions reposent sur les poudingues pliocènes du delta du Var, reposant eux-mêmes sur les calcaires jurassiques. Il existe une relation permanente entre la nappe alluviale et les poudingues. Des relations avec le Jurassique peuvent exister localement au profit d'accidents tectoniques.

La nappe alluviale est unique dans sa partie amont (écoulements libres poreux), puis se divise à l'approche de la mer en plongeant sous une épaisse couche d'argile, pour former localement des nappes superposées plus ou moins captives, selon les cas.

Cette nappe (30 km de long x 2 km de large en moyenne) est très utilisée pour l'alimentation en eau potable mais est mal protégée naturellement et est donc vulnérable. Cette nappe constitue la principale ressource en eau du département des Alpes-Maritimes.

Sur le plan quantitatif, les extractions de granulats, entre 1960 et 1970, dans le lit mineur du Var, ont provoqué une baisse importante du niveau de la nappe, compensée ensuite par la construction de seuils hydrauliques.

Sur le plan qualitatif, cette ressource présente une eau d'excellente qualité en raison du pouvoir filtrant des

matériaux alluvionnaires et du potentiel de dilution de cette puissante nappe. Moyennement minéralisée, l'eau révèle des pollutions en polluants azotés, pesticides et autres très inférieures aux normes de potabilité en vigueur.

Bien que les pressions anthropiques (agriculture, industrie, routes) soient fortes sur la plaine du Var, l'impact quantitatif et qualitatif sur la ressource est faible.

Cette masse d'eau souterraine est répertoriée dans le SDAGE Rhône-Méditerranée : « Alluvions du Var et du Paillon » (FRDO328). Elle est jugée comme étant en bon état. L'objectif d'atteinte du bon état chimique et quantitatif est donc conservé à 2015.

Piézométrie au droit du projet :

Lors des sondages géotechniques réalisés par ERG en 2005 (Cf. Annexe 1), 3 piézomètres ont été équipés. Le niveau piézométrique a été suivi pendant 1 an, entre fin 2005 et fin 2006.

La nappe alluviale se situe de 3 à 5 m sous le niveau du terrain naturel (cote de la nappe entre 6m NGF et 10 m NGF).

3.2.5. Eaux superficielles

3.2.5.1. Réseau hydrographique

Avec une longueur de 110 km et un bassin versant de 2822 km², le fleuve Var est le plus important des fleuves côtiers de la région PACA. Il prend naissance à 2600 m d'altitude, dans les montagnes calcaires qui dominent le col de la Cayolle, sa source se trouvant sur la commune d'Estenc, dans les Alpes Maritimes.

Ses principaux affluents sont :

- . en rive droite, la Vaire et l'Esteron ;
- . en rive gauche, le Cians, la Tinée et la Vésubie.

Le Var peut être divisé en 3 grands bassins :

- . le haut Var, de la source jusqu'aux gorges de Daluis ;
- . le moyen Var, des gorges de Daluis à celles de la Mescla ;
- . le Var inférieur ou basse vallée, des gorges de la Mescla jusqu'à l'embouchure.

De nature alpine à sa source, c'est après un cheminement de près de 90 km au travers des gorges et vallées encaissées de l'amont, que le fleuve prend progressivement les traits d'un fleuve côtier méditerranéen.

Basse vallée
du Var

Figure 10 : Illustration du bassin versant topographique du Var

Source : ARTELIA

Un ensemble de canaux s'écoulent parallèlement au Var (Cf. Figure 12). Situé sur des emprises privées, ils relèvent de la compétence de l'Association Syndicale Libre des Arrosants (ASL).

Une prise d'eau dans le Var, au niveau du pont de la Manda, permet d'alimenter les canaux. Une bi-vanne au niveau du magasin METRO permet d'orienter le flux soit vers l'exutoire, soit vers le secteur du projet. Actuellement, la bi-vanne envoie l'eau dans une canalisation en direction de l'exutoire. Le canal entre METRO et le secteur du projet n'est plus utilisé et n'est donc pas curé (ouvrir la vanne dans ce sens inonde la plateforme de METRO). La Figure 11 présente des photos du canal des Arrosants dans ce secteur où il n'est pas entretenu.

Figure 11 : Photographies du canal des arrosant en amont immédiat du projet

Source : Devillers et associés

Périmètre du projet

N

Le Var

Rejet dans
le réseau EP

Bi-vanne au
niveau du
magasin
METRO

Rejet vers
l'exutoire
dans le Var

Prise d'eau du pont de la Manda

Canal des Glacières

Canal des Arrosants

Section reconstituée en parallèle de la
voie de 40 m

Figure 12 : Illustration du réseau de canaux agricoles

Source: Nice Côte d'Azur

3.2.5.2. Fonctionnement hydraulique des eaux superficielles

Le Var a un régime hydrologique lié à 2 alimentations différentes :

- . Dans sa partie amont, alpestre de type nival ;
- . Dans sa partie aval, type méditerranéen pluvial.

Les données ci-après sont les données mesurées au niveau de la station sur le Var, au pont Napoléon III à Nice (code station : Y6442010), entre 1974 et 2012.

. Fonctionnement courant du Var à Nice :

Le module (moyenne interannuelle des débits) est égal à 49,20 m³/s.

. Fonctionnement à l'étiage du Var à Nice :

Le QMNA5 (débit mensuel d'étiage de récurrence 5 ans) est égal à 14 m³/s.

. Fonctionnement en crue du Var à Nice :

Fréquence

Débit instantané
maximal (m³/s)

Biennale

810

Quinquennale

1 300

Décennale

1 700

Vicennale

2 000

Cinquantennale

2 400

Centennale

Non calculé

Tableau 1 : Débits de crue à la station Nice pont Napoléon III sur le Var

Source : Eau France

Le débit instantané maximum connu, de 3 770 m³/s, a été enregistré lors de la crue du 5 novembre 1994.

3.2.5.3. Historique des aménagements du Var

La basse vallée du Var constitue un espace très contraint qui a nécessité d'importantes transformations

artificielles du lit du fleuve pour que l'Homme s'installe et exploite cet espace et ses ressources. Le Var est un fleuve très puissant dans un lit aujourd'hui corseté par l'endiguement, les seuils et les micro-centrales.

A partir de la fin du XVIIIème siècle, afin de protéger les terres fertiles, le Var a été endigué sur sa rive gauche puis sur sa rive droite. Les terres pour partie gagnées sur le lit majeur, ont accueilli dans un premier temps un important développement agricole, puis de l'urbanisation, des activités et des infrastructures de transport. Ce développement a donc généré une forte demande en eau potable, à partir de la nappe alluviale, et en matériaux de construction, à partir du lit du Var.

Les extractions de matériaux dans le lit mineur du Var entre 1946 et 1970 ont entraîné un abaissement progressif de la ligne d'eau, ce phénomène se répercutant sur la nappe alluviale. En août 1967 se produit un abaissement significatif de la nappe, jusqu'à près de 8 m en amont des champs de captage de la ville de Nice, où l'eau affleurerait quelques années auparavant.

Suite à une prise de conscience générale (agriculteurs, usagers, population, ville), 11 seuils sont mis en place entre 1971 et les années 80. Ces chutes étant une opportunité de développement de l'hydroélectricité, en 1983 un arrêté préfectoral autorisa la construction de 9 micro-centrales.

Ces aménagements ont efficacement régularisé la ligne d'eau du Var mais la réduction des vitesses a favorisé le colmatage du lit du Var. Le phénomène de colmatage a aussi eu des conséquences écologiques et paysagères, puisque le lit du Var, anciennement champ de graviers au milieu duquel coulait un fil d'eau, a vu se développer d'importants îlots de végétation luxuriante et des plans d'eau.

La crue catastrophique du 5 au 7 novembre 1994 a remis en question la vulnérabilité potentielle des aménagements situés en bordure du fleuve.

3.2.5.4. Qualité des eaux superficielles

La qualité des eaux du Var au niveau de la station de Nice (code station : 06213000) est synthétisée dans le Tableau 2.

Année

Bilan
de l'oxygénation

Température

Nutriments

Acidification

Sa
li
ni
té

Pol
lu
a
nts
s
pé
c
ifi
qu
e
s

In
v
e
rtéb
ré
s
be
nth
iq
u e
s

Dia
tom
é
e s

Poi
s
s
on
s

Pres
s
io
ns
hy
drom
orph
o l
o
-
gi
qu
e
s

ETEACTO
LOG
IQU

E

ETCAHT
IM
IQU
E

2011

TBE

NC

BE

BE

Ind

BE

BE

TBE

BE

Fort

MED

BE

2010

TBE

NC

BE

BE

Ind

BE

Ind

TBE

Ind

Fort

MED

BE

2009

TBE

NC

TBE

TBE

Ind

BE

BE

TBE

Ind

Fort

MED

BE

2008

TBE

NC

TBE

BE

Ind

BE

TBE

BE

Ind

Fort

MED

BE

2007

TBE

NC

TBE

BE

Ind

BE

TBE

TBE

BE

Fort

MED

BE

2006

BE

NC

BE

BE

Ind

BE

TBE

TBE

BE

Fort

MED

BE

2005

BE

NC

TBE

BE

Ind

BE

BE

TBE

Fort

MED

BE

TBE

Très bon état

BE

Bon état

MOY

Etat moyen

MED

Etat médiocre

MAUV

Etat mauvais

Ind

Etat indéterminé : absence actuelle de limites de classes pour le paramètre considéré, ou absence actuelle de référence pour le type considéré (biologie), ou données insuffisantes pour déterminer un état (physicochimie). Pour les diatomées, la classe d'état affichée sera "indéterminé" si l'indice est calculé avec une version de la norme différente de celle de 2007 (Norme AFNOR NF T 90-354)

NC

Non concerné

Absence de données

Tableau 2 : Qualité des eaux du Var à la station de Nice

Source: Eau France

La basse vallée du Var entre Colomars et la mer est répertoriée dans le SDAGE Rhône-Méditerranée sous le code masse d'eau superficielle « FRDR78b ».

Le SDAGE indique que cette masse d'eau à un bon potentiel écologique et que le bon état doit être atteint en 2021. L'objectif d'atteinte du bon état chimique est conservé à 2015.

L'atteinte du bon état écologique a été reportée de 2015 à 2021 du fait de problème de continuité et de morphologie (nombreux seuils, etc.).

3.2.5.5. Réseau pluvial

Le site est localisé en contrebas des vallons. Ces vallons sont interceptés par le pluvial du boulevard Montel/Slama.

Sur ce dernier point, le recalibrage de la voie de 40 mètres prévoit aussi la réalisation d'un pluvial longitudinal dont la capacité centennale permettra d'intercepter les eaux de ruissellement des vallons.

La Figure 13 présente le réseau de collecte des eaux pluviales et les bassins versants de la basse vallée du Var.

Périmètre du projet

Figure 13 : Réseau de collecte des eaux pluviales et bassins versants de la basse vallée du Var

Source: Artelia

Les bassins versants naturels amont du projet, nommés 9 et 10 sur la Figure 13, sont déconnectés du projet. Le bassin versant du périmètre du projet produit donc son propre ruissellement.

La Figure 14 permet de zoomer sur la zone d'étude et le réseau de collecte des eaux pluviales.

Légende :

Périmètre du projet

Réseau pluvial qui sera mis en place dans le cadre du projet de la voie des 40 mètres

Figure 14 : Schéma du réseau de collecte des eaux pluviales au droit du projet

Source: Artelia

Le linéaire rose correspond au pluvial qui sera mis en place dans le cadre du projet de la voie des 40 m. Cette zone ne présente pas de réseau de collecte dans la partie intérieure hormis un phi 1000 prolongé par un phi 600.

L'ensemble de zone se rejetera dans le pluvial de la route de Grenoble qui présente un diamètre de 1.5m \times 2mL (soit une capacité centennale).

3.2.6. Document de gestion de la ressource en eau

Sur le secteur d'étude plusieurs documents de gestion de l'a ressource en eau sont en vigueur :

- . La SDAGE Rhône Méditerranée ;
- . La SAGE « nappe et basse vallée du Var ».

Les éléments de ces documents qui s'appliquent plus particulièrement à l'aire d'étude et au projet, ainsi que la compatibilité avec le projet sont présentés au §. 8.1 (p. 131).

3.2.7. Usages de l'eau

3.2.7.1. Alimentation en eau potable (AEP)

Les besoins en eau de la ville de Nice (3 M de m³ en hiver et 4,5 M de m³ en été) sont assurés à partir de trois ressources : le canal de la Vésubie, le Var avec la prise d'eau du Roghez (Castagniers) en secours et la nappe alluviale du Var à faible profondeur (une vingtaine de mètres en moyenne) avec les 2 champs

captants de Nice (Sagnes et Prairies).

Les périmètres de protection de ces 2 champs captant sont représentés sur la Figure 15. Ces périmètres de protection ont été instaurés par l'arrêté préfectoral n°2011-502 du 1er juillet 2011.

Périmètre du projet

Les
Prairies

Les Sagnes

Figure 15 : Périmètres de protection des champs captant des Prairies et des Sagnes

Source: NCA

Le projet se situe en dehors des périmètres de protection mais à seulement quelques dizaines de mètres du périmètre de protection rapprochée 2 du captage les Sagnes.

3.2.7.2. Irrigation

Le canal des Arrosants permettant l'alimentation des terrains agricoles avec l'eau du Var n'est peu voire plus entretenu (Cf. 3.2.5.1, p. 14). Le projet de voie des 40 m prévoit de le remettre en état sur une partie.

3.2.7.3. Captages industriels

Des industriels disposent de captages privés pour pomper dans la nappe alluviale. Parmi ces industriels, on peut signaler Nice Matin, entreprise incluse dans le périmètre de la ZAC, et l'aéroport Nice Côte d'Azur.

3.2.7.4. Hydroélectricité

Des micro-centrales de production hydroélectrique ont été installées entre 1984 et 1989 afin de profiter de l'énergie des chutes (de l'ordre de 4 à 6 mètres) créées par la construction des seuils et du débit assuré en permanence par le Var. Compte tenu de l'évolution du lit, dans un proche avenir, les micro-centrales ne seront plus adaptées aux conditions pour lesquelles elles avaient été construites : la chute du seuil 10 est passée de 4,98 m en 1984 à environ 50 cm en 2002 et celle du seuil 4 de près de 14 à 4,84 m.

3.2.7.5. Activités de loisir

La baignade et la navigation sont interdites sur le Var.

La pêche s'effectue essentiellement, sur le domaine fluvial au niveau de la zone d'embouchure et sur le secteur du Var amont. Entre ces 2 limites, même si elle n'est pas négligeable, l'activité perd en intensité et ne devient que très ponctuelle.

3.2.8. Risques naturels

3.2.8.1. Risque inondation

La commune de Nice est soumise au risque d'inondation par le Var.

Le Plan de Prévention du Risque inondation (PPRi) de la basse vallée du Var a été approuvé le 18 avril 2011.

La Figure 16 présente un extrait de la carte du PPRi.

La zone d'aléa B5 arrive en limite Ouest du périmètre du projet et « empiète » sur le coin Sud-Est. L'aléa de base est nul et l'aléa exceptionnel (rupture de digue) est faible à modéré.

Périmètre du projet

Figure 16 : Extrait du zonage du PPRi

Source : PPRi de la basse vallée du Var

En zone B5, le règles suivantes sont à respecter :

- . Les remblais sont strictement limités aux constructions et installations autorisées et doivent respecter une marge de recul de 4 m minimum par rapport aux limites de l'unité foncière ;
- . Clôtures sans mur-bahut, assurant le libre écoulement ;
- . Axe principal des constructions et installations orienté dans le sens du plus grand écoulement ;
- . Les infrastructures publiques de transport, voies de desserte et accès doivent être implantés audessus de la cote d'implantation mais respecter des transparences pour ne pas faire obstacle à l'écoulement (implantations admises sous la cote si nécessité technique ou environnementale) ;
- . Superficie des constructions, installations et exhaussements de sol (notamment accès et parkings) pouvant faire obstacle à l'écoulement des eaux limité : 50% de la superficie totale de la partie de l'unité foncière située en zone inondable. Lorsque le PLU prévoit un secteur à plan masse (ce qui est notre cas), le respect des 50% peut s'apprécier sur la totalité de l'emprise du secteur à plan masse ;
- . Les projets d'aires de plein air de sport, loisir ou espaces verts doivent être réalisés sans déblai de volume significatif ;
- . Les espaces verts ne doivent pas faire obstacle à l'écoulement des eaux (plantations d'arbres : la largeur des intervalles perpendiculaires au sens du courant doit être au minimum de 5 m) ;
- . Pour la sécurité des personnes et des installations :
 - Respect des cotes d'implantation ;
 - Création d'aires refuges ;
 - Bassins et piscines équipés d'une signalétique permettant leur localisation en cas de crue ;
 - Parkings collectifs souterrains autorisés mais les accès doivent être hors eau ou des dispositifs type portes étanches doivent être mis en place (mais interdits dans le périmètre de protection rapproché proximal des captages).

3.2.8.2. Risque sismique

Depuis le 22 octobre 2010, la France dispose d'un nouveau zonage sismique (entrée en vigueur le 1er mai 2011). Il divise le territoire en 5 zones de sismicité en fonction de la probabilité d'occurrence des séismes :

- . zone 1 : très faible ;
- . zone 2 : faible ;
- . zone 3 : modérée ;
- . zone 4 : moyenne ;
- . zone 5 : forte.

La commune de Nice est comprise dans une zone 4 où la probabilité d'occurrence est qualifiée de moyenne (Cf. Figure 17).

Zone d'étude

Figure 17 : Zonage sismique en France

Source : Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable, des transports et du logement

3.2.8.3. Risque météorologique

Des phénomènes météorologiques dangereux peuvent se manifester dans la région niçoise. Lorsqu'ils se produisent, ils peuvent entraîner des dommages importants non seulement sur les personnes et les biens (fortes pluies, vent violent, vague, submersion) mais aussi perturber la circulation automobile (neige, verglas).

3.2.8.4. Risque feux de forêt

La ville de Nice est soumise au risque feu de forêt (Cf. Figure 18).

Le site du projet, en zone urbanisé, encadré par des routes, est en limite d'un secteur (quartier Sainte-Marguerite) fortement exposé au risque feu de forêt. Cependant, le site est séparé du quartier Sainte-Marguerite par le boulevard Montel/Slama qui joue le rôle de barrière coupe-feu.

Périmètre du projet

Figure 18 : Risque feux de forêt

Source : Nice Côte d'Azur

3.2.8.5. Risque remontée de nappe

Le secteur du projet est également soumis au risque d'inondation par remontée de nappe, étant donné que la nappe est peu profonde par rapport au TN.

Périmètre du projet

Figure 19 : Risque d'inondation par remontée de nappe dans le secteur du projet

Source : BRGM

3.2.8.6. Risque mouvements de terrain

La ville de Nice est soumise à 4 types de mouvements de terrain (Cf. Figure 20) :

- . L'aléa éboulement de terrain ;
- . L'aléa glissement de terrain ;
- . L'aléa affaissement et/ou effondrement de terrain ;
- . L'aléa reptation, ravinement, coulée.

L'état a prescrit le 27 juillet 2010 un Plan de Prévention des Risques (PPR) relatif aux mouvements de terrain sur la commune de Nice. Ce PPR est en cours de rédaction.

Le site du projet est dans une zone non exposée. Cependant, à environ 50 m de la limite Est du projet, le poudingue affleure et forme une falaise d'environ 30 m de haut qui est soumise au risque de mouvement de terrain et plus précisément de reptation, ravinement, coulée.

Périmètre du projet

Figure 20 : Risque de mouvements de terrain sur la commune de Nice

Source : Nice Côte d'Azur

3.3. MILIEU NATUREL

3.3.1. Zonages officiels

La Figure 21 illustre la position du périmètre du projet vis-à-vis des zonages officiels les plus proches.

3.3.1.1. Périmètre de protection réglementaire

Le site d'étude n'est inclus dans aucun zonage réglementaire (Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB), Réserve Naturelle Nationale et Régionale et Réserve de Biosphère).

Le périmètre le plus proche est l'APPB « Vallons de Saint-Pancrace, de Magnan, de Lingostière et des Vallières », à environ 3,7 km au Nord.

3.3.1.2. Périmètre d'inventaire

Le périmètre du projet n'est inclus dans aucune Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF). Les ZNIEFF les plus proches sont :

- . ZNIEFF de type 1 « Les Vallons de Lingostière » (06100133), à environ 3,7 km au Nord du projet ;
- . ZNIEFF de type 2 « le Var » (06140100), à environ 500 m à l'Ouest du projet.

3.3.1.3. Zonage de conservation

Le site Natura 2000 le plus proche est la Zone de Protection Spéciale (ZPS) « basse vallée du Var » (FR9312025). Il se situe à environ 500 m à l'Ouest des limites du projet.

ZPS « basse vallée du Var » :

La basse vallée du Var constitue la plus importante zone humide littorale de la Côte d'Azur. Malgré un contexte très marqué par les aménagements humains, ce site rassemble plusieurs types de milieux naturels (vasières, bancs de galets, eaux libres) rares par ailleurs dans le département. Ceci confère au site un caractère attractif pour l'avifaune, notamment pour les oiseaux d'eau. Ainsi, la basse vallée du Var :

- . constitue une étape importante pour de nombreuses espèces d'oiseaux migrateurs, qui y trouvent des conditions propices à leur repos et leur alimentation après la traversée de la Méditerranée, ainsi qu'une voie de pénétration dans le massif alpin ;
- . permet la nidification de plusieurs espèces d'oiseaux d'eau de forte valeur patrimoniale : Sterne pierregarin, Sterne naine, Blongios nain, etc. ;
- . constitue un site important d'hivernage pour certains oiseaux d'eau, notamment la Mouette mélanocéphale.

Plus de 150 espèces d'oiseaux fréquentent le site, dont 36 espèces sont d'intérêt communautaire.

Figure 21 : Localisation des zonages naturels à proximité du périmètre du projet

Source: DREAL PACA

3.3.2. Continuités écologiques

Le concept de trame verte et bleue a été introduit dans le Code de l'Environnement (Art. L. 371-1) suite au Grenelle de l'Environnement : « La trame verte et la trame bleue ont pour objectif d'enrayer la perte de biodiversité en participant à la préservation, à la gestion et à la remise en bon état des milieux nécessaires aux continuités écologiques, tout en prenant en compte les activités humaines, et notamment agricoles, en milieu rural. ».

Une étude de définition de la trame verte et bleue de Nice en vue de son insertion dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU) a été réalisée par le groupement Sémaphores, Hervé Gomila et Naturalia en septembre 2009.

Les espèces patrimoniales qui caractérisent le territoire niçois sont liées à différents types de continuums écologiques :

- . Continuum hygrophile (il regroupe la plaine du Var, les vallons obscurs, le Paillon et les canaux) ;
- . Continuum xérophile (les pelouses sèches et fourrés sclérophylles en continuité avec la Riviera) ;
- . Continuum boisé (la grande trame de pinède, chênaies et ostryaies des pentes) ;
- . Continuum agricole (restanques, cultures de la plaine alluviale, friches) ;
- . Continuum littoral (zone littorale).

Chacun des continuums est constitué par l'ensemble des milieux favorables à une espèce ou un groupe d'espèces dans une aire donnée. On y distingue une ou plusieurs zones nodales, des zones tampons et des corridors.

La basse vallée du Var est plus précisément concernée par le continuum hygrophile et le continuum agricole.

- . Continuum hygrophile de la basse vallée du Var

La basse vallée du Var constitue un axe d'échange privilégié entre le sillon alpin et la Méditerranée. Cette extrémité méditerranéenne du sillon alpin est entaillée par plusieurs cours d'eau. Le Var y présente une large section encore naturelle. Dans sa section amont, il présente le caractère d'un cours d'eau de montagne, au profil étroit et sinueux parfois bordé de gorges. Sur la commune de Nice, on reconnaît un fleuve typiquement méditerranéen à lit en tresse, avec ses larges bancs de galets régulièrement remaniés, occupés par une végétation pionnière sans cesse régénérée. Malgré une anthropisation très marquée (endiguement, seuils, anciennes extractions, infrastructures, etc.), la plaine du Var rassemble plusieurs types de milieux naturels (vasières, bancs de galets, eaux libres, ripisylves, roselières) rares à l'échelle du département. Cette véritable zone humide lui confère un caractère attractif pour la faune terrestre et aquatique, en particulier pour les oiseaux d'eau (plus de 150 espèces fréquentent le site selon les périodes de l'année, dont 36 espèces sont d'intérêt communautaire). Le fleuve Var apparaît ainsi comme la plus importante zone humide littorale de la Côte d'Azur. La zone nodale est composée par tout l'espace compris entre les digues.

Dysfonctionnement : Les berges et la plaine du Var sont totalement artificialisées. Les échanges entre milieux alluviaux et piémonts sont pratiquement partout interrompus par des zones artificialisées. Les zones agricoles et les friches offrent les derniers secteurs de transparence mais pour des espèces terrestres. La chenalisation de la vallée du Var et la multiplicité des ouvrages de franchissement sont également des éléments altérants.

- . Continuum agricole de la basse vallée du Var

Le continuum est composé des restanques et des prairies – friches de la plaine alluviale. Il existe quelques zones nodales dans la basse vallée du Var du fait de la présence (peut-être ancienne) d'espèces végétales typiques de ce type de milieux. Les zones tampons sont les surfaces encore agricoles de la basse vallée du Var.

Dysfonctionnement : L'abandon des activités agricoles « traditionnelles » et la substitution sur ces terres d'activités très consommatrices d'espace (zones commerciales ou industrielles) ont considérablement réduit et morcelé les zones agricoles, qui demeurent importantes pour la conservation de plusieurs espèces de flore et de faune.

En outre, l'intensification agricole avec l'implantation de grandes surfaces de serres sur les versants réduit

aussi considérablement les milieux naturels d'intérêt. Ce type d'agriculture, très consommatrice d'intrants, n'est pas favorable au maintien d'un haut niveau de biodiversité.

La Figure 22 localise les secteurs menacés.

Localisation
du projet

Figure 22 : Réseau écologique et secteurs menacés

Source: Sémaphores, Hervé Gomila et Naturalia

Le secteur du projet ne fait partie ni d'un élément de la trame verte et bleue, ni d'un secteur menacé. Cependant, cette étude pointe 2 secteurs à enjeux très importants vis-à-vis du maintien des connexions écologiques, dont le piémont des vallons obscurs et notamment le canal agricole Nord-Sud (canal des Arrosants) encore existant.

Une carte de synthèse est issue de cette étude et fait partie des pièces du PLU. Un extrait de cette carte, centré sur le secteur du projet, est présenté sur la Figure 23.

Figure 23 : Trame verte et bleue dans le secteur du projet

Source: NCA

Le périmètre du projet n'intercepte aucun élément de la trame verte ou de la trame bleue.

En revanche, l'avenue Robini se situe dans la continuité d'un vallon qui représente une zone nodale et zone tampon (Cf. Figure 23).

3.3.3. Inventaires faune/flore

Un inventaire faune/flore a été réalisé par le bureau d'étude Ecosphère, spécialisé en écologie. Le rapport complet de l'étude est présenté en Annexe 2. Ci-après est présentée une synthèse.

Les visites de terrain se sont adaptées à la phénologie des espèces et ont ainsi eu lieu entre mars et octobre 2012.

3.3.3.1. Habitats

4 types d'habitats ont été identifiés.

Le Tableau 3 synthétise les enjeux liés aux habitats. A noter que sur le site du projet, tous les habitats sont artificiels.

Habitat

Code
Corine
Biotope

Statut

Surface
(ha)

Etat de
conservation

Commentaire

Enjeu
stationnel de
conservation

Végétations liées
au bâti, aux
parkings, voiries,
serres, etc.

85.31
85.32
86.1
87.2 etc.

-

18,58

Sans objet :
habitat artificiel

Localisation : représente la
quasi-totalité de la zone d'étude

Intérêt local : aucun

Nul

Serres et cultures
maraichères

84.5
82.12

-

1,23

Sans objet :
habitat artificiel

Localisation : sur quelques
secteurs réduits au centre de
l'aire d'étude

Intérêt local : d'un point de vue
purement phytosociologique,
ces communautés ne
présentent aucun intérêt de
conservation local particulier

Très faible

Friches diverses

87.1
87.2

-

4,23

Sans objet :
habitat artificiel

Localisation : ces friches
représentent l'essentiel des
zones non bâties, au centre et à
l'Est de l'aire d'étude

Intérêt local : formations tout à
fait banales au plan
phytosociologique, sans enjeu
particulier

Faible

Fourrés, ronciers,
canniers,
bosquets, haies,
arbres isolés, etc.

31.8
53.62
84.2
84.3
etc.

-

0,37

Sans objet :
habitat artificiel

Localisation : çà et là en zone
non bâtie, en bordure de
parcelle, le long des grillages,
des fossés, etc.

Intérêt local : aucun intérêt
notable au plan botanique ou
phytosociologique

Faible

Tableau 3 : Enjeux liés aux habitats naturels

Source : Ecosphère, 2012

Aucun de ces habitats n'a de statut particulier.

Ces habitats sont localisés sur la Figure 24.

Figure 24 : Cartographie des habitats naturels et semi-naturels de l'aire d'étude

Source: Ecosphère, 2012

3.3.3.2. Flore protégée

159 espèces végétales, spontanées ou plantées, ont été observées sur l'aire d'étude de Nice Méridia. Le cortège floristique du site est très fortement marqué par les espèces anthropophiles, indigènes ou non, qui prolifèrent dans un contexte marqué par l'homme (remblais, pollutions diverses, intrants agricoles, introductions volontaires ou non d'espèces végétales,...).

Aucune espèce végétale particulièrement remarquable n'a été notée sur le site, à l'exception d'une graminée, l'Alpiste aquatique, *Phalaris aquatica* L., protégée par la loi en région PACA. Plus d'une centaine de touffes ont été notées (Cf. Figure 25) sur des talus en périphérie de parcelle, ou en bord de fossé dont une partie le long de Montel/Slama est impactée par le projet de voie de 40m. Il s'agit d'une espèce à vaste répartition méditerranéenne, également connue en Macaronésie et au Proche-Orient. Elle est connue en Méditerranée française, disparue ou très localisée (ou méconnue ?) dans certains départements, plus présente dans l'Hérault et surtout le Var où elle abonde par endroit.

L'application de la méthode d'évaluation des enjeux relatifs à la flore vasculaire permet d'attribuer à la plante un niveau d'enjeu spécifique global (contexte général) puis stationnel : les données de répartition en France et en PACA, comme la régression de la plante malgré une certaine plasticité écologique, incitent à lui conférer un enjeu spécifique qualifié d'«assez fort ». L'Alpiste étant une espèce bien adaptée aux sites perturbés, l'artificialisation du site ne justifie pas le déclassement du niveau d'enjeu stationnel de conservation par rapport à l'enjeu spécifique : l'enjeu stationnel est évalué comme «assez fort ». (Cf. Tableau 4).

Espèce

Enjeu
spécifiquePondération liée aux
populationsPondération liée à la qualité
du biotopeEnjeu
stationnel
de
conservation

Protection

Alpiste
aquatique,
Phalaris
aquatica L.

Assez fort

Effectifs notables
conformes à la
biologie de
l'espèce

=

Habitat anthropisé,
fragmenté au sein
d'une trame urbaine,

mais restant favorable
à un maintien d'une
population notable

=

Assez fort

Oui

Tableau 4 : Enjeux de conservation de l'Alpiste aquatique

Source: Ecosphère, 2012

On note également la présence sporadique de la Linaire de Sieber (*Kickxia elatine* (L.) Dumort. subsp. *sieberi* (Arcang.) Hayek). Cette espèce ne bénéficie pas d'une protection légale, et n'est pas inscrite sur les listes des Livres Rouges nationaux. Elle apparaît cependant au Catalogue de la flore rare et menacée en région PACA, et elle était présumée éteinte dans les Alpes-Maritimes lors de la parution de ce catalogue.

Le Tableau 5 présente les enjeux de conservation de la linaire de Sieber

Espèce

Enjeu
spécifique

Pondération liée aux
populations

Pondération liée à la qualité
du biotope

Enjeu
stationnel
de
conservation

Protection

Linaire de
Sieber,
Kickxia
elatine (L.)
Dumort.
subsp.
sieberi.

Fort

Effectifs réduits
(quelques
dizaines)

-

Stations très réduites
limitées à des
délaisés en contexte
urbain population
notable

-

Moyen

Non

Tableau 5 : Enjeux de conservation de la linaire de Sieber

Source: Ecosphère, 2012

La Figure 25 localise les stations d'Alpiste aquatique et de linaire de Sieber identifiées sur le site du projet.

Meridia_EspVeg092012_

Figure 25 : Cartographie de la flore à enjeu sur l'aire d'étude

Source: Ecosphère, 2012

3.3.3.3. Faune

Pour les différents groupes faunistiques identifiés les enjeux sont présentés dans le Tableau 6.

Insectes

Les 18 espèces observées sont communes ou très communes et ne constituent qu'un faible enjeu de conservation.

En termes d'enjeux stationnels, la zone d'étude ne présente, en l'état actuel des connaissances, qu'un faible intérêt en ce qui concerne les insectes.

Amphibiens

Aucune espèce n'a été observée à ce jour La zone d'étude ne présente, en l'état actuel des connaissances, aucun intérêt en ce qui concerne les amphibiens.

Reptiles

La seule espèce observée (couleuvre de Montpellier), bien que protégée en France, est très commune et ne constitue qu'un faible enjeu de conservation.

En termes d'enjeux stationnels, la zone d'étude ne présente, en l'état actuel des connaissances, qu'un faible intérêt en ce qui concerne les reptiles.

Oiseaux

Les espèces nicheuses observées à ce jour, bien que protégées en France pour certaines d'entre elles, sont communes à très communes et ne constituent qu'un faible enjeu de conservation.

Liste des oiseaux protégés au niveau national : Martinet noir, guêpier d'Europe (en migration), chardonneret élégant, verdier d'Europe, serin cini, hirondelle rustique, mésange bleue, mésange charbonnière, moineau domestique, cisticole des joncs, fauvette à tête noire, fauvette mélanocéphale.

En termes d'enjeux stationnels, la zone d'étude ne présente, en l'état actuel des connaissances, qu'un faible intérêt en ce qui concerne les oiseaux nicheurs.

Mammifères

La seule espèce observée (pipistrelle de Kuhl), bien que protégée en France, est très commune et ne constitue qu'un faible enjeu de conservation.

En termes d'enjeux stationnels, la zone d'étude ne présente, en l'état actuel des connaissances, qu'un faible intérêt en ce qui concerne les mammifères.

Tableau 6 : Synthèse des enjeux faunistiques

Source: Ecosphère, 2012

3.3.3.4. Analyse des enjeux fonctionnels

L'analyse cartographique de l'artificialisation du sol proposée dans le Guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques dans l'EcoVallée (juillet 2011) est conforme aux observations de terrain des écologues:

- . la zone d'étude est caractérisée par une très forte artificialisation : l'essentiel du site est occupé par du bâti (bâtiments et voirie) ;
- . elle est entourée de territoires également très fortement artificialisés au Nord, Ouest et Sud, un peu moins à l'Est.

En revanche, une petite partie de la zone d'étude, constituée d'un habitat diffus, de prairies de fauches et cultures maraichères, de friches diverses, apparaît faiblement artificialisée dans l'analyse cartographique figurant dans le guide ; ce constat est exact si l'on considère les espaces non ou peu construits comme faiblement artificialisés, mais doit être nuancé du fait d'une forte anthropisation et de la dégradation des milieux rencontrés.

Sur le site de Nice Méridia, d'autres éléments constituent des freins majeurs quant aux déplacements des espèces, que ce soit localement ou le long des grands axes identifiés à l'échelle de la vallée (déplacements longitudinaux le long du fleuve et de ses berges, ou dans les espaces ouverts de la plaine, déplacements transversaux d'est en ouest de piémont à piémont,...) :

- . L'extrême densité du réseau routier constitue un obstacle infranchissable pour la faune terrestre. Cet effet barrière entre le site et le Var est renforcé par l'artificialisation et les pentes des berges. En outre, le fleuve constitue un obstacle naturel aux échanges entre les massifs de rive droite et de rive gauche de la vallée

. La très forte pollution lumineuse des abords du site le rend très faiblement attractif pour les déplacements de la plupart des espèces animales qui y sont sensibles, en particulier certains chiroptères.

. La très forte urbanisation de la plaine mais aussi des piémonts des deux rives ne laisse qu'une place relictuelle à des habitats semi-naturels morcelés, disjoints, de surface réduite et en état de conservation dégradé. Sur le plan de la flore et des habitats, il n'existe plus aucune connexion naturelle entre ces espaces. Les seuls flux de semences possibles pour les espèces végétales zoochores se produisent de manière fortuite (par exemple lors du transport de matériaux lié à des travaux d'aménagement).

. Par ailleurs, on ne note sur le site d'étude aucune des plantes indicatrices sélectionnées pour l'analyse TVB. Parallèlement, les espèces végétales à enjeux sur le site sont désormais totalement déconnectées des populations les plus proches.

. En revanche, une espèce animale indicatrice a été contactée : la Cisticole des joncs (*Cisticola juncidis*), oiseau typique des friches herbacées. Sa présence dans ce contexte urbain traduit peut-être qu'il subsiste encore des possibilités de déplacement « en pas japonais », de proche en proche, pour certaines espèces d'oiseaux.

La présente les contraintes vis-à-vis des continuités.

Figure 26 : Diagnostic des continuités : carte des contraintes

Source: Ecosphère, 2012

La forte urbanisation et l'extrême densité du réseau routier a conduit à une rupture des continuités écologiques dans l'ensemble de ce secteur de la plaine du Var.

. Intérêt fonctionnel pour la flore

Du point de vue des peuplements floristiques, la zone d'étude est un quasi isolat au milieu de zones fortement urbanisées. Hormis les semences anémochores, les éventuels flux d'espèces (graines ou plants) ont lieu essentiellement sous la forme d'introductions accidentelles lors de travaux d'aménagement.

L'intérêt fonctionnel de la zone d'étude est donc faible en ce qui concerne la flore.

. Intérêt fonctionnel pour la faune

Du point de vue faunistique, la zone d'étude est également très isolée. Seules les populations oiseaux entretiennent des échanges significatifs avec les zones naturelles plus ou moins éloignées.

Espèces indicatrices TVB :

La Cisticole des joncs, oiseau des friches nichant sur le site de Nice Méridia, est la seule espèce indicatrice des continuités écologiques (au sens du Guide pour la prise en compte de la biodiversité) qui ait été observée.

Halte migratoire :

L'observation d'une Tourterelle des bois (*Streptopelia turtur*) indique également que la zone d'étude, disposant de quelques surfaces non encore complètement artificialisées, présente un certain intérêt comme halte pour les oiseaux migrateurs. Cet intérêt est renforcé, notamment au printemps, par la situation particulière de la basse vallée du Var, proche du littoral et à l'extrémité d'un axe de déplacement majeur, les vallées du Var et de ses affluents. En effet, les migrateurs transsahariens qui s'y arrêtent après la traversée de la Méditerranée ont besoin de reconstituer leurs forces et sont donc très sensibles à la disponibilité en zones d'alimentation et de repos.

Zone d'alimentation :

Beaucoup d'oiseaux nichant en ville (Hirondelle de fenêtre, Martinet noir, Tourterelle turque, etc.) trouvent une partie de leur alimentation et de celle de leurs poussins dans la campagne environnante. La présence de zones naturelles à proximité de leurs sites de reproduction est un avantage significatif, car elle diminue les distances à parcourir et augmente donc le succès de reproduction.

Compte-tenu de la taille réduite de la zone d'étude, de la qualité médiocre des habitats qui la compose (forte artificialisation), nous évaluons son niveau d'enjeu fonctionnel à moyen.

3.3.3.5. Synthèse de l'intérêt faune/flore du site du projet

Le site du projet est fortement anthropisé : tous les habitats sont artificiels. La diversité faunistique et

floristique est faible.

Une espèce protégée de flore (l'alpiste aquatique) est cependant présente en abondance (plus d'une centaine de touffes).

Concernant la faune, quelques espèces protégées ont été observées (couleuvre de Montpellier, pipistrelle de Kuhl, oiseaux, etc.). Cependant, ces espèces sont communes à très communes et ne constituent qu'un enjeu faible vis-à-vis du projet.

Groupe

Taxon

Protection

Enjeu intrinsèque

Enjeu stationnel

Habitats

Pas d'enjeu notable

Flore

Alpiste aquatique

PR

Assez fort

Assez fort

Linaire de Sieber

Assez fort

Moyen

Faune

Pas d'enjeu notable

Fonctionnalités
écologiques

Oiseaux : zone de
reproduction de la
cisticole des joncs,
halte migratoire,

zone d'alimentation

Moyen

Tableau 7 : Enjeux de conservation

Source: Ecosphère, 2012

3.4. PAYSAGE ET PATRIMOINE CULTUREL

3.4.1. Paysage

3.4.1.1. Entités paysagère et grand paysage

Selon l'atlas des paysages des Alpes-Maritimes, le site du projet fait partie de l'entité paysagère basse vallée du Var : « cette ancienne frontière est devenue un couloir de développement où l'urbanisation se partage l'espace avec l'agriculture et le fleuve ».

La Figure 27 illustre le système et les tendances d'évolution de l'entité paysagère « basse vallée du Var ».

Figure 27 : Illustration du système et des tendances d'évolution de la basse vallée du Var

Source: Atlas des paysages des Alpes-Maritimes

Les déterminants géographiques de cette entité sont l'écoulement du Var et son influence sur le relief, ainsi que la géologie et la géomorphologie : le cours d'eau a creusé son lit, en y accumulant sables et graviers, entre 2 hauteurs de poudingue.

La ligne de rupture entre le fond plat et le versant rocheux est encore nettement marquée et mérite d'être soulignée (Cf. Figure 28).

Concernant l'occupation du sol, les cultures intensives sur les riches terres alluviales ont remplacé la ripsylve. Depuis 20 ans, les nouvelles constructions et les voies de circulation se sont rapprochées du lit du fleuve alors que les centres anciens sont perchés sur les collines dominant la plaine.

L'estuaire du Var, enserré par une importante zone économique, représente un véritable couloir de nature surnommé « la petite Camargue » pour la grande variété ornithologique qu'il recèle.

La vallée se limite pour les automobilistes à un paysage mouvant, un couloir visuel sans caractère, fortement dégradé dans sa partie basse.

Figure 28 : Vue de la basse vallée du Var

Source: Atlas des paysages des Alpes-Maritimes

Les axes de réflexion pour cette entité paysagère sont :

- . Rivières et voies de communication, liens des paysages départementaux :
- Maintenir et valoriser les fleuves et les rivières comme charpente des paysages départementaux ;
- Mettre en valeur ou reconquérir les axes de perception majeurs ;
- Améliorer la gestion du paysage routier ;
- . L'OIN : construire l'éco-vallée, projet équilibré entre la ville bâtie et la trame verte :
- Maintenir l'intégrité et la fonction de lien du fleuve ;
- Dominer le projet paysager des versants ;
- Construire une image urbaine de la ville linéaire de la vallée.

3.4.1.2. Occupation du sol

Le projet se situe en frange urbaine, à proximité d'infrastructures importantes (autoroute A8, stade Nikaïa, etc.).

La Figure 29 permet de localiser les occupations du sol dans le secteur du projet.

Figure 29 : Occupation du sol

Source : ARTELIA

3.4.1.3. Consommation d'espace

Sur le site du projet, le bilan de l'occupation de l'espace est le suivant (Cf. 3.3.3.1 et Figure 24) :

Type d'occupation du sol

Surfaces actuelles (ha)

Milieus naturels et semi-naturels

4,60

Agricole

1,23

Bâti/parking/voiries

18,58

Total

24,41

3.4.1.4. Contexte paysager local

Bordé au Sud par les plaques monofonctionnelles de l'Aéroport, du Marché d'Intérêt National (MIN), de la Cité administrative, et du grand ensemble des Moulins et au Nord par des terrains agricoles aux occupations souvent illégales, le territoire de Nice Méridia est aujourd'hui une frange urbaine caractérisée par une agriculture en voie de disparition, des occupations précaires, un bâti de mauvaise qualité, des espaces publics limités aux grandes routes.

Le site est peu susceptible, en l'état, d'attirer des populations ou des activités qui ont par ailleurs accès aux collines. Sa tendance naturelle est cependant aujourd'hui d'accueillir des petites zones d'activités éparses, ce qui accentue la dévalorisation du territoire.

Le paysage du site du projet peut être caractérisé comme étant chaotique. Les parcelles sont utilisées de manière « anarchiques » au hasard de leur acquisition ou de leur location.

Le périmètre du projet est actuellement occupé par :

- . Des friches ;
- . Des serres maraichères ;
- . Des zones bâties.

Les zones bâties sont :

- . des commerces (Lidl, restauration rapide, etc.)
- . des garages et concessionnaires ;
- . Nice matin ;
- . Un Etap'Hotel ;
- . Un commissariat de police ;
- . Des établissements scolaires ;
- . Des habitations ;
- . Des activités économiques diverses.

Quelques photos permettent d'illustrer ces occupations du sol (Cf. Figure 30).

IMG_1316.JPG

P1070113.JPG

La Figure 31 est une vue aérienne du périmètre du projet et la Figure 32 présente la vue sur le site depuis le coteau du quartier Sainte-Marguerite.

Figure 30 : Photos des occupations actuelles du site Nice Méridia

Source : Equipe de MOEU (Devillers, Artelia, Transversal, Bourdin)

Figure 31 : Vue aérienne sur le site du projet

Sources : EPA

Figure 32 : Vue sur le site depuis le coteau Est (quartier Sainte-Marguerite)

Sources : EPA

3.4.2. Patrimoine culturel et archéologique

3.4.2.1. Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager

Les Zones de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP) sont définies et réglementées dans les articles L.642-1 à L.642-7 du Code du Patrimoine et le décret 84-304 du 25 Avril 1984. Elles garantissent la préservation d'un environnement citadin de qualité tant d'un point de vue de l'organisation des centres que des aménagements architecturaux et paysagers pouvant être réalisés.

Le 12 juillet 2010, les ZPPAUP ont été remplacées par les Aires de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AMVAP).

Il n'y a ni ZPPAUP, ni AMVAP sur la commune de Nice.

3.4.2.2. Monuments historiques classés et inscrits

Les monuments historiques sont encadrés par la Loi du 31 décembre 1913, plusieurs fois complétée, et par la Loi 97-179 du 28 Février 1997 relative à l'instruction des autorisations de travaux dans les champs de visibilité (articles L.621-1 à L.621-34 du Code du Patrimoine). La reconnaissance et la protection de ces patrimoines pour leur qualité architecturale et leur valeur culturelle implique une gestion de leurs abords par des traitements spécifiques.

- . monuments historiques classés : ils regroupent des immeubles dont la conservation présente, du point de vue historique et de l'art, « un intérêt public » ;
- . monuments historiques inscrits : ils regroupent les immeubles qui, sans justifier de classement, présente « un intérêt suffisant » d'histoire ou d'art pour rendre désirable la préservation.

D'après la base de données Mérimée, 78 Monuments Historiques sont classés ou inscrits sur la commune de Nice.

Le périmètre du projet ne recoupe aucun périmètre de protection de monument historique (périmètre de 500 m autour de chaque monument).

3.4.2.3. Sites classés et inscrits

Les sites protégés sont définis aux articles L.341-1 à L.341-22 du Code de l'Environnement et article L.630-1 du Code du Patrimoine.

Sont distingués :

- . Les sites inscrits où les travaux autres que ceux d'exploitation courante doivent faire l'objet d'une déclaration préalable adressée au Préfet ;
- . Les sites classés où toute modification de l'état des lieux est soumise à l'autorisation spéciale du ministre chargé de l'environnement, après avis de la commission départementale des sites et, si le ministre le juge nécessaire, de la commission supérieure des sites.

Le site du projet n'est inclus dans aucun site classé ou inscrit. Le site le plus proche est le site inscrit « bande côtière de Nice à Théoule », à environ 2 km à l'Ouest du périmètre du projet, sur la commune de Saint-Laurent-du-Var.

3.4.2.4. Patrimoine mondial de l'Humanité

Aucun élément architectural situé à proximité n'est listé au Patrimoine mondial de l'humanité (Unesco).

3.4.2.5. Archéologie

L'archéologie préventive est règlementée dans le Code du Patrimoine, livre V, chapitre 2, article L.522-5 et le décret 2004-490 du 3 juin 2004 relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive. Des Zones de Présomption de Prescription Archéologique (ZPPA) sont définis. Ce sont en général des secteurs imperceptibles et résultants de divers travaux de fouilles passés. Les ZPPA ne sont pas une servitude d'urbanisme. Elles permettent à l'état de prendre en compte par une étude scientifique, les éléments du patrimoine archéologique et de prescrire ces zones. En conséquence, l'Etat pourra dans un

délai fixé par la loi, formuler des prescriptions de diagnostic archéologique et de fouilles éventuelles. En cas de découverte fortuite durant la phase chantier, les travaux devront s'interrompre immédiatement.

Sur la zone d'étude, selon la DRAC (Cf. Annexe 3), le potentiel archéologique de la zone où se situe le projet est très faible. En conséquence, aucune prescription archéologique ne sera émise dans l'emprise du projet.

3.5. MILIEU HUMAIN

3.5.1. Découpage administratif

. Métropole Nice Côte d'Azur

La métropole Nice Côte d'Azur a été créée le 1er janvier 2012. C'est la 1ère métropole de France.

Elle regroupe 46 communes (dont Nice) et 550 000 habitants sur un territoire de 1 400 km².

Elle a 9 compétences :

- . Développement et aménagement économique, social et culturel ;
- . Aménagement de l'espace métropolitain ;
- . Politique locale de l'habitat ;
- . Politique de la ville ;
- . Gestion des services d'intérêt collectif ;
- . Protection et mise en valeur de l'environnement et politique du cadre de vie ;
- . Transports scolaires ;
- . Voirie départementale ;
- . Promotion économique du territoire à l'international.

Avant le 1er janvier 2012, les structures suivantes se sont succédées :

- . Communauté d'agglomération de Nice-Côte d'Azur (CANCA) jusqu'au 29 décembre 2008 ;
- . Communauté urbaine de Nice Côte d'Azur (NCA) jusqu'au 31 décembre 2011.
- . Commune de Nice

La ville de Nice s'étend sur 7 200 ha (72 km²). Son territoire est découpé en 8 quartiers (Cf. Figure 33). Ces 8 quartiers de proximité ont été définis en juin 2001 à Nice au regard de spécificités culturelles et historiques, puis de considérations topographiques et urbaines.

Le périmètre du projet est situé dans le quartier 1 « plaine et coteaux ».

Périmètre
du projet

Figure 33 : Quartiers de Nice

Source : Nice Côte d'Azur

3.5.2. Contexte socio-économique

Toutes les informations chiffrées sont issues de l'INSEE, du diagnostic du Plan Local d'Urbanisme de Nice et de l'étude sur la « situation économique et démographique de la plaine du Var » (INSEE 2008).

3.5.2.1. Démographie

. La plaine du Var

La plaine du Var représente 11% de la population des Alpes-Maritimes, soit environ 116 400 personnes. Depuis 1999, la population a augmentée de 1,2 %* par an en moyenne ce qui est un rythme nettement supérieur à celui des Alpes-Maritimes (+ 0,8 %) et de la région PACA (+0,9 %).

La population de la plaine du Var est plus jeune que celle des Alpes-Maritimes.

. Nice

La commune de Nice compte 340 735 habitants. La population a augmenté de 5,6 % entre 1968 et 2009. Elle représente environ 32 % de la population des Alpes Maritimes et 62 % de la population de Nice Côte d'Azur. Le Tableau 8 présente l'évolution de la population de la ville de Nice sur 40 ans.

1968

1975

1982

1990

1999

2009

Population

322 442

344 481

337 085

342 439

343 123

340 735

Densité moyenne
(hab. /km²)

4 4483,3

4 789,8

4 686,9

4 761,4

4 770,9

4 737,7

Tableau 8 : Evolution de la population de Nice entre 1968 et 2009

Source : INSEE

NB : une évolution des méthodes de recensement en 2006 fait apparaître une légère baisse (- 0,7 %) de la population entre 1999 et 2009.

Après une période de forte croissance entre 1968 et 1975, la population niçoise a connu une baisse entre 1975 et 1982, pour ensuite reprendre une croissance plus modérée.

Nice connaît une augmentation de la part des moins de 15 ans, ce qui révèle l'attractivité de la ville pour les familles.

3.5.2.2. Habitat

Le nombre de logements sur la commune de Nice est de 219 870 en 2009.

Entre 1999 et 2009, le nombre de logement a augmenté de 3,7 %, ce qui représente environ 790 logements par an.

La répartition et l'évolution des catégories de logements sont présentées dans le Tableau 9.

1999 (%)

2009 (%)

Ensemble

211 972 (100)

219 870 (100)

Résidences
principales

164 910 (77,8)

163 859 (74,5)

Résidences
secondaires

19 520 (9,2)

28 567 (13,0)

Logements vacants

27 542 (13,0)

27 444 (12,5)

Tableau 9 : Répartition et évolution des catégories de logement de Nice entre 1999 et 2009

Source : INSEE

Le nombre de logements secondaires et de logements vacants représente une part importante du parc total de logements.

Selon le diagnostic du PLU, au 1er janvier 2008, Nice dispose de 20 644 logements sociaux, soit 11,4 % des logements (résidences principales). La ville de Nice est donc sous les objectifs de la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (loi SRU) qui porte à 20 % le taux de logements sociaux.

Localement, quelques habitations individuelles et logements collectifs sont dispersés sur le périmètre du projet.

A l'Est et au Sud, séparés du projet par des routes, des zones de logement collectif sont présentes à moins de 100 m du projet.

3.5.3. Activités

3.5.3.1. Activités économiques

. La plaine du Var

En 2006, la plaine du Var était le siège de 60 000 emplois dans 10 200 établissements. Cela représente 17 % des salariés des Alpes-Maritimes.

. Nice

Les activités sur la commune de Nice sont principalement liées aux activités tertiaires de commerce, transport et service (Cf. Tableau 10).

Secteur d'activité

% (par rapport au nombre d'établissement)

Part de l'agriculture (en %)

0,7

Part de l'industrie (en %)

3,7

Part de la construction (en %)

11,0

Part du commerce, transports et services divers (en %)

70,1

Part de l'administration publique, enseignement, santé et action sociale (en %)

14,6

Tableau 10 : Répartition par secteur d'activité (pourcentage par rapport au nombre d'établissements)

Source : INSEE

Sur le périmètre du projet, sont présentes de nombreuses activités : restauration rapide, commerce, industrie

(Nice Matin), enseignement.

3.5.3.2. Activités industrielles et ICPE

Les activités relevant de la législation des installations classées sont énumérées dans une nomenclature qui les soumet à un régime d'autorisation ou de déclaration en fonction de l'importance des risques ou des inconvénients qui peuvent être engendrés soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité, la salubrité publiques, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature, de l'environnement et des paysages, soit pour la conservation des sites et des monuments ainsi que des éléments du patrimoine archéologique.

De plus, certaines installations soumises à autorisation sont susceptibles de créer, par danger d'explosion ou d'émanation de produits dangereux, des risques considérés comme importants pour la santé ou la sécurité des populations avoisinantes et pour l'environnement, qui sont classées en SEVESO.

Pour les établissements à risques d'accidents majeurs, sont distingués par ordre d'importance décroissante sur le plan du potentiel de nuisances et de danger :

. les installations AS : cette catégorie correspond aux installations soumises à autorisation avec servitudes d'utilité publique pour la maîtrise de l'urbanisation, elle inclut les installations dites « seuil haut » de la directive SEVESO II (670 établissements en France en 2005 dont 23 stockages souterrains de gaz naturel) ;

. les installations dites « seuil bas » : cette catégorie correspond au seuil bas de la directive SEVESO II (543 établissements en France en 2005).

La ville de Nice compte de nombreuses ICPE (Cf. Figure 34) mais pas de site SEVESO.

Localisation
(approximative)
du projet

Figure 34 : Installations Classées pour la Protection de l'Environnement

Source : Nice Côte d'Azur

Il n'y a pas D'ICPE soumise à autorisation dans le périmètre du projet.

3.5.3.3. Risques liés aux activités

. Risque transport matières dangereuses :

A Nice, le Transport de Matières Dangereuses (TMD) s'effectue selon plusieurs voies (Cf. Figure 35):

- . Le transport par route : il représente 70% du trafic TMD, principalement sur l'autoroute A8 ;
- . Le transport par fer : un trafic important d'hydrocarbures et de produits chimiques se fait par voie ferroviaire entre Marseille et l'Italie. L'agglomération niçoise est une zone de transit importante ;
- . Le transport par canalisation : il permet d'approvisionner l'agglomération niçoise en gaz naturel. 2 gazoducs desservent des postes de détente, l'un situé à l'Ouest dans la plaine du Var, et l'autre à l'Est dans la vallée du Paillon ;
- . Le transport maritime (trafic important de navires en Méditerranée, et notamment sur l'axe Gènes-Marseille).

Localisation
(approximative)
du projet

Figure 35 : Risque Transport Matières Dangereuses

Source : Nice Côte d'Azur

Les voiries encadrant le site peuvent être utilisées pour le TMD et l'A8 se trouve à moins de 400 m au Sud-Ouest du projet.

2 canalisations gaz passent en bordure du projet (Figure 36) :

- . Nice la digue / Castagniers, DN300 (Nord/Sud) ;
- . Cagnes-sur-Mer / Nice la digue, DN200 (Est/Ouest).

GRTgaz a d'ores et déjà été consulté afin de connaître les zones de danger, les largeurs de servitude et les prescriptions (Cf. Annexe 4).

Périmètre du
projet

Figure 36 : Risque lié à la canalisation GRTgaz

Source : GRTgaz

Nota : le disque blanc correspond à la zone de projet au moment de la consultation de GRTgaz (2006, Cf. Annexe 4), avant identification du périmètre précis de la ZAC Nice Méridia

. Risque technologique

Il n'y a pas d'installation Seveso sur la commune de Nice.

. Sites et sols potentiellement pollués

D'après les bases de données BASIAS et BASOL, 2 sites potentiellement pollués sont localisés dans l'emprise du périmètre du projet (Cf. Figure 37) :

Identifiant

Basias

Nom

Activité

Etat

Occupation actuelle

PAC0604255

Atelier de
mécanique générale
et ferronnerie

Mécanique industrielle,
Fabrication de coutellerie,
Garages, ateliers, mécanique et
soudure

Activité terminée

Enseignement -
Ecole primaire
et collège

PAC0600683

Huileries Audemard

Fabrication d'huiles et graisses
végétales et animales (huile
végétale et animale, y compris
fonderie de suif), hors huile
minérale (Voir C19.20Z), Dépôt
de liquides inflammables (D.L.I.)

Activité terminée

Commissariat

Tableau 11 : Sites potentiellement pollués dans l'emprise du projet

Source : Basias

Bien que cela ne soit pas répertorié dans les bases de données, il est à noter qu'à la suite de l'activité des huileries Audemard une activité industrielle de transformation de matières plastiques (Delta Chimie) s'est installé en 1960 sur le site et a fermé en 1988.

Figure 37 : Sites potentiellement pollués

Sources : BASIAS et BASOL

Des prélèvements ont été réalisés en 2008 par le laboratoire de l'environnement au Nord du commissariat (Cf. Figure 38).

Le rapport d'analyse met en évidence que l'état des milieux est compatible avec les usages envisagés (logements, bureaux, locaux d'enseignement supérieur, etc.) ou constatés excepté pour le point PM24. Les valeurs mesurées pour ce point se situent dans la zone d'incertitude en raison des PCB. Une évacuation des terres en Centre d'Enfouissement Technique de classe II ou I pourrait être nécessaire (pour les terres excavées sur environ 3 m de profondeur).

N

N

N

Figure 38 : Carte de localisation des prélèvements de sol

Sources : Laboratoire de l'environnement - NCA

3.5.3.4. Agriculture

L'agriculture niçoise est péri-urbaine, intensive, à haute valeur ajoutée et faible consommatrice d'espace. Les exploitations, rarement d'un seul tenant, se trouvent de plus en plus imbriquées dans le tissu urbain.

D'après les 2 derniers recensements agricoles réalisés par l'INSEE, l'agriculture est en recul avec une diminution du nombre d'exploitations et une diminution de la surface cultivée.

Nombre d'exploitation

Surface Agricole Utile des exploitations agricoles (ha)

1988

2000

1988

2000

582

327

417

226

Tableau 12 : Evolution de l'agriculture à Nice entre 1988 et 2000

Source : INSEE

Sur le site du projet, des serres maraichères sont en exploitation (sur environ 1,2 ha, soit 5% de la surface du projet).

3.5.3.5. Activités touristiques

La côte d'Azur reçoit chaque année 8 millions de visiteurs, soit 1,5 % du tourisme mondial.

Le tourisme s'est révélé à Nice au XVIIIème siècle sous forme de séjours hivernaux pour aristocrates connus. Les pionniers furent les anglais, puis vinrent les russes et les américains. Ces touristes imprègnèrent la région d'une vie élégante et mondaine. Peu à peu le tourisme populaire s'est développé et étendu à la saison estivale, mais ce n'est qu'après la seconde guerre mondiale que la saison d'été l'emporta définitivement sur celle d'hiver. Au XXIème siècle, le tourisme est toujours la première activité économique de la région niçoise.

La région niçoise a de nombreux atouts qui permettent d'attirer les touristes en été mais également en hiver :

- . Une bande littorale où de nombreuses activités aquatiques peuvent se pratiquer ;
- . Un arrière-pays (notamment le parc national du Mercantour) marqué par le relief où de nombreuses randonnées VTT et pédestres ainsi que des descentes de clues s'offrent aux touristes. En hiver, les randonnées en raquettes viennent remplacer ces activités estivales ;
- . Les premières stations des Alpes sont à 1 h de route depuis Nice.

Des fêtes sont organisées à Nice tout au long de l'année dont le carnaval (en février-mars).

A proximité directe du périmètre du projet se trouve le stade Nikaïa et les équipements sportifs. Le stade, en plus d'être utilisés pour les événements sportifs, est également une salle de concert/spectacles.

3.5.4. Déplacements

3.5.4.1. L'enquête ménages déplacements des Alpes Maritimes (EMD06)

L'Enquête Ménages Déplacements des Alpes-Maritimes demande à toutes les personnes d'un même logement de décrire dans le détail leurs déplacements de la veille (motif, modes, origine, destination, horaires), hors samedi et dimanche. Elle permet de connaître avec précision les caractéristiques de la mobilité individuelle ainsi que les flux de déplacements de l'ensemble des résidents.

L'Enquête conduite dans le département des Alpes-Maritimes s'inscrit dans une démarche partenariale qui regroupe l'ensemble des 8 autorités organisatrices de transport : État, Région, Conseil Général 06 et les 5 autorités urbaines (Nice Côte d'Azur, Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, Communauté d'Agglomération de la Riviera Française, le Syndicat Intercommunal des Transports Publics de Cannes, Le Cannet, Mandelieu-La Napoule, et Sillages). Le Syndicat Mixte de Transports des Alpes-Maritimes (SYMITAM), la Chambre de Commerce et d'Industrie, l'ADAAM, le Comité Régional de Tourisme et la Communauté d'Agglomération Pôle Azur Provence (CAPAP) se sont associés à la démarche.

L'enquête a été menée d'octobre 2008 à mai 2009 sur un panel de 18 000 personnes, sur l'ensemble du département des Alpes-Maritimes et quelques communes de l'Est du Var et fait suite à une première enquête de 1998, portant uniquement sur le littoral et le moyen pays. L'objectif est de comprendre les dynamiques à l'oeuvre dans l'ensemble du département pour permettre une approche globale et intégrée.

L'enquête permet de disposer de données précieuses sur la mobilité des habitants et les flux de déplacements dans le département et d'identifier les enjeux majeurs pour les politiques publiques, notamment en matière de transport, et les avancées constatées ces dernières années, tant dans les pratiques individuelles de déplacements que dans les stratégies d'aménagement et de développement durable mises en oeuvre par les collectivités.

A l'issue de l'enquête, les constats observés sur les dix dernières années sont les suivants :

- . Une baisse de la mobilité individuelle plus importante que celle constatée dans les autres agglomérations françaises due essentiellement à la baisse des déplacements en voiture ;
- . Une très forte progression des déplacements en transports collectifs ;
- . Une évolution vers de nouveaux usages et habitudes, reflétant les profondes évolutions sociétales et l'impact du développement des transports collectifs dans les Alpes-Maritimes ;
- . Une baisse des courts déplacements et une augmentation des plus longs ;
- . Des déplacements d'échanges entre les territoires des Alpes-Maritimes qui augmentent, même si les déplacements internes et ceux de proximité restent fortement prépondérants ;
- . Des temps de déplacement stables et des motifs inchangés ;
- . Des déplacements essentiellement à l'intérieur des Alpes-Maritimes ;
- . Des déplacements d'échanges, fortement motivés par le travail, privilégiant la voiture ;
- . Un lien fort entre mode d'urbanisation ou densité d'habitation et mode de déplacement.

Les spécificités constatées dans les Alpes-Maritimes sont les suivantes :

- . La marche à pied très développée dans les agglomérations du littoral mais aussi dans le Haut-Pays ;
- . Des deux-roues motorisés très utilisés par les actifs des villes littorales ;
- . Un Haut-Pays avec un double fonctionnement, de proximité mais aussi dépendant des agglomérations ;

- . Un Moyen-Pays de l'Est du Var très lié aux Alpes-Maritimes,
- . Des déplacements d'échanges en croissance, avec Sophia-Antipolis et entre les pôles urbains majeurs.

La Figure 39 présente l'évolution du nombre de déplacements quotidiens par habitants entre 1998 et 2009 sur le département des Alpes-Maritimes.

Figure 39 : Evolution du nombre de déplacements quotidiens par habitant

Sources : EMD06

La voiture reste le mode de déplacement prépondérant même si elle est en recul (-19 % entre 1998 et 2009).

Les transports en commun sont en plein essor (+ 17 % entre 1998 et 2009).

Les déplacements à pied représentent un tiers des déplacements azuréens.

3.5.4.2. Réseau routier

Le réseau actuel de transport est organisé autour de 3 réseaux (Cf. Figure 40) :

- . Réseau de grand transit composé de l'Autoroute A8 support du trafic de transit. La zone dispose de 3 échangeurs : Nice Promenade et Nice Saint-Augustin au Sud et Saint-Isidore au Nord ;
- . Réseau primaire : routes métropolitaines 6202, 6202 bis et la route de Grenoble. Ce réseau est relié directement au réseau primaire, il permet de compléter le maillage afin de desservir l'ensemble des communes du secteur ;
- . Réseau secondaire : réseau à vocation de liaisons inter-quartiers mais également de desserte des différentes activités, il comprend notamment le boulevard Paul Montel, le boulevard Slama et l'avenue Ste Marguerite.

Remarque : Depuis le 1er janvier 2012, date de création de la métropole Nice Côte d'Azur, les routes départementales ont été reclassées en routes métropolitaines.

Figure 40 : Réseau routier

Source : Egis mobilité – étude voie de 40 m

Les données trafic présentées dans ce chapitre sont issues de l'étude Egis Mobilité réalisé pour le projet de la voie de 40 m.

Les niveaux de trafics sont issus des comptages automatiques réalisés entre le 11/03/09 et le 17/03/09 sur les principales voies du secteur.

Les cartes de la Figure 41 représentent les niveaux de trafics tous véhicules aux deux heures de pointe.

Vers la Promenade des anglais

Vers la Promenade des anglais

Vers centre-ville
de Nice

Vers centre-ville
de Nice

Légende :

HPM : Heures de Pointe du Matin

HPS : Heures de Pointe du Soir

Périmètre du projet

Figure 41 : Trafic actuel

Source : Egis mobilité – étude voie de 40 m

La Figure 42 illustre les niveaux de saturation observés. La route métropolitaine 6202 (route de Grenoble) présente des tronçons proches de la saturation aux heures de pointe du matin et du soir (Cf. Figure 42, tronçons en pointillés rouge). De même pour les axes Est-Ouest (Traverse de la Digue des Français et Traverse des Arboras).

Vers la Promenade des anglais

Vers la Promenade des anglais

Vers centre-ville
de Nice

Vers centre-ville
de Nice

Figure 42 : Niveau de saturation du réseau routier

Source : Egis mobilité – étude voie de 40 m

Les liaisons avec le centre-ville se feront par les axes suivants :

- . Route de Grenoble puis boulevard René Cassin et promenade des Anglais ou voie Mathis ;
- . Boulevard Monteil/Slama puis boulevard René Cassin et promenade des Anglais ou voie Mathis.

Les trafics sur ces axes sont les suivants :

- . Voie Mathis : 55 000 veh/j ;
- . Promenade des anglais : 75 000 veh/j.

Perspectives d'évolution du réseau routier :

La route métropolitaine 6202 (ou route de Grenoble), longeant le périmètre du projet à l'Ouest, est appelée, à terme, à devenir un axe au caractère urbain établi.

A l'horizon 2016, le boulevard Slama, longeant le périmètre du projet à l'Est, sera élargi et prolongé jusqu'au Nice Stadium avec la création d'une voirie urbaine de 40 mètres de large support d'un TCSP (Transport en Commun en Site Propre), de dessertes routières et en modes doux.

Le demi-échangeur de la Baronne, en rive droite du Var, à environ 4 km au Nord du projet, permettra de mieux diffuser le trafic entre les routes métropolitaines 2209 et 6202 bis.

3.5.4.3. Transport en commun

Le réseau urbain lignes d'Azur de NCA comprend :

- . Une ligne de tram ;
- . 73 lignes de bus ;
- . 2 lignes pour desservir l'aéroport ;
- . 1 ligne pour desservir le parc Nikaïa ;
- . 6 lignes pour desservir le « moyen et le haut pays ».

6 lignes de bus desservent le secteur du projet (9, 10, 11, 51, 59 et 70) ainsi que 3 lignes « moyen et haut pays » (730, 740 et 750).

Les lignes 9 et 10 sont les plus régulières avec un bus toutes les 7 à 8 minutes.

Les fréquences sur les autres lignes sont comprises entre 15 minutes et 1h.

Figure 43 : Réseau de transport en commun dans le secteur du projet

Source : Lignes d'Azur

D'après le diagnostic du Plan de Déplacements Urbains de la métropole Nice Côte d'Azur (concertation en cours), la fréquentation du réseau bus/tramway connaît une forte évolution en termes de fréquentation avec

66,5 millions de voyageurs en 2011, soit + 45 % en 4 ans (130 lignes et des lignes spécifiques).

Perspectives d'évolution du réseau de transport en commun :

A moyen terme, le réseau de transport en commun de Nice va être renforcé par la création de 2 lignes de Transport en Commun en Site Propre (Cf. Figure 44) :

- . La ligne Est-Ouest (future ligne 2) du tramway viendra desservir le périmètre du projet en 2017 par la Traversée de la Digue des Français ;
- . La ligne Sud-Nord reliant l'aéroport à Lingostière, qui passera le long du périmètre du projet et qui desservira également le Stade Allianz Riviera.

Ces 2 lignes se croiseront au niveau du pôle multimodal Nice Aéroport. Le pôle d'échanges multimodal sera équipé d'une offre importante en parc relais et contribuera au développement des transports en commun dans l'agglomération niçoise et notamment dans la plaine du Var.

Périmètre
approximatif
du projet

Figure 44 : Schéma directeur du réseau de transport en commun à l'horizon 2030

Source : NCA

R:\AFFAIRES\420\420XXXX-DVT-MPT-NBT 4270289 - EPA PLAINE DU VAR MERIDIA\3. DONNEES D'ENTREE\ENVIRONNEMENT, ECOVALLEE & REGLEMENTAIRE PLU\4_Milieu humain\Transport\Reseau cyclable existant Nice[1].jpg
3.5.4.4. Modes de déplacements doux

D'après le diagnostic du Plan de Déplacements Urbains de la Métropole Nice Côte d'Azur, la marche à pied est une pratique particulièrement développée dans la Métropole et notamment en ville. Elle représente 38 % des déplacements. Le vélo est un usage qui se développe sur le littoral avec notamment 600 000 cyclistes qui traversent chaque année le pont du Var (Pont Napoléon III).

Dans le secteur du projet, des trottoirs sont présents le long de la route de Grenoble et du boulevard Montel/Slama.

La Figure 45 présente un extrait de la carte du réseau cyclable sur Nice.

Figure 45 : Extrait de la carte du réseau cyclable sur la ville de Nice

Source : NCA

Une piste cyclable longe la mer puis le Var.

Un « morceau » de piste cyclable existe le long du boulevard Slama (Cf. Figure 46) en bordure du périmètre du projet.

Figure 46 : Espace partagé pour les piétons et les cyclistes le long du boulevard Slama

Source : Artelia

. Plan vélo 2005-2015

Le schéma départemental des pistes cyclables est l'un des volets de la politique de déplacement mise en place par le Conseil général des Alpes Maritimes.

Le déploiement de ce plan vélo à Nice va permettre d'atteindre 125 km de pistes cyclables d'ici 2013. En 2008, il n'y avait que 39 km de réseau cyclable. En mai 2012, déjà 63 km de réseau cyclable ont été réalisés en ville.

. Dispositif vélobleu

Depuis juillet 2009, NCA a mis en place un réseau de vélo en libre-service composé de 175 stations réparties sur le territoire de la ville de Nice et de 1750 vélos disponibles. Avec plus de 710 500 trajets en 2011, le Vélobleu fait aujourd'hui partie du quotidien des azuréens.

2 stations sont situées (Cf. Figure 45) à proximité du périmètre du projet.

Figure 47 : Plan du réseau Vélobleu dans le secteur du projet

Source : NCA

3.5.4.5. Réseau ferré

2 lignes ferroviaires desservent Nice :

- . La ligne littorale qui traverse le Var : liaison TGV vers Marseille et Paris, liaison avec Cannes et l'Italie, etc. Cette ligne dessert la gare de Saint-Augustin, située à 1,3 km au Sud du projet
- . La voie ferrée des chemins de fer de Provence, reliant Nice à Digne.

La ligne littorale est très fréquentée tout comme la gare de Saint-Augustin qui dessert les quartiers des Moulins, la zone d'activité de l'Arénas et l'aéroport de Nice.

Perspectives d'évolution du réseau ferré :

A moyen terme, le réseau ferroviaire va connaître deux évolutions majeures :

- . La première concerne la mise à 3 voies de la ligne entre Cannes et Nice, ce qui permettra tout à la fois d'augmenter le cadencement et d'améliorer les conditions d'exploitation de la ligne, et donc la régularité ;
- . La seconde concerne la création d'un pôle d'échanges multimodal accueillant, outre les services ferroviaires renforcés comme il vient d'être dit, 2 lignes de tramway (Est-Ouest et Sud-Nord), les lignes du réseau de bus de NCA, ainsi que des navettes en direction des aéroports.

Par ailleurs, la réalisation de la ligne Sud-Nord du tramway, empruntera le tracé de la voie de 40 m.

A plus long terme, il est envisagé la création d'une ligne nouvelle qui passerait par le pôle d'échanges de Nice Aéroport dans la basse plaine du Var et va occasionner de profonds bouleversements en matière d'accessibilité du secteur, de schéma fonctionnel de celui-ci et de développement des modes de transport collectifs autour de cet équipement majeur. D'ores et déjà, les éléments prévus à moyen terme anticipent la réalisation de cette ligne nouvelle.

3.5.4.6. Aéroport

L'aéroport Nice Côte d'Azur se situe à environ 1,3 km au Sud du périmètre du projet.

C'est le 2ème aéroport français par le nombre de passagers après les aéroports de Paris (Charles de Gaulle et Orly).

3.5.5. Cadre de vie

3.5.5.1. Ambiance sonore

En milieu urbain, le bruit est directement lié au nombre de véhicules en circulation. Le bruit s'étend du centre-ville vers les zones périphériques en suivant les axes routiers.

. Classement des voies bruyantes

Dans chaque département, le préfet est chargé de recenser et de classer les infrastructures de transports terrestres en 5 catégories en fonction du trafic et de leurs caractéristiques sonores.

Le classement détermine les secteurs affectés par le bruit de part et d'autre des voies bruyantes. Au sein de ces périmètres, des obligations réglementaires sont applicables aux bâtiments en termes de protection.

Le périmètre du projet, situé en secteur urbain, est notamment soumis aux bruits des voies suivantes :

- . Route de Grenoble (ou route métropolitaine 6202) classée en catégorie 2 : sur une bande de 250 m, le bruit généré est compris entre 76 et 81 dB(A) en période diurne ;
- . Digue des français classée en catégorie 3 : sur une bande de 100 m, le bruit généré est compris entre 70 et 76 dB(A) en période diurne ;
- . L'A8 est classée en catégorie 1 : sur une bande de 300 m, le bruit généré par l'autoroute est supérieur à 81 dB(A). Le périmètre du projet est situé à plus de 390 m de l'A8.

Les aménagements potentiels doivent présenter des protections acoustiques correspondant à ces nuisances acoustiques.

. Etat initial par mesures in situ

Des mesures de constats ont été réalisées par ARTELIA le jeudi 6 décembre 2012. Le rapport de mesurage est présenté en Annexe 7. Ces mesures ont un objectif double :

- . Définir la situation actuelle avec recherche des enjeux en termes de sources sonores et de zones sensibles ;
- . Disposer de données acoustiques permettant d'optimiser une modélisation acoustique du site à l'aide de la norme XP S 33-133, partant du principe que les bruits dominants sont liés aux infrastructures de transport.

Les mesures de constat ont été réalisées selon la norme NF S 31-010. Pour les mesures à proximité immédiate des voiries, un comptage de la circulation a également été réalisé. Ce comptage permet de calculer le bruit de trafic de long terme selon la norme 31-130.

Les mesures ont été réalisées en 3 points, localisés sur le périmètre du projet. Les différents points de mesures ont été choisis afin de représenter au mieux les différentes ambiances sonores rencontrées sur la zone du projet.

Figure 48 : Localisation des points de mesure de bruit

Source : Artelia

Le Tableau 13 présente les résultats des mesures.

Station

Localisation

LAeq,mes
jour

LAeq,mes
nuit

S1

Boulevard Montel/Slama

61.8

56.5

S2

Centre aire d'étude, à côté de serres maraichères

47.3

43.9

S3

Parking route de Grenoble

63.4

58.2

Tableau 13 : Résultats des mesures de bruit in situ

Source : Artelia

Les prospections ont montré un bruit routier très largement dominant (circulation sur les axes alentours : route de Grenoble, boulevard Slama).

Les niveaux de bruit relevés restent inférieurs à 65 dB(A) pour la période diurne et à 60 dB(A) pour la période nocturne, même à proximité du boulevard Slama ou de la route de Grenoble. Aussi, les ambiances sonores observées dans les différentes parties de l'emprise du projet sont des ambiances sonores modérées au sens de l'article 2 de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

. Modélisation, carte des isophones

Une étude acoustique a été réalisée (Cf. Annexe 7).

La modélisation des niveaux sonores a été menée sous CadnaA (DataKustik), un logiciel de référence en cartographie des nuisances sonores, aussi bien pour les bruits des transports que pour les bruits industriels.

La généralisation de l'état initial par modélisation permet d'affiner le classement de la zone déjà déterminé suite à la caractérisation de l'état initial par mesures. Pour rappel, les mesures aux trois stations ont montré des niveaux sonores inférieurs à 65 dB(A) de jour et à 60 dB(A) de nuit ce qui a permis de conclure à une ambiance sonore modérée au sein de la zone d'étude).

Les figures 49 et 50 présentent les cartes des isophones en état initial de jour et de nuit.

La modélisation montre au sein de la zone d'étude :

- . Aucun bâtiment ne présente des niveaux sonores en façade supérieurs à 70 dB(A) de jour et à 65 dB(A) de nuit : il peut donc être relevé l'absence de point noir bruit ;
- . 11 bâtiments présentent des niveaux sonores en façade supérieurs à 65 dB(A) le jour, situés à proximité des axes de circulations (bâtiments associés à l'école primaire de la Digue des Français, Hôtel de police, bureaux à proximité de la route de Grenoble et logements boulevard Slama) et donc situés en dehors de la zone d'ambiance sonore modérée ;
- . 2 bâtiments (logements boulevard Montel/Slama et Hôtel de police) présentent des niveaux sonores en façade de nuit supérieurs à 60 dB(A), et donc situés en dehors de la zone d'ambiance sonore modérée.

Ainsi, une grosse majorité de la zone d'étude est en zone d'ambiance sonore modérée, à l'exception d'environ 2 ha à proximité des axes de circulation.

Enfin, en prenant un critère acoustique de zone calme à 50 dB(A) le jour, la surface potentielle de zone calme dans l'emprise de la ZAC est de près de 8 ha. En abaissant ce critère à 45 dB(A) de jour, seuls près de 2 ha subsistent en zone calme.

Figure 49 : Carte des isophones en état initial de jour

Source : Artelia

Figure 50 : Carte des isophones en état initial de nuit

Source : Artelia

3.5.5.2. Qualité de l'air

. Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA)

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996 a reconnu à chacun le droit à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. Cette loi a notamment prévue l'élaboration un Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA).

La Commission Régionale d'Elaboration du Prqa (COREP) a été créée par l'arrêté préfectoral du 23 juillet 1997. Le PRQA a été approuvé le 11 mai 2000.

Seuls les polluants liés aux activités humaines (industrie, transports, chauffage, ...) ont été considérés dans ce plan, et parmi ceux-ci, les polluants pour lesquels une métrologie adaptée existe et sur lesquels une action à l'échelle de la région sera susceptible d'être efficace.

38 orientations ont été définies, dont l'orientation 19 qui indique « une politique dynamique d'économie d'énergie devra être définie en relation avec les ministères de l'Industrie, du Logement, et des Transports ; elle favorisera les énergies sans combustion (soleil, vent, hydroélectricité). »

. Plan de Protection de l'Atmosphère des Alpes-Maritimes (PPA06)

Afin de réduire de façon chronique les pollutions atmosphériques, notamment celles susceptibles d'entraîner un dépassement des objectifs de qualité de l'air retenus dans le PRQA, la LAURE a prévu l'élaboration de Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants et pour les zones dans lesquelles les concentrations dans l'air ambiant de l'un au moins des polluants dépasse ou risque de dépasser une valeur limite ou une valeur cible.

Les PPA imposent des mesures locales concrètes, mesurables et contrôlables pour réduire significativement les émissions polluantes des sources fixes (industrielles, urbaines) et des sources mobiles (transport).

Le PPA des Alpes-Maritimes a été approuvé le 23 mai 2007.

Après l'élaboration d'un diagnostic, 12 mesures sont proposées dont la mesure 4 : « réduire les agents agressifs (mesure relative à la prévention des nuisances dues aux pollens) ».

. Données AtmoPACA

AtmoPACA est une association agréée de Surveillance de la Qualité de l'Air (AASQA). Elle est en charge de la surveillance de la qualité de l'air sur la région PACA.

Le département des Alpes-Maritimes présente 2 territoires contrastés :

. Une frange côtière qui concentre sur quelques kilomètres de large une zone urbaine compacte, une forte densité d'axes routiers et autoroutiers, quelques activités industrielles et la majeure partie de la population ;

. L'arrière-pays, principalement des zones naturelles.

Afin de surveiller la qualité de l'air sur la ville de Nice, 4 stations de mesures permanentes sont en place :

. Nice aéroport (observation) ;

. Nice Lénval (trafic) ;

. Nice Ouest Botanique (urbain) ;

. Nice Pellos (trafic).

La station de mesure la plus proche et la plus représentative est la station Nice aéroport.

D'après le bilan annuel 2011 de la qualité de l'air des Alpes-Maritimes, sur les stations de Nice les valeurs moyennes annuelles sont les suivantes :

NO2

Benzène

PM10

Moyenne
annuelle
mesurée

Valeur
limite

Objectif
de
qualité

Moyenne
annuelle
mesurée

Valeur
limite

Objectif
de
qualité

Moyenne
annuelle
mesurée

Valeur
limite

Objectif
de
qualité

Nice Pellos

46

40

40

2,2

5

2

Non
mesurée

40

30

Nice Lerval

51

2,5

39

Nice
aéroport

22

Non
mesurée

29

Nice Ouest
Botanique

Non
mesurée

Non
mesurée

Non
mesurée

Tableau 14 : Concentrations ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) en dioxyde d'azote, benzène et particules en suspension mesurées en 2011 sur les stations de mesures de Nice

Source : AirPaca

Les stations trafic sont représentatives des niveaux d'exposition maximum auquel la population située en proximité d'une infrastructure est susceptibles d'être soumise. Il est donc habituel d'observer sur ces stations des concentrations en polluants plus importants que sur les stations de fond, qui sont représentatives du niveau d'exposition moyen de la population.

Les concentrations mesurées sur les stations trafics ne respectent pas l'objectif de qualité fixé par la réglementation pour les trois polluants mesurés, ainsi que la valeur limite pour le dioxyde d'azote.

Par contre, la pollution de fond mesurée sur la station d'observation de Nice aéroport montre des concentrations en dioxyde d'azote et en particules inférieures aux objectifs de qualité.

Concernant l'ozone, les moyennes annuelles mesurées par les stations de Nice aéroport et de Nice Ouest Botanique étaient en 2011 respectivement de $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ et de $72 \mu\text{g}/\text{m}^3$. La valeur cible pour la protection de la santé ($120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne sur 8h, plus de 25 jours par an) est dépassé sur les deux sites. Le seuil d'information et de recommandation ($180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne horaire) a été dépassé au cours d'une journée sur la station de Nice Ouest Botanique et au cours de deux journées sur la station Nice aéroport.

Bilan de l'indice ATMO de l'année 2011

L'indice ATMO permet de caractériser la qualité moyenne de l'air sur une agglomération. Il est le reflet de la pollution atmosphérique de fond de l'agglomération, ressentie par le plus grand nombre d'habitants.

L'indice est calculé en référence à quatre polluants : le dioxyde de soufre, le dioxyde d'azote, l'ozone et les poussières fines en suspension. Un sous-indice est calculé pour chaque polluant et l'indice global est l'indice

le plus élevé des quatre sous-indices. L'indice global est associé à un qualificatif (un chiffre entre 1 et 10) et une couleur.

Le Tableau 14 présente le bilan des indices Atmo mesurés à Nice entre 2006 et 2011.

Indice

2006

2007

2008

2009

2010

2011

Très bon (1 et 2)

2 %

0 %

1 %

1 %

3 %

0 %

Bon (3 et 4)

53 %

52 %

52 %

53 %

55 %

51 %

Moyen (5)

27 %

34 %

33 %

35 %

26 %

31 %

Médiocre (6 et 7)

16 %

15 %

15 %

11 %

15 %

15 %

Mauvais (8 et 9)

2 %

0 %

0 %

0 %

0 %

0 %

Très mauvais (10)

0 %

0 %

0 %

0 %

0 %

0 %

Indisponible

0 %

0 %

0 %

0 %

1 %

3 %

Tableau 15 : Indice Atmo de la qualité de l'air à Nice de 2006 à 2011

Source : AirPaca

Sur les 6 dernières années la qualité de l'air est

- . Bonne ou très bonne un peu plus de la moitié des jours de l'année ;
- . Moyenne ou médiocre un peu moins de la moitié des jours de l'année (entre 41 % et 48 %) ;
- . Mauvaise ou très mauvaise très exceptionnel (quelques jours en 2006 et jamais depuis).

Les polluants responsables d'indice qualité de l'air moyenne ou médiocre sont principalement :

- . L'ozone (O3) en été ;
- . Les particules en suspension (PM10) l'hiver.
- . Etude Air & santé de la voie de 40 m

L'étude Air & Santé réalisée dans le cadre du projet de la voie des 40 m (par TechniSim), qui passe en bordure Est du périmètre du projet, a donné lieu à des mesures in situ de la qualité de l'air en septembre 2009. Cette campagne a mis en évidence des concentrations en NO2 et BTEX (Benzène, Toluène, Ethylbenzène, Xylène) majoritairement conformes aux seuils réglementaires.

Néanmoins, à proximité des voies de circulation à trafic soutenu (Cf. Tableau 16) :

- . Les concentrations mesurées en NO2 dépassent sensiblement la valeur limite et l'objectif de qualité ;
- . Les teneurs en benzène sont inférieures à la valeur limite mais sont légèrement supérieures à l'objectif de qualité.

Valeur réglementaires indiquées dans l'article R. 221-1 du Code de l'Environnement

Concentration maximale mesurée

Valeur limite en 2009

Objectif de qualité

NO2

42 µg/m3 moyenne annuelle

40 µg/m3 moyenne annuelle

53 µg/m3

Benzène

6 µg/m3 moyenne annuelle

2 µg/m3 moyenne annuelle

2,3 µg/m3

Tableau 16 : Concentrations en dioxyde d'azote et benzène mesurées en septembre 2009

Source : TechniSim – Etude Air& Santé de la voie des 40 m

3.5.5.3. Ambiance lumineuse

Il existe 2 types de pollution lumineuse : les sources naturelles et les sources artificielles. Ce sont les sources artificielles qui sont à l'origine de la pollution lumineuse.

Les sources d'émissions lumineuses sont liées à la lumière perdue ou réfléchi émise par des sources fixes et permanentes telles que les luminaires des villes, des ports, des aéroports, des parkings, routes et autres voies de transport, des installations industrielles, commerciales et publicitaires, etc.

Les réseaux routiers bénéficient des plus hauts niveaux d'éclairage.

La Figure 51 présente une carte de la pollution lumineuse de l'agglomération niçoise et un zoom dans le secteur du projet.

Périmètre
du projet

Echelle visuelle AVEX :

Blanc : 0-50 étoiles visibles (hors planètes) selon les conditions. Pollution lumineuse très puissante et omniprésente. Typique des très grands centres urbains et grande métropole régionale et nationale

Magenta : 50-100 étoiles visibles, les principales constellations commencent à être reconnaissables.

Rouge : 100 -200 étoiles : les constellations et quelques étoiles supplémentaires apparaissent. Au télescope, certains Messiers se laissent apercevoir

Orange : 200-250 étoiles visibles, dans de bonnes conditions, la pollution est omniprésente, mais quelques coins de ciel plus noir apparaissent ; typiquement moyenne banlieue.

Jaune : 250-500 étoiles : Pollution lumineuse encore forte. Voie Lactée peut apparaître dans de très bonnes conditions. Certains Messiers parmi les plus brillants peuvent être perçus à l'oeil nu

Vert : 500-1000 étoiles : grande banlieue tranquille, faubourg des métropoles, Voie Lactée souvent perceptible, mais très sensible encore aux conditions atmosphériques. Typiquement les halos de pollution lumineuse n'occupent qu'une partie du Ciel et montent à 40 -50° de hauteur

Cyan : 1000-1800 étoiles : La Voie Lactée est visible la plupart du temps (en fonction des conditions climatiques) mais sans éclat, elle se distingue sans plus

Bleu : 1800-3000 : Bon ciel, la Voie Lactée se détache assez nettement, on commence à avoir la sensation d'un bon ciel, néanmoins, des sources éparées de pollution lumineuse sabotent encore le ciel ici et là en seconde réflexion, le ciel à la verticale de l'observateur est généralement bon à très bon

Bleu nuit : 3000-5000 : Bon ciel : Voie Lactée présente et assez puissante, les halos lumineux sont très lointains et dispersés, ils n'affectent pas notablement la qualité du ciel

Noir : + 5000 étoiles visibles, plus de problème de pollution lumineuse décelable à la verticale sur la qualité du ciel. La pollution lumineuse ne se propage pas au-dessus de 8° sur l'horizon

Figure 51 : Pollution lumineuse

Source : Association AVEX

Le site du projet est dans une zone blanche, soit un secteur où la pollution lumineuse est très puissante et très omniprésente.

3.5.5.4. Gestion des déchets

La gestion des déchets solides sur la commune de Nice est sous la responsabilité la métropole Nice Côte d'Azur (NCA).

Le tri sélectif est en place.

10 déchetteries sont réparties sur le territoire de NCA.

Le traitement de déchets est réalisé dans différentes infrastructures :

- . Unité de Valorisation Energétique Nice-Ariane (incinération des déchets avec valorisation énergétique) ;
- . Centre de valorisation organique du Broc ;
- . Installation de stockage de déchets non dangereux du Jas de Rhodes ;
- . Centre de tri, à Cannes ou au Broc, d'où les déchets sont ensuite expédiés dans les filières de recyclage appropriées.

3.5.5.5. Gestion des eaux usées

Le réseau d'assainissement d'eaux usées de Nice est de type :

- . Unitaire dans le centre-ville ;
- . Séparatif dans les quartiers récents et sur une grande majorité des collines.

Les eaux usées sont ensuite traitées dans la station d'épuration Haliotis. Cette station a une capacité de traitement de 650 000 équivalents habitants, ce qui permet de pouvoir gérer les variations saisonnières. Elle n'est donc pas en limite de capacité.

3.6. ENERGIE

Un seul axe électrique de 400 000 volts constitue l'artère principale du transport très haute tension de l'est PACA, formant une péninsule électrique.

Figure 52 : Equilibre offre/demande électrique par région en période de pointe

(source observatoire de l'industrie Electrique)

Partant du poste électrique de Tavel, situé à proximité d'Avignon, elle dessert toutes les grandes agglomérations régionales : Aix, Marseille, Toulon et Nice. En cas d'incident important (incendie sous la ligne, orage violent ou panne de matériel), la région, et notamment le Var, les Alpes Maritimes et Monaco – en bout de péninsule - sont exposés à des risques de coupure.

Cette fragilité de l'acheminement électrique fait l'objet d'un contrat d'objectifs de sécurisation de l'alimentation électrique de l'est de la région PACA dont les points principaux sont :

- . Le renforcement du réseau de transport d'électricité - la ligne THT transitant par les sites sensibles du Verdon étant toutefois définitivement abandonnée – consistant principalement à enfouir les lignes 225 kV et à créer plusieurs maillages 225 kV ;
- . Le respect des objectifs de réduction de la consommation d'énergie du Grenelle de l'environnement (20% de réduction d'ici 2020) ;
- . Un objectif de production locale d'énergie renouvelable porté à 25% à l'horizon 2020.

3.7. URBANISME ET AMENAGEMENTS

3.7.1. Urbanisme et planification urbaine

3.7.1.1. Les différents documents d'urbanisme et leur hiérarchisation

La loi du 13 décembre 2000 sur la Solidarité et le Renouvellement Urbains (dite loi SRU) a rénové la politique urbaine et a adapté les outils de planification urbaine. En associant les questions d'urbanisme, d'habitat et de déplacement, elle a généré une prise en compte générale de l'aménagement de tout un territoire. Pour ce faire, la loi a réformé, modifié et simplifié les documents d'urbanisme. Les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) et les schémas de secteur doivent désormais être directement compatibles avec les dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral tandis que les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), les cartes communales ou les documents doivent être compatibles avec les orientations des SCOT et des schémas de secteur (et, en l'absence de ces derniers, avec les dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral).

Figure 53 : Hiérarchisation des documents d'urbanisme

Source : Code de l'Urbanisme

A noter que la loi «Urbanisme et Habitat» et, plus récemment, les lois Grenelle I et II ont corrigé et complété les dispositions de la loi SRU.

Ainsi, depuis la loi Grenelle II, la nouvelle Directive Territoriale d'Aménagement et de Développement Durable (DTADD) n'est plus opposable directement aux documents d'urbanisme. Cette disposition vise uniquement les DTADD approuvées après la publication de la loi. Toute DTA approuvée avant la publication de la loi est toujours directement opposable aux documents d'urbanisme.

3.7.1.2. Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes

La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes a été approuvée par décret en Conseil d'Etat le 2 décembre 2003.

Elle identifie la basse vallée du Var comme étant un secteur stratégique dans l'aménagement et le développement des Alpes-Maritimes. En effet, la basse vallée du Var constitue aujourd'hui l'articulation principale du département, l'axe naturel vers lequel converge la plupart des vallées du Haut-Pays.

Située au centre de l'agglomération azuréenne, elle concentre à son embouchure les infrastructures majeures des Alpes-Maritimes : l'aéroport de Nice Côte d'Azur, la voie ferrée, l'autoroute A8 et les routes nationales du littoral ou celle desservant la vallée.

Cependant, cet espace stratégique offre, le plus souvent, l'image d'une entrée de ville où une urbanisation utilitaire s'est développée de façon relativement anarchique.

Dans ce contexte, la DTA indique que l'aménagement de la basse vallée du Var sera fondé sur sa restructuration et sa requalification en tenant compte, en 1er lieu, des risques d'inondation provenant du fleuve et des vallons adjacents.

La Figure 54 présente les orientations stratégiques retenues par la DTA pour l'aménagement de la basse vallée du Var.

Localisation
approximative
du projet

Figure 54 : Orientations pour l'aménagement de la basse vallée du Var

Source : DTA Alpes-Maritimes

La DTA donne des orientations pour que soient assurées des coupures vertes transversales dans les vallons signalés sur la Figure 54 au niveau de St Isidore et Lingostière. Le secteur d'implantation du projet Nice Méridia n'est pas concerné par ces préconisations.

Le périmètre du projet Nice Méridia est référencé comme étant une zone d'urbanisation nouvelle et de restructuration (Cf. Figure 54).

L'aménagement de la vallée, dans le cadre de l'extension définie en conformité avec les prescriptions du plan de prévention des risques naturels, s'effectuera grâce à un développement qui doit :

- . S'appuyer sur l'ensemble du site considéré, plaine et versants, rive droite et rive gauche, afin de transformer « l'espace coupure » actuel en « espace lien » au centre de l'agglomération azurienne ;
- . Assurer l'équilibre entre les besoins d'espaces liés au fonctionnement de l'agglomération, et notamment de la ville de Nice, et le maintien d'espaces agricoles dont la fonction économique et sociale se double d'un rôle majeur en matière d'organisation du territoire. La recherche de cet équilibre s'imposera en particulier dans le cadre des prévisions d'implantation du marché d'intérêt national, au Sud de l'échangeur de Saint-Isidore, et de la maison d'arrêt, au Nord de Lingostière.
- . Permettre, par des densités significatives, une gestion de l'espace économe et cohérente avec l'organisation d'un réseau de transports en commun.

Dans la plaine, la requalification paysagère s'appuiera sur les orientations suivantes :

- . Assurer des coupures vertes transversales, pouvant, entre autres, correspondre aux vallons notamment en prolongeant les « coulées » végétales des versants et en valorisant les espaces réservés pour l'écoulement des eaux ;
- . Réaliser un maillage de voirie végétalisée structurant les espaces ouverts à l'urbanisation.

Par ailleurs, différents territoires sont à protéger (espace remarquable, espace urbanisé sensible, espace agricole, etc.). Le périmètre du projet ne fait partie d'aucun de ces territoires à protéger (Cf. Figure 55).

Sur le secteur du projet, il est prévu qu'une université soit implantée (Cf. Figure 55).

Concernant les espaces agricoles, le schéma d'orientation de la DTA fixe des échelles de protection quantitative via des cercles qui, à l'échelle de la plaine du Var (Cf. Figure 55), localise 380 ha de terres agricoles sur des secteurs déterminés. Le document précise que ces choix sont motivés par « l'équilibre nécessaire entre la vocation agricole et les besoins liés à la croissance de l'agglomération. Le site Nice Méridia se situe en dehors de ces espaces agricoles à protéger.

Localisation
approximative
du projet

Figure 55 : Carte de la bande côtière

Source : DTA Alpes-Maritimes

3.7.1.3. Opération d'Intérêt National (OIN) de la plaine du Var

Le 7 mars 2008 (par le décret n°2008-229), le gouvernement a pris la décision de créer une Opération d'Intérêt National (OIN) sur la plaine du Var.

L'EPA Plaine du Var, créé par décret le 30 juillet 2008, est chargé d'une mission générale d'aménagement du territoire de l'OIN et a établi un projet de territoire, validé par son conseil d'administration du 19 décembre 2011. Ce projet de territoire rassemble et formalise les grands principes d'aménagement et de développement durables, guides de son action et support de l'inscription dans le temps de cette ambition, à horizon d'une trentaine d'années. A ce titre, l'EPA s'est vu confier, la réalisation de 4 opérations dont la ZAC Méridia sur la commune de Nice.

3.7.1.4. Loi littoral

La loi littoral est une loi française codifiée par les articles L. 146-1 à L. 146-9 et L. 156-1 à L. 156-4 du Code de l'Urbanisme et les articles L. 321-1 à L. 321-12 du Code de l'Environnement. Elle vise à :

- . maîtriser l'urbanisation en zone littoral ;
- . protéger les espaces remarquables et les espaces boisés ;
- . gérer l'implantation de nouveaux équipements.

Les dispositions sont opposables aux documents d'urbanisme locaux et intégrées aux politiques territoriales (DTA) et donc à la DTA des Alpes-Maritimes.

3.7.1.5. Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

Le Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) est un document de planification intercommunale. Il fixe les axes de priorités et les objectifs partagés par tous dans l'organisation future du territoire dans une perspective de développement durable.

La structure porteuse du SCOT est le Syndicat Mixte de l'Agglomération Nice Côte d'Azur (SYMENCA).

Le périmètre du SCOT de l'agglomération Nice Côte d'Azur a été défini par un premier arrêté préfectoral le 25 juillet 2003, il comprenait :

- . La Communauté Urbaine NCA (communes d'Utelle et de Lantosque non-comprises) ;
- . La Communauté de Communes des Coteaux d'Azur ;
- . 2 autres communes.

En 2006, le diagnostic a été validé. Au mois d'août 2010, le PADD du SCoT était en cours d'élaboration.

Avec la création de la Métropole Nice Côte d'Azur le 1er janvier 2012, le périmètre SCoT s'est s'élargi aux nouvelles communes de la Métropole (de 29 à 46 communes depuis le 1er janvier 2012). Le SCoT est donc, à la date de rédaction de ce dossier (décembre 2012), toujours en cours d'élaboration.

Du fait de la modification du périmètre du SCoT (depuis la création de la Métropole), le diagnostic initié est obsolète.

3.7.1.6. Plan de Déplacements Urbains (PDU)

Sur le périmètre de la Communauté d'agglomération de NCA, un Plan de Déplacements Urbains (PDU) a été approuvé par le conseil communautaire le 28 janvier 2008. Ce premier PDU correspondant à la période 2007-2015 devait assurer une transition dynamique dès l'arrivée du tramway jusqu'à la mise en oeuvre de projets plus lourds de transports en commun comme la mise en place d'une troisième ligne TER ou le prolongement du réseau de TCSP. Suite aux évolutions de périmètres et de statut de la Collectivité, l'élaboration d'un nouveau PDU s'engage suite à la décision du Conseil Métropolitain du 30 janvier 2012.

L'élaboration du (PDU) a été décidée en Conseil Métropolitain de NCA du 30 janvier 2012. Il traduit la volonté de NCA d'établir les grandes orientations en matière de déplacements à l'échelle du territoire de la Métropole à l'horizon 2020.

A la date de rédaction de cette présente étude d'impact (janvier 2013), il est en cours d'élaboration.

3.7.1.7. Programme Local de l'Habitat (PLH)

Le PLH définit et met en oeuvre une politique locale de l'habitat. Il détermine de ce fait un dispositif d'actions publiques visant à réduire les déséquilibres constatés au niveau local et à créer de nouvelles dynamiques.

Engagé en février 2002, le premier PLH de la CANCA a été adopté le 7 novembre 2003 pour une durée de 5 ans. Il établit un diagnostic de la situation du logement dans l'aire d'étude, fixe des objectifs stratégiques à atteindre et propose une programmation des actions à lancer à court et moyen terme pour y parvenir. L'objectif annuel de production de logements était fixé à 2 981 dont une production de 885 logements aidés par an (type loi SRU), pour une population de 500 000 habitants d'après le recensement de 1999.

Le nouveau PLH de la NCA a été adopté le 10 septembre 2010 pour la période 2010-2015. L'objectif de production de logements est fixé à 3 500 logements par an dont une partie pourrait correspondre à la mobilisation et à la rénovation de logements vacants.

Sur la commune de Nice, l'objectif est de produire 12 078 logements dont 4 674 locatifs sociaux (38,7%) d'ici 2015.

3.7.1.8. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Le PADD du PLU de Nice (approuvé le 23 décembre 2010) s'organise autour de 4 grands thèmes fondateurs qui, eux-mêmes, sont constitués d'orientations.

Ces 4 thèmes fondateurs sont :

- . Préserver et valoriser un paysage et un environnement exemplaires ;
- . Se loger et vivre ensemble ;
- . Mieux circuler et se déplacer autrement ;
- . Affirmer Nice comme une métropole internationale.

3.7.1.9. Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Le PLU de la ville de Nice a été approuvé le 23 décembre 2010. Lors de l'élaboration du PLU, le projet Méridia était en réflexion. Il a donc été intégré au PLU et fait l'objet d'un zonage particulier (Cf. Figure 56).

Périmètre du projet

Figure 56 : Extrait du PLU

Source : Ville de Nice

La totalité de l'emprise du projet est en zone UD (UDg, UDma, UDmd et UDme), soit zone de développement futur privilégié et de développement des éco quartiers.

. Périmètre d'étude

Un « périmètre d'étude » est établi pour une durée au plus de 5 ans (jusqu'à fin 2015) dans l'attente de l'approbation par la commune d'un projet d'aménagement global (en application de l'article L. 123-2 a) du Code de l'Urbanisme). Ce périmètre (délimité par un tireté rouge et blanc) englobe la quasi-totalité du périmètre du projet. A l'intérieur de ce périmètre, seules sont autorisées les constructions inférieures à 50 m² de plancher. Pour sortir de ce périmètre d'attente, il faut que le conseil municipal et le conseil de métropole adoptent un "plan d'aménagement global". Le PLU pourra ensuite être modifié pour intégrer le contenu de ce "plan d'aménagement global".

3.7.1.10. Servitude d'utilité publique

L'aéroport, situé à 1,4 km au Sud du périmètre du projet, entraîne 2 types de servitudes :

- . Les servitudes radioélectriques (Cf. Figure 57) ;
- . Les problèmes de gêne visuelle des pilotes causées par les panneaux photovoltaïques situés à moins de 3 km de l'aéroport (le périmètre du projet étant à environ 1,5 km).

Périmètre du projet

Figure 57 : Servitude radioélectrique liée à l'aéroport Nice Côte d'Azur

Source : PLU de Nice

Le périmètre du projet se situe en dehors des servitudes radioélectriques liées à l'aéroport.

Comme indiqué dans le PLU de Nice, tout projet d'implantation de panneaux photovoltaïques de 100 m² ou plus doit être soumis à l'avis de la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) dans un rayon de 3 km (Cf note d'information technique concernant les dispositions relatives aux avis de la DGAC sur les projets d'installations de panneaux photovoltaïques à proximité des aérodromes : EDITION N° 4 en date du 27 juillet 2011).

Le PLU recense l'ensemble des servitudes. La Figure 58 présente un extrait de la carte des servitudes.

Périmètre du projet

Figure 58 : Servitudes inscrites dans le PLU de Nice

Source : PLU de Nice

Comme indiqué au §. 3.5.3.3, une canalisation de gaz (gérée par GRTgaz) passe en limite du projet et une partie du périmètre du projet fait partie de la zone d'impact (ou zone tampon).

Le périmètre du projet est également concerné par une servitude PT1 et une servitude PT2 relative aux transmissions radioélectrique du centre situé route de Grenoble.

Servitude PT1 relative au centre de Nice, route de Grenoble :

2 zones sont établies :

- . Une zone de protection radioélectrique d'un rayon de 1500 m est définie autour du centre radioélectrique ;
- . Une zone de garde radioélectrique d'un rayon de 500 m est définie autour du centre radioélectrique.

Le projet se situe dans la zone de protection.

Dans la zone de protection radioélectrique il est interdit aux propriétaires ou usagers d'installations électriques de produire ou de propager des perturbations se plaçant dans la gamme d'ondes radioélectriques reçues par le centre et présentant pour les appareils qui s'y trouvent un degré de gravité supérieur à la valeur compatible avec son exploitation.

Servitude PT2 relative au centre de Nice, route de Grenoble :

Dans la zone primaire de dégagement il est interdit, sauf autorisation du Ministre de l'Intérieur, de créer des obstacles fixes ou mobiles dont la partie la plus haute excède 76 m hors-sol.

3.7.2. Autre réglementation

3.7.2.1. Code forestier

Le défrichement est réglementé par le code forestier (art. L. 311-1). Il vise les « opérations qui ont pour effet de détruire l'état boisé d'un terrain et de mettre fin à sa destination forestière (...) sans qu'il y ait lieu de prendre en considération les fins en vue desquelles ces opérations sont entreprises ou les motifs de celui qui en prend l'initiative ». Sur les parcelles publiques, toute coupe de bois est soumise au préalable, à une demande d'autorisation de défrichement aux services instructeurs.

La zone d'étude est très fortement anthropisée. Aucune demande de défrichement n'est nécessaire pour aménager la zone.

3.7.3. Maitrise foncière

Le périmètre du projet est constitué de nombreuses parcelles (environ 100).

Environ 60 % des parcelles mutables au sein du périmètre du projet est constitué de parcelles publiques (communes, Métropole NCA, etc.). Le reste appartient à des propriétaires privés.

La Figure 59 présente l'analyse foncière du périmètre du projet.

3.7.4. Réseaux

Les réseaux suivants sont présents en périphérie du site du projet :

. Réseaux humides :

- Eau potable ;
- Eau usée ;
- Eau pluviale ;
- . Réseaux secs :
- Telecom ;
- Electricité ;
- Gaz.

L'étude des réseaux est en cours. Les plans détaillés de l'existant seront fournis dans le cadre de la mise à jour de la présente étude d'impact au stade du dossier de réalisation de ZAC.

Figure 59 : Maitrise foncière

Source : EPA Plaine du Var

3.8. SYNTHÈSE DES ENJEUX ET DES SENSIBILITÉS

L'analyse de l'état initial du site et de son environnement a abouti à la connaissance des milieux concernés, nécessaire pour dégager les enjeux, les contraintes et les potentialités du site au regard des caractéristiques spécifiques du projet.

Par enjeu, on entend une thématique attachée à une portion de territoire qui, compte tenu de son état actuel ou prévisible, présente une valeur au regard des préoccupations environnementales, patrimoniales, culturelles, esthétiques, monétaires ou techniques. La sensibilité exprime le risque que l'on a de perdre tout ou partie de la valeur d'un enjeu environnemental du fait de la réalisation de tout projet.

Le Tableau 17 présente les enjeux environnementaux et leur sensibilité évalués à partir de la grille suivante :

Fort

Sensibilité forte de l'enjeu vis-à-vis d'un projet immobilier

Modéré

Sensibilité modérée de l'enjeu vis-à-vis d'un projet immobilier

Faible

Sensibilité faible de l'enjeu vis-à-vis d'un projet immobilier

Tableau 17 : Présentation des enjeux environnementaux et de leur sensibilité sur la zone d'étude

Thème
environnemental

Enjeu

Sensibilité de l'enjeu
vis-à-vis du projet

MILIEU PHYSIQUE

Géologie

Terrains alluvionnaires donc perméables,
cependant site très anthropisé donc en grande
partie imperméabilisé

Localement des remblais ont été mis en place.

Modéré

Eaux souterraines

Nappe alluviale du Var à faible profondeur (3 à
5 m sous le niveau du terrain naturel) et non
protégée naturellement

Forte

Eaux superficielles

Projet à 500 m du Var

Canal des Arrosants plus en état

Faible

Usage de l'eau

Projet à seulement quelques dizaines de mètres du périmètre de protection rapprochée du captage les Sagnes

Forte

Risque naturels

Extrémité Sud-Ouest du périmètre en zone inondable. Zone B5 : aléa de base nul, aléa exceptionnel faible à modéré. Des règles doivent être respectées pour les constructions.

Zone de sismicité 4 (probabilité d'occurrence moyenne)

Modéré

MILIEU NATUREL

Zonages officiels

Site Natura 2 000 « Basse vallée du Var » à 500 m environ

Faible

Continuités
écologiques

Le site du projet n'intercepte aucun élément de la trame verte ou de la trame bleue.

Habitats naturels et
flore

Habitats artificiels

1 espèce protégée au niveau régional : l'alpiste aquatique

Faune

Quelques espèces protégées observées (couleuvre de Montpellier, pipistrelle, oiseaux) mais communes à très communes

Thème
environnemental

Enjeu

Sensibilité de l'enjeu
vis-à-vis du projet

PAYSAGE, PATRIMOINE CULTUREL ET ARCHEOLOGIQUE

Paysage

Frange urbaine - Paysage chaotique –
Utilisation anarchique

Sur les 24,41 ha du projet, environ 18,58 ha
sont artificialisés et 5,83 sont des milieux
naturels ou agricoles

Faible

Patrimoine culturel
et archéologique

Le site n'appartient à aucune ZPPAUP (ou
AMVAP), sites classé/inscrit, périmètre de
protection de monument historique.

Le potentiel archéologique est très faible
(d'après la DRAC)

Faible

MILIEU HUMAIN

Population et habitat

Site essentiellement tourné vers les activités
économiques. Quelques habitations éparses.

Au Sud et à l'Est, logements collectifs

Fort

Activités

Nombreuses activités économiques sur le
périmètre du projet

1,23 ha sont cultivés (5% de la surface du
projet)

Fort

Risques industriels

Canalisations gaz en bordure du projet

Fort

Déplacements

Réseau routier dense (proche de la saturation
à proximité de certaines en limite du périmètre
de projet)

Périmètre du projet desservi par les transports
en commun

Aéroport et gare saint-Augustin à proximité

Peu de modes doux

Fort

Ambiance sonore et vibrations

Route de Grenoble : catégorie 2 (sur une bande de 250 m, le bruit généré est compris entre 76 et 81 dB(A) en période diurne)

Digue des français : catégorie 3 (sur une bande de 100 m, le bruit généré est compris entre 70 et 76 dB(A) en période diurne)

Ambiance sonore modérée

Modéré

Qualité de l'air

Entre 41 et 48 % des jours de l'année où la qualité de l'air à Nice est moyenne ou médiocre

Faible

Ambiance lumineuse

Zone blanche : secteur où la pollution lumineuse est très puissante et omniprésente

Faible

Energie

L'Est Paca est en position de péninsule électrique et donc de fragilité de l'acheminement électrique

Fort

Gestion des eaux et des déchets

Structures de traitement des eaux et des déchets en place sur le territoire de NCA

Faible

URBANISME ET AMENAGEMENT

Thème
environnemental

Enjeu

Sensibilité de l'enjeu
vis-à-vis du projet

Urbanisme

DTA : Secteur du projet référencé comme zone
d'urbanisation nouvelle et de restructuration

OIN : Le projet Méridia fait partie des projets de
l'OIN

PLH : objectif de production de logements
sociaux sur la commune de Nice

PLU : Le projet fait l'objet d'un périmètre
d'attente

Fort

Code forestier

Pas de boisement sur le site qui est fortement
urbanisé

Faible

Maitrise foncière

60% de la surface du périmètre du projet sont
des parcelles publiques

Modéré

Réseaux

Nombreux réseaux présents (eau, électricité,
etc.)

Modéré

Conclusion sur les enjeux vis-à-vis du projet :

Dans cette première analyse de l'état initial, il est à noter que les enjeux majeurs vis-à-vis du projet sont :

- . Les eaux souterraines et les usages de l'eau : la nappe alluviale n'est située qu'à quelques mètres sous le niveau du terrain naturel et le périmètre de protection du captage les Sagnes n'est qu'à quelques dizaines de mètres du projet. L'enjeu consistera à limiter les risques de pollution, notamment en phase chantier et à prendre en compte cette contrainte dans le génie civil (notamment implantation de parking souterrain) ;
- . Les activités économiques : l'enjeu consistera à impacter au minimum ces activités pendant la phase de chantier ;
- . La population : l'enjeu consistera à impacter au minimum les populations du site et des alentours pendant la phase de chantier ;
- . Les déplacements : le trafic est d'ores et déjà chargé, l'enjeu consistera à impacter au minimum le trafic ;

- . Les consommations énergétiques du fait de la fragilité de l'acheminement électrique ;
- . Le PLH a prévu la production de logements sociaux. L'enjeu du projet sera de contribuer à cette production de logements.

Paysage et milieu naturel sont actuellement fortement dégradés par une utilisation « anarchique » de terrains. Un projet d'aménagement cohérent sera donc une opportunité pour redonner une identité paysagère au site, intégrer la nature en ville et améliorer les connexions entre la faune et la flore du Var et des coteaux.

3.9. INTERRACTIONS ENTRE LES ELEMENTS DE L'ENVIRONNEMENT

Le territoire de Nice s'est modifié au fil du temps par la combinaison, plus ou moins complexe, des sous-systèmes de l'environnement, notamment :

- . la géosphère (géologie) ;
- . l'atmosphère (climat) ;
- . l'hydrosphère (hydrologie).

Figure 60 : Illustration des échanges entre sous-systèmes de l'environnement

Source : BRGM

La topographie de Nice, fortement prononcée, se décompose du Sud vers le Nord en une large baie ouverte sur la Méditerranée, un amphithéâtre collinaire la surplombant et 2 vallées irriguées à l'Est et à l'Ouest par 2 fleuves : le Paillon et le Var.

La basse vallée du Var est déterminée par l'écoulement du Var et son influence sur le relief, ainsi que la géologie et la géomorphologie : le cours d'eau a creusé son lit, en y accumulant sables et graviers, entre 2 hauteurs de poudingue.

L'urbanisation croissante de la basse vallée du Var et l'agriculture ont également façonné leur empreinte sur le milieu. Elles ont quelquefois gommé le fonctionnement naturel du milieu (hydraulique et faune/flore notamment). Cette influence anthropique a aussi aggravé les risques naturels présents sur la zone, en particulier le risque inondation.

L'analyse systémique permet donc de comprendre que dans la zone de projet :

- . la nature du sol et l'effet du climat sont à l'origine du type d'écoulement des eaux et de la forme du relief ;
- . le climat et la présence d'eau influence directement les types habitats naturels et leur population ;
- . l'érosion des roches et la présence du Var explique la topographie de la zone ;
- . la forte urbanisation de la ville modifie le fonctionnement hydraulique.

4. CHOIX ET JUSTIFICATION DU PROJET – SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ETUDIEES – PRESENTATION DU PROJET MERIDIA

4.1. INSCRIPTION DU PROJET DANS UNE LOGIQUE GLOBALE D'AMENAGEMENT A L'ECHELLE DE L'ECO-VALLEE

Le projet Nice Méridia s'intègre pleinement dans la stratégie d'aménagement et de développement de l'Eco-Vallée formalisée dans le projet de territoire (Cf. §. 2.3). La stratégie d'aménagement adoptée pour cette opération, située au Sud de l'Eco-Vallée, dans la centralité de l'estuaire (Cf. Figure 5) est destinée à jouer un rôle majeur dans la diversification non seulement des fonctions urbaines, mais aussi de l'activité économique.

4.2. RAISONS DU CHOIX DU SITE

Le périmètre tel qu'il a été déterminé doit permettre d'organiser une opération de développement de nature à produire un fort effet de levier sur l'ensemble du territoire métropolitain. Il dispose déjà de nombreux atouts :

- . il bénéficie d'une localisation exceptionnelle, à proximité de l'aéroport international, et au coeur de la métropole azuréenne. Il sera traversé par la « voie de 40 m » à l'horizon 2016, axe urbain structurant Nord-Sud de la partie basse de la plaine du Var puis, dès 2016, il sera desservi par le tramway et relié au pôle d'échanges multimodal de Nice-Aéroport (interconnexion entre tramway, bus, car, ligne ferroviaire nouvelle, TER, véhicules électriques en libre-service,...) ;
- . il offre un espace de développement au contact du tissu urbain existant (PRU du quartier des Moulins, centre administratif départemental) et d'équipements existants ou en devenir comme la salle Nikaïa et à l'horizon 2013, le Nice Stadium ainsi que le projet d'Eco-Quartier attenant. Il dispose en outre d'implantations privées ou publiques de premier rang comme le siège de Nice Matin (situé dans le périmètre de la ZAC objet de ce présent dossier), la pépinière d'entreprises Nice Côte d'Azur (quartier La Plaine), l'international school of Nice, une implantation universitaire (UFR Staps),... ;
- . il intégrera, à terme, un vaste parc urbain contenant des équipements sportifs et disposera d'un contact privilégié avec des espaces naturels remarquables (parc naturel départemental des rives du fleuve Var) ;
- . il a été sélectionné pour être un périmètre opérationnel d'intervention du fonds « ville de demain » dans le cadre de la démarche EcoCités du ministère de l'écologie. En concentrant les financements du fonds, ce périmètre a vocation à jouer un rôle démonstrateur pour les nouveaux modes de faire la ville qui sont véhiculés par EcoCités ;
- . il fait l'objet d'un intérêt marqué de la part de nombreux porteurs de projet publics ou privés, projets dont la concrétisation garantira un démarrage rapide de l'opération ;
- . il accueille déjà un premier programme mixte de logements et de bureaux en cours d'achèvement (maîtrise d'ouvrage Cogédim-Icade).

4.3. DEMARCHE ECO-CITES ET FONDS « VILLE DE DEMAIN »

4.3.1. Démarche éco-cités

Le Grenelle Environnement a prévu la réalisation d'une quinzaine de "grands projets d'innovation architecturale, sociale et énergétique" - les "EcoCités" - et d'au moins un "EcoQuartier" avant 2012 dans toutes les collectivités qui ont des programmes de développement de l'habitat significatif. Le 4 novembre 2009, la liste de 13 EcoCités, qui vont se développer dans des agglomérations a été arrêtée.

Le projet de l'Eco-Vallée Plaine du Var fait partie des 13 projets retenus.

.
La démarche EcoCité mise en oeuvre par l'EPA consiste en :

- . La démonstration de solutions innovantes pour une meilleure gestion des risques dans un contexte méditerranéen et un urbanisme exemplaire ;
- . La mise en place d'une gouvernance partenariale unique entre NCA, l'EPA, le département des Alpes-Maritimes, la Région PACA et l'Université ;
- . La création d'un effet de levier économique durable qui s'appuie sur des projets d'envergure ;
- . La mise en oeuvre de partenariats publics-privés innovants avec des entreprises leaders mondiaux dans leurs domaines.

4.3.2. Fonds « ville de demain »

Dans le cadre du Programme d'investissements d'avenir, le groupe Caisse des Dépôts s'est vu confier par l'Etat la gestion d'une enveloppe de 850 M€ en faveur de la Ville de demain. Cette action est mise en oeuvre par des équipes spécialisées du groupe Caisse des Dépôts, qui agit en son nom et pour le compte de l'Etat.

L'objectif de l'action « Ville de demain » est de soutenir l'investissement dans les villes afin de faire émerger un nouveau modèle urbain, de favoriser l'évolution des usages et des pratiques en ville, de s'appuyer sur une approche intégrée et innovante des transports et de la mobilité, de l'énergie et des ressources, de l'organisation urbaine et de l'habitat. L'action « Ville de demain » a pour vocation de financer des projets innovants, démonstrateurs et exemplaires de ce que sera la ville de demain.

Cette action comporte 2 volets :

- . Volet 1 : les 13 Ecocités sélectionnées en 2009 dans le cadre de la démarche Ecocités lancée par l'Etat ;
- . Volet 2 : les 6 Ecocités désignées par l'Etat en juillet 2011.

Le projet de l'Eco-Vallée Plaine du Var faisant partie des 13 Ecocités sélectionnées en 2009 dans le cadre de la démarche Ecocités lancée par l'Etat, il bénéficie des fonds « ville de demain ».

4.4. CADRE DE REFERENCE POUR LA QUALITE ENVIRONNEMENTALE (CRQE)

L'EPA Plaine du Var, chargé d'une mission générale d'aménagement du territoire de l'OIN, est porteur d'un haut niveau d'exigence environnementale et de la qualité urbaine et architecturale. Le Cadre de Référence pour la Qualité Environnementale (CRQE) de l'aménagement et de la construction est le garant de ce haut niveau d'exigence.

Cette démarche vise en effet à créer les conditions favorables qui permettent aux opérateurs d'atteindre un haut niveau d'exemplarité tout en tenant compte de la nature et de l'équilibre économique de leur projet.

Le cadre de référence est le fruit d'une démarche collaborative qui a abouti à une rédaction partagée du document, y compris avec les filières professionnelles. Il exprime une volonté d'innovation et de souplesse dans sa mise en oeuvre, laissant une grande liberté quant aux spécificités techniques choisies pour atteindre les objectifs de qualité environnementale proposés.

Le CRQE est disponible sur le site internet de l'EPA (<http://www.ecovallee-plaineduvar.fr/>).

Le CRQE peut être mis en oeuvre de 2 manières différentes (Cf. Figure 61).

Figure 61 : Modalités de mise en oeuvre du CRQE

Source : CRQE de l'aménagement et de la construction dans la plaine du Var

Dans le cas de l'opération de la ZAC Nice Méridia, le choix a été fait de s'appuyer sur les 8 fiches thématiques :

- . Thème 1 : Systèmes de management de l'opération ;
- . Thème 2 Paysage et biodiversité ;
- . Thème 3 : Confort, matériaux, risque et santé ;
- . Thème 4 : Energie ;
- . Thème 5 : Eau ;
- . Thème 6 : Déchets ;
- . Thème 7 : Déplacements ;
- . Thème 8 : Gouvernance.

En parallèle de ces thèmes, 4 profils sont proposés :

- . Opération « de base » ;
- . Opération « performante » ;
- . Opération « très performante » ;
- . Opération « excellente ».

L'opération Nice Méridia visera à atteindre le profil « opération excellente », plus haut échelon défini par la démarche et fait siens les quatre principes d'aménagement définis pour l'opération Eco-Vallée:

- . Favoriser une composition urbaine fondée sur la mixité fonctionnelle et sociale ;
- . Organiser la plaine du Var au travers d'une nouvelle politique de déplacements pour une mobilité durable ;
- . Enclencher une nouvelle phase de développement pour une métropole plus attractive, plus innovante et plus rayonnante ;
- . Réaliser un développement et un aménagement éco-exemplaires dans la plaine du Var.

La réalisation des objectifs pourra se faire de 2 façons:

- . Par leur prise en compte dans les études de définition du Plan Guide et le lancement de dynamiques partenariales pour de l'innovation sur site ;
- . Par leur inclusion dans les cahiers des charges des îlots auxquels seront soumis les promoteurs immobiliers et les entreprises de la construction.

4.5. PRESENTATION DES PARTIS D'AMENAGEMENT POUR LE PROJET MERIDIA

4 enjeux principaux ont été identifiés en lien avec la conception et la réalisation de la ZAC Nice Méridia et plus largement du périmètre de réflexion de 200 ha.

. Enjeux opérationnels du concept de technopole urbaine

L'opération a été conçue afin d'assurer la crédibilité du positionnement de la métropole azurée dans les créneaux de l'innovation et des technologies.

Il s'agit, en effet, de décliner concrètement, le concept ambitieux de technopole urbaine, c'est-à-dire trouver un moyen de construire une ville attractive pour des fonctions de recherche, de formation et d'innovation. Cela renvoie à une organisation particulière des espaces de travail et des espaces publics, des circulations, de la mixité, de la densité, des accès aux lieux de sport et de loisir mais aussi à un phasage dans le temps qui permette d'atteindre, à court terme, une masse critique garantissant la visibilité et l'attractivité de cette nouvelle « adresse » tout en conservant des possibilités de développement à long terme.

. Etablissement de liaisons urbaines et de nouvelles dessertes

Le site de la ZAC Nice Méridia défini pour cette opération s'étend sur un espace hautement fragmenté. La réalisation de l'opération a vocation à recréer un lien entre des espaces aujourd'hui disjointes :

. de l'Est à l'Ouest, l'enjeu sera de créer une continuité entre des coteaux, en partie urbanisés mais constituant aussi un réservoir important de biodiversité (en particulier dans les vallons), et le fleuve, en traversant la route métropolitaine 6202 qui aura vocation, à terme, à être requalifiée en boulevard urbain ;

. Du Sud au Nord, l'enjeu sera de relier le quartier des Moulins, le centre administratif départemental (CADAM), et plus au Sud le Grand Arénas et son pôle d'échanges multimodal, avec le Stade « Allianz Riviera ».

. Réalisation de l'ambition d'éco-exemplarité de l'Eco-Vallée

Le périmètre concerné par cette mission a également vocation à constituer un fer de lance dans la réalisation de l'ambition d'éco-exemplarité de l'Eco-Vallée en particulier en lien avec les problématiques suivantes :

. la biodiversité et les fonctionnalités écologiques : mettre en relation (par des continuités physiques) les coteaux, en particulier les vallons, et le parc naturel départemental des rives du Var dont le périmètre correspond au lit mineur du fleuve ;

. la qualité environnementale de l'aménagement et des constructions.

. Création d'un espace à haut niveau d'innovation urbaine en lien avec la démarche EcoCités et le fonds « Ville de demain » : Un éco-quartier « smart grid compatible » sur Nice Méridia

Des démonstrateurs majeurs de smart grids, parmi les plus importants en France, sont en cours de déploiement dans l'Eco-Vallée : les projets Réflexe et Nice Grids. Ils ont été financés dans le cadre de l'appel à projet « réseaux électriques intelligents » des investissements d'avenir.

Sur la technopole urbaine Nice Méridia, l'enjeu est de déployer, en lien avec les travaux de Christian Devillers, une application grandeur nature d'un smart grid à l'échelle d'un quartier urbain, expérience totalement inédite jusqu'à présent.

La mise en oeuvre de cette action au coeur de l'Ecocité offre l'opportunité de créer un smart grid sans attendre l'avènement des standards qui ne seront disponibles que dans 4 ou 5 ans. Eco-Vallée deviendra ainsi un laboratoire où se concentreront de nombreuses expérimentations.

Ce smart grid permettra d'atteindre le meilleur niveau de pilotage et de flexibilité de la production, distribution et usages de l'électricité (y compris le stockage), afin de pouvoir optimiser le coût de l'énergie sur le quartier, d'en réduire son impact environnemental (maximisation des énergies vertes) et d'optimiser la sécurité de l'alimentation électrique du quartier tout en réduisant sa dépendance au réseau national de distribution d'électricité.

Ces travaux s'appuieront notamment sur les travaux récents autour du projet convergence, menés par la CCI Nice Côte d'Azur, ayant pour but d'élaborer une charte des aménagements « Smart Grid Compatibles ».

Ces enjeux ont été présentés dans le cahier des charges du concours pour la mission de maîtrise d'oeuvre urbaine.

3 projets ont été mis en concurrence dans le cadre du concours. Ils seront appelés :

- . A8 (XDGA / FA) ;
- . C6 (Devillers) ;
- . Z3 (TVK).

4.6. COMPARAISON DES PARTIS D'AMENAGEMENT

Les 3 projets portent sur un périmètre opérationnel qui correspond au périmètre d'environ 24 ha concerné par la présente étude d'impact et sur un périmètre de réflexion de 200 ha. Cette démarche permet de proposer un aménagement cohérent avec une vision global des objectifs à atteindre.

Les 3 projets du concours sont présentés sur la Figure 62.

Figure 62 : 3 projets proposés au concours de maîtrise d'oeuvre pour la ZAC Nice Méridia – Périmètre de réflexion

Source : EPA Plaine du Var

Figure 63 : 3 projets proposés au concours de maîtrise d'oeuvre pour la ZAC Nice Méridia – Périmètre opérationnel

Source : EPA Plaine du Var

Figure 64 : Prise en compte de la problématique trame verte et bleue dans les 3 projets proposés au concours de maîtrise d’oeuvre pour la ZAC Nice Méridia

Source : EPA Plaine du Var

D'après le procès-verbal (du 22 décembre 2011) du jury, les éléments qui ont permis de faire le choix entre les 3 projets du concours sont présentés dans le Tableau 18.

Projet A8

Projet C6

Projet Z3

Concept de technopole
urbain

-

Pas suffisamment pris en
compte

+

Bien pris en compte

+

Bien pris en compte

Projet urbain

-

Trop classique

+

Bonne lisibilité de la
structure urbaine
proposée

+

Projet innovant

Place de l'université

/

+

Au coeur du projet (vitrine)

-

Manque de visibilité

Mise en oeuvre

/

+

Opérationnel

Très bonne capacités

d'adaptation à moyen et à long terme

-

Manque de réalisme et de pragmatisme au niveau du processus opérationnel d'aménagement

Notions de développement durable

-

Trop succinctement développées

+

Concrètement détaillées et traduites dans la proposition d'aménagement

-

Durabilité non suffisamment prise en compte

Place des espaces verts/espaces publics

-

Peu de continuité des espaces publics et manque de porosité avec les espaces privés

+

Forte imprégnation de la trame verte et bleue dans le projet par la présence notamment de 3 grands corridors écologiques

+

Triptyque ville/nature/technologie développé de manière séduisante. Projet très lié au thème de l'eau comme « diffuseur »

Tableau 18 : Comparaisons des 3 projets du concours de maîtrise d'ouvrage pour la ZAC Nice Méridia

Source : TechniSim – étude Air& Santé de la voie des 40 m

Le projet retenu, objet de cette présente étude d'impact, est le projet C6, soit le projet de l'équipe Devillers.

4.7. CHOIX DU PARTI D'AMENAGEMENT RETENU

Le parti d'aménagement retenu intègre très en amont une démarche de conception développement durable.

Les études de conception urbaine se sont accompagnées dès le début d'expertises techniques permettant la prise en compte des contraintes et des spécificités à respecter pour garantir un projet durable.

Le projet a été conçu de manière à :

- . Garantir l'intégration harmonieuse du projet dans son environnement naturel et humain ;
- . Replacer l'humain au coeur de la problématique de l'aménagement ;
- . Favoriser le développement d'un tissu social économique dynamique et innovant.

. Paysage et nature en ville

Un fort ancrage du projet dans son environnement existant a été recherché, tant du point de vue de son insertion dans les espaces naturels et bâtis et dans la démarche de trame verte et bleue de la ville de Nice, avec la création de corridors de biodiversité reliant les vallons au Var.

Nice Méridia est l'occasion de bâtir un projet exprimant un nouveau dialogue respectueux entre la ville et la nature.

Il s'articule autour d'espaces publics jouant un rôle dans la gestion de l'eau (canaux, vallons, bassins, zones d'infiltration...) et accueillant les écosystèmes pour reconstituer les continuités écologiques. Les cours, les parcs, les traverses concrétisent cette volonté. Ils prolongent les vallons, répondent aux balcons des corniches.

Située à proximité du parc des sports et du parc de l'Éco-Vallée, Nice-Méridia disposera de vastes espaces naturels de respiration.

Le projet doit permettre de connecter le futur quartier avec les quartiers voisins de la métropole malgré le relief et l'occupation des pentes.

C'est enfin la diversité architecturale qui est visée. Des immeubles en peigne, le long du boulevard Slama profitent du pied de coteaux, tandis que sur le parc de l'Université, les résidences reprennent une typologie niçoise du quartier historique. Des « émergences architecturales » avec panorama sur le grand paysage proposent grandes surfaces de balcons, loggias, jardins d'hiver... et des immeubles plots sont disposés en quinconce pour offrir des vues, éviter les vis-à-vis, et profiter de l'ensoleillement.

. Gestion de l'eau

La thématique de la gestion de l'eau a été abordée très en amont, avec un objectif ambitieux de gestion des eaux pluviales à la parcelle et de rétention des crues centennales.

. Energie

La production locale d'énergie renouvelable et la mise en oeuvre d'un Smartgrid permettant d'optimiser l'équilibre production/consommation d'énergie à l'échelle du quartier ont été étudiées pour une mise en oeuvre concrète et innovante. L'EPA a lancé en association avec le BRGM une étude sur le potentiel géothermique du secteur Nice Méridia dont les résultats pourront être pris en compte dans le dossier de réalisation de la ZAC.

La trigénération sera mise en oeuvre afin de limiter le recours à l'électricité du réseau ErDF, ce qui est cohérent avec la position de péninsule électrique de la région PACA.

. Cadre de vie

Le cadre de vie a fait l'objet de réflexions transversales, développant tant les questions paysagères et urbanistiques que celles du confort thermique des espaces publics, de la réduction des effets d'îlot de chaleur urbaine, de l'intégration de commerces en pied d'immeubles, et de maîtrise de l'étalement urbain avec un objectif de densité permettant au quartier d'acquiescer la masse critique assurant son dynamisme.

. Mobilité

La question de la mobilité a fortement orienté la conception des espaces publics, avec un plan de circulation favorisant les mobilités douces et les transports en commun. L'espace public a été conçu du point de vue de ses usagers piétons, et non plus optimisé pour les déplacements en voiture. Ceux-ci ne sont, pour autant, pas omis dans la conception, et les options de stationnement et d'accessibilité aux bâtiments ont été prévues de manière à ce que cet usage ne soit pas vécu comme une nuisance à la vie du quartier et se laisse oublier.

. Mixité

La multifonctionnalité urbaine est inscrite au cœur même du concept développé pour ce nouveau quartier, qui vise à accueillir du logement pour tous, des activités universitaires, une technopole hébergeant pépinières d'entreprises et grandes entreprises innovantes, et de nombreux commerces.

Le suivi des évolutions du projet au moyen du CRQE permettra de développer lorsque cela sera pertinent d'autres thématiques, telles que le choix des matériaux, la mise en œuvre de chantiers verts, la mise en place d'incitations vis-à-vis des promoteurs garantissant la réalisation de bâti exemplaires en termes d'énergie, de bioclimatisme, de consommation d'énergie primaire et de ressources naturelles, etc.

4.8. DESCRIPTION DU PROJET MERIDIA

4.8.1. Contexte et présentation générale

Le projet Nice Méridia s'inscrit dans la Plaine du Var et dans le périmètre de l'Opération d'intérêt national Eco-Vallée. Le projet d'aménagement et de développement de la Plaine du Var prend appui sur la démarche du Grenelle de l'environnement. L'OIN Eco-Vallée est appelée à devenir un territoire de référence en matière de développement durable. L'EPA Plaine du Var est chargé d'une mission générale d'aménagement du territoire de l'OIN et s'est vu confier, dans le cadre d'un protocole de partenariat, la réalisation de 4 opérations dont Nice Méridia sur la commune de Nice.

Le projet Méridia a pour ambition de créer une technopole urbaine sur un premier périmètre opérationnel d'environ 24 ha (Cf. Figure 65) situé à proximité de l'aéroport international Nice Côte d'Azur. Le projet de technopole urbaine vise, par son contenu, son organisation spatiale, son mode de fonctionnement, à associer les avantages spécifiques aux technopoles périurbaines aux bénéfices d'une localisation dans un véritable tissu urbain dense, avec des commerces et services liés aux besoins quotidiens.

Figure 65 : Périmètre du projet Méridia

Sources : EPA Plaine du Var

L'objectif est d'arriver à concilier une urbanisation relativement dense et une forte présence de la nature avec une structure paysagère Est/Ouest qui pourrait se prolonger vers le Var, en lieu et place de « l'arrière-cour » existante où s'amoncellent équipements logistiques, services vitaux de Nice, friches interstitielles, etc. Le projet Nice Méridia créera un site urbain particulièrement attractif pour les entités publiques et privées oeuvrant dans le domaine de la R&D, de l'innovation, de la formation.

Le projet s'appuie sur la géographie, une vallée (un fleuve, une plaine côtière, des coteaux) et un système de voiries urbaines pour structurer le projet. 3 corridors écologiques, parcs urbains Est/Ouest mettent en rapport 2 milieux naturels, les collines et le fleuve, et ouvrent des vues de coteaux à coteaux de part et d'autre du Var. La route de Grenoble est réaménagée en avenue urbaine, devenant une grande avenue de Nice, le boulevard Slama est aménagé en une avenue apaisée et plus verte que la route de Grenoble, support du TCSP (Transport en Commun en Site Propre) reliant Nice Méridia au stade Allianz Riviera (anciennement EcoStadium) au Nord, au pôle d'échanges multimodal Nice-Aéroport et au centre-ville de Nice au Sud. Le projet détermine une trame urbaine avec une place importante pour les modes doux, et vise à encourager les nouvelles mobilités.

La création d'un milieu urbain dense, mixte, diversifié, s'appuie sur des lieux avec des identités propres que sont les grandes composantes programmatiques du projet :

- . L'aménagement des 3 corridors écologiques : Parc de l'université, Cours Robini et Traverse Sainte-Marguerite ;
- . Les 3 macro-ilots à la morphologie variée à l'intérieur de la trame. La mixité repose sur la richesse programmatique de la technopole et les fonctions universitaires associées.

L'aménagement de Nice Méridia participe à la reconstitution de fonctionnalités écologiques avec l'intégration de la nature en ville.

Le programme prévisionnel de construction, de 320 000m² de surface, se décline comme suit :

- . 50% de logements, soit 160 000m², en locatif social, accession aidée, accession et locatif libre) ;
- . 15% de bureaux, soit 50 000m² ;
- . 15% de laboratoires R&D, soit 50 000m², composé de laboratoires privés et universitaires ;
- . 5% de commerces de proximité, hôtellerie et services, soit 15 000m² ;
- . 15% d'équipements et activités, soit 45 000m², dont l'éco-campus.

Aujourd'hui, à Nice Méridia, les activités présentes (logistiques, fonctions supports, friches, activités économiques) se sont développées sans cohérence spatiale. Les logements existants ne bénéficient pas des équipements et services attendus. Les infrastructures routières fragmentent le territoire. L'agriculture est peu présente, de plus en plus précaire. L'opération s'appuie sur la trame parcellaire existante dans une logique de substitution progressive du tissu urbain.

Les acteurs publics maîtrisent actuellement 60% du foncier du secteur. Deux stratégies foncières concomitantes seront mises en place :

- . Une stratégie ciblant en priorité les acquisitions à réaliser pour démarrer l'opération et préfigurer la future centralité de Nice Méridia.
- . Une stratégie par substitution progressive au gré des opportunités foncières, notamment les points « durs ».

A terme, l'opération accueillera environ 2100 logements, 4000/4500 habitants et 4000 emplois et environ 3 à 4.000 étudiants. Cette opération sera réalisée en plusieurs phases échelonnées jusqu'à 2026.

La programmation et la mise en oeuvre opérationnelle du projet répond en outre à 2 ambitions majeures de l'Eco-Vallée :

- . 1° : L'éco-exemplarité, le projet s'inscrit dans le cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction dans la plaine du Var, avec notamment :
 - la mise en place d'une mobilité articulée aux différentes échelles, micro-mobilité, modes doux, mutualisation des stationnements et offre en transport en commun performant ;
 - la qualité environnementale des espaces publics, matériaux recyclés, biosourcés, réflexion sur la gestion des déblais / remblais, le choix des essences et une conception

des bâtiments rationnelle et économe en énergie ;

- le choix des énergies renouvelables ;

- l'aménagement d'une ville « smartgrid » compatible, soit un quartier équipé

d'infrastructures permettant une gestion intelligente de l'énergie.

. 2° : La création d'un espace à haut niveau d'innovation urbaine en lien avec la démarche Ecocité et le fonds « Ville de demain ».

Périmètre de la ZAC Nice Méridia

Figure 66 : Plan des espaces publics et des emprises des îlots

Source : Equipe de MOEU (Devillers, Artelia, Transversal, Bourdin)

4.8.2. Le concept de technopole urbaine

Le terme de technopole a plusieurs définitions, selon l'échelle géographique à laquelle il est envisagé, l'accent mis sur son contenu technico-scientifique où son traitement urbain, les procédures dans lesquelles il s'inscrit, etc. A Nice Méridia, nous sommes dans un territoire bien circonscrit et nous envisageons des locaux dédiés. Nous sommes par conséquent dans des problématiques de parcs scientifiques ou technologiques, auxquelles il faut ajouter une volonté de mixité fonctionnelle et d'éco-exemplarité.

D'après le test réalisé par CMN Partners (septembre 2011), dans le cadre du projet Nice Méridia, sur ces thèmes il existe de nombreuses études et réalisations internationales dont les conclusions sont assez précises :

- . Il y a technopôle s'il existe quelques établissements symboles, à la fois par leur spécialité et leur aura. Ces implantations de haute technologie doivent mêler, autant que possible, le public et le privé. Cela n'exclut pas du voisinage d'autres types d'activités ni des logements ;
 - . Il existe des problèmes de sécurité et de nuisances réciproques entre la technologie et son environnement. Dans des cas exceptionnels, ils peuvent être surmontés (Cf. Lyon Gerland). Mais, d'une façon générale, une implantation en milieu très urbain oriente les spécialisations et l'image d'une technopole ;
 - . Les start-up technologiques s'étendent et se rétractent très vite, non seulement en fonction du volume de leurs activités et de leur personnel, mais à cause de choix de gestions (partenariats distants, télétravail, etc.). A maturité, un modèle désormais mondial est le campus d'entreprise qui ménage des perspectives de croissance, avec par conséquent des densités initiales modestes ;
 - . L'université peut avoir de forts effets d'entraînement, mais ce n'est pas automatique. En France les résultats sont très inégaux (Grenoble v. campus technologique Lille/Haute Borne).
- L'accompagnement des collectivités est essentiel ;
- . L'entreprise technologique, du moins à ses débuts, paye très mal son immobilier, voire pas du tout.

4.8.3. Le projet en quelques chiffres

Emprise ZAC totale : 24,41 ha

Surface de plancher (hors îlot Robini) : 320 000 m2

Emprise des espaces publics : 6,7 ha

Emprise parcs linéaires : 2,3 ha

Sur les espaces privés, 25% d'espaces verts privés
dont une partie en pleine terre (15% environ)

. Emprise des espaces verts pleine terre = 2,65 ha

4.8.4. L'analyse du paysage à la base du projet

Le projet de ZAC s'inscrit dans le périmètre de réflexion (Cf. Figure 67). Les éléments structurants de la ZAC prennent naissance dans le grand paysage du périmètre de réflexion.

Figure 67 : Conception du projet Méridia en cohérence avec un grand paysage

Source : Equipe de MOEU (Deville, Artelia, Transversal, Bourdin)

Le projet Nice Méridia s'appuie d'abord sur la géographie, dont le schéma est évident : d'une part, une vallée (un fleuve, une plaine côtière, des coteaux de chaque côté), de l'autre un système de voies qui rentrent dans la ville. La trame de l'espace public est construite à partir de ce constat (Cf. Figure 9) :

- . d'Est en Ouest, des corridors écologiques en rapport avec le grand paysage, qui mettent en rapport 2 milieux naturels (les collines et le fleuve) et ouvrent des vues pour rendre lisibles les phénomènes géographiques ;
- . du Nord au Sud, le traitement des voies de circulation entrantes et sortantes de la Ville avec une requalification de la route de Grenoble en avenue urbaine qui devient une grande avenue de Nice (bordée d'immeubles, de bureaux, d'activités, de logements,...), et un apaisement du Boulevard Slama qui devient un axe de vie important avec le tramway en reliant Nice Méridia au Grand Arénas, à l'aéroport, à la ville de Nice, et d'autres quartiers de la plaine du Var.

Le projet Nice Méridia vise à reconstituer une trame hydraulique et paysagère. Les espaces publics conçus comme des corridors écologiques accueillent l'eau et des écosystèmes afin de constituer des continuités entre les milieux. Ils se structurent autour de canaux, de vallons, de bassins, de zones d'expansions et d'infiltration. Les corridors expriment ces dispositifs. Ils prolongent les vallons, répondent aux balcons des corniches, réinterprètent la présence du fleuve.

4.8.5. Les espaces publics

A partir de cette évidence du paysage, les espaces publics du quartier Méridia se structurent autour d'un réseau viaire à 4 niveaux et de parcs publics paysagers, avec l'eau comment élément structurant.

- . Le réseau viaire

Il comprend :

- . 2 axes principaux d'accès au quartier, avenues urbaines orientées dans le sens Nord-Sud : la route de Grenoble requalifiée et le boulevard Montel/Slama, assurant la liaison inter-quartiers. Le boulevard Maurice Slama sera support de l'aménagement d'un axe de transport en commun en site propre (BHNS ou tramway) ;
- . une petite voie Nord-Sud, rue du canal d'Amenée, qui distribue le coeur du quartier, crée la liaison avec les équipements et les polarités, et relie le quartier des Moulins à l'îlot d'équipements et d'activités situé au Nord ; il est le support d'une offre de mobilité alternative comme le système d'auto partage ou « auto bleue », vélo bleu, etc. ;
- . des barreaux d'espaces partagés, en bordure d'îlot, voie de desserte ou zone 30 ;
- . des espaces piétonniers, liaisons douces en coeur d'îlot.
- . Les espaces publics paysagers

Les espaces publics paysagers se composent de 3 grandes traversées Est-Ouest, conçues comme des corridors écologiques et des parcs linéaires qui offrent des visions sur la géographie, et récupèrent les eaux de ruissellement : le parc de l'Université, le Cours Robini, la Traverse Sainte-Marguerite.

Le parc de l'Université et le Cours Méridia sont 2 lieux particuliers, très différents, ayant vocation à devenir des polarités fortes du quartier. Le Cours Méridia est un espace piétonnier, abrité et convivial, recevant de nombreux commerces et activités en rez-de-chaussée. Le parc de l'Université, liaison entre la salle de spectacle Nikaia et le boulevard Slama, est un grand espace public planté, destiné à recevoir des flux et des échanges importants. Il est bordé par un tissu mixte de logements et d'activités, en lien avec l'Université.

La Figure 68 présente le plan programme des espaces publics soit leur définition et leur fonctionnalité. Ces espaces publics sont hiérarchisés des axes structurants jusqu'au coeur des ilots.

Légende :

Figure 68 : Plan programme des espaces publics

Source : Equipe de MOEU (Devillers, Artelia, Transversal, Bourdin)

4.8.6. Profil des voies et parcs

3 espaces publics structurants (Cf. Figure 69) pour la technopole Nice Méridia participent de l'idée de concilier une forte urbanisation et une forte présence de la nature, vecteur de biodiversités et de qualité de cadre de vie au quotidien. Des liens visuels de coteau à coteau ainsi que la gestion des eaux pluviales y sont mis en scène à travers ces grandes « percées » vertes et une topographie fine.

L'aménagement de la technopole urbaine Nice Méridia constitue une opportunité pour (re)définir le schéma viaire local. Il s'affirme par sa trame végétale.

En perpendiculaire des axes majeurs urbains que sont la route de Grenoble et le boulevard Montel/Slama, les « parcs linéaires» (Parc de l'Université, Cours Robini, Traverse Sainte Marguerite) gèrent la desserte interne du quartier, tout en offrant de grandes qualités d'usages pour tous (Cf. Figure 10).

Figure 69 : Localisation des parcs linéaires

Source : Equipe de MOEU (Devillers, Artelia, Transversal, Bourdin)

Un ensemble de voies secondaires irrigue le quartier (Cf. Figure 70). Elles sont calibrées pour permettre le passage de tous les véhicules tout en limitant les emprises pour encourager des déplacements à vitesse modérée.

Figure 70 : Localisation des voies secondaires

Source : Equipe de MOEU (Devillers, Artelia, Transversal, Bourdin)

Remarque : le projet de maîtrise étant au stade des études préliminaires, les cotes présentées sur les coupes, notamment, ont vocation à évoluer. Elles seront mises à jour dans le dossier de réalisation

4.8.6.1. Cours de l'Université

Le cours de l'Université, large de 50 m, se compose de 3 espaces :

- . Une voirie et toutes ses fonctionnalités (environ 15 mètres) ;
- . Un «promenoir» (environ 6 mètres) ;
- . Le parc de l'Université (environ 28 mètres).

Il est l'un des espaces majeurs du quartier Nice Méridia. Le parc est constitué d'une succession de lieux, luxuriants, ombragés et frais. Par un jeu successif de dénivelés formant des jardins en creux, il permet de mettre en scène des points de vue, des cheminements et de créer ainsi des espaces de drainage des eaux.

L'eau est très présente dans les jardins publics niçois. Elle est précieuse et apporte de la fraîcheur. Elle charme l'oeil autant que l'oreille. Suivant cette tradition, un canal sillonne le parc et irrigue les jardins suivant des principes d'économie de la ressource.

La végétation est un élément essentiel de composition. La canopée est à l'échelle de la frange urbaine. Le couvert végétal procure de l'ombre, participant au rafraîchissement de l'air. L'ensemble des strates végétales seront représentées, dessinant une succession d'horizons. La palette végétale, composée d'une forte présence de persistants, sera complétée de végétaux remarquables et florifères.

Mais avant tout, le Cours de l'Université est un lieu de proximité, attractif et fluide.

Figure 71 : Principes d'aménagement du cours de l'Université

Source : Equipe de MOEU (Devillers, Artelia, Transversal, Bourdin)

4.8.6.2. Cours Robini

Imaginé comme une succession de terrasses où s'installent des aires de jeux et des espaces de rencontre, les jardins du Cours Robini abritent des fonctions différentes de celles du parc de l'Université. Le boisement structure l'espace et accueille les usages urbains des habitants.

Le couvert végétal dense décline des ambiances méditerranéennes spécifiques. Sous cette canopée, les riverains bénéficient d'un jardin équipé d'espaces de jeux et d'une longue promenade.

Les «salles de jeux» s'organisent avec les contraintes de la topographie. Ici, la topographie ne sert pas seulement à réguler l'espace mais draine aussi les eaux de ruissellement : certains jardins creux serviront à la rétention des eaux pluviales et seront donc inaccessibles à certaines rares périodes.

Figure 72 : Principes d'aménagement du cours Robini

Source : Equipe de MOEU (Devillers, Artelia, Transversal, Bourdin)

4.8.6.3. Traverse Sainte-Marguerite

Les jardins sont omniprésents dans cet espace public où ils constituent une emprise de 26 m sur les 35 de la traverse. Le quartier se développe autour d'un territoire de « jardins » qui réinterprètent l'activité agricole. Des jardins familiaux y trouvent une place privilégiée.

Les jardins composent le paysage de la traverse Sainte-Marguerite, construits sur le principe des parcelles agricoles adapté au milieu urbain :

- . Organiser les jardins en lanières ;
- . Comprendre le fonctionnement, les composantes et les qualités des parcelles agricoles pour les transcrire dans ce contexte urbain ;
- . Retrouver la qualité de la terre et sa perméabilité ;
- . Organiser les circulations et autres fonctionnalités pour les « jardiniers », les promeneurs et les riverains ;
- . Mettre à disposition «des jardins» aux associations habilitées à gérer des jardins collectifs et familiaux ;
- . Exploiter au maximum la topographie et l'hydrographie.

Les jardins « potagers » forment une succession d'enclos que l'on traverse.

Les parcelles ici révéleront une terre généreuse dans le temps. La mise en scène des parcelles en lanière fait écho à la qualité du site de la plaine du Var.

Figure 73 : Principes d'aménagement de la traverse Sainte-Marguerite

Source : Equipe de MOEU (Devillers, Artelia, Transversal, Bourdin)

4.8.6.4. Rue du canal d'Amenée

La rue du Canal d'Amenée, un axe Nord-Sud inter-quartiers, est le support des mobilités douces, avec des aménagements continus et sécurisés (trottoirs larges, traversées piétonnes sécurisées, ...).

Le stationnement longitudinal s'organise le long de l'axe. Le stationnement des deux-roues et vélos est réparti régulièrement.

La rue du Canal d'Amenée prend appui sur les emplacements réservés du PLU pour permettre une desserte interne au quartier, de nature plus apaisée que le boulevard Montel/Slama ou la route de Grenoble. La succession de placettes donne à cette rue une vocation de centralité de proximité.

Elle forme un nouvel axe Nord/Sud dans le quartier Nice Méridia. Elle constitue un lien visuel et physique avec les quartiers environnants, et, cette petite voie sinueuse va relier les différents parcs mais aussi les points de centralité du quartier, les équipements, les commerces, etc... Les espaces voués aux circulations douces sont privilégiés et son aménagement leur réserve une place importante.

De dimensionnement moindre que les axes structurants, son emprise est de 15 à 17 mètres. En sens unique ou en double sens de circulation, les choix ne sont, à ce jour, pas arrêtés.

La strate arborée est différente de celle des avenues mais tout aussi présente. Les arbres de moyen développement sont privilégiés et s'adaptent à un espace plus restreint. Cette attention est utile pour limiter des interventions d'entretien et de taille.

Une bande plantée de 3 mètres souligne le pied des façades en rive Ouest des îlots. Réalisée au sein de l'espace privé, elle répond aux typologies observées sur Nice : une grille ouvragée et peinte, une porte flanquée d'arbres remarquables, une bande plantée d'arbres et d'arbustes souvent persistants.

Ce dispositif assure un recul et un confort pour les rez-de-chaussée dédiés soit aux commerces, services et activités soit aux équipements.

L'ambiance paysagère souligne la volonté d'offrir un cadre attractif, encourageant les déplacements doux. L'eau de pluie ruisselle au sein d'un caniveau, réinterprétant le canal d'Amenée.

Hypothèse à double sens

Hypothèse à sens unique

Figure 74 : Principes d'aménagement de la Rue du Canal d'Amené

Source : Equipe de MOEU (Devillers, Artelia, Transversal, Bourdin)

4.8.6.5. Cours urbains

Les cours urbains et venelles sont des voies de desserte à faible trafic, internes au macro-îlot, d'intérêt secondaire pour le trafic. L'aménagement type de ces voies doit permettre un partage de la voirie entre tous les modes de déplacements et de privilégier la qualité de vie en limitant et contraignant la vitesse et circulation automobile.

Figure 75 : Principes d'aménagement des cours urbains

Source : Equipe de MOEU (Devillers, Artelia, Transversal, Bourdin)

4.8.6.6. Les venelles

Entre les îlots, ces petites sentes permettent de traverser le quartier en parallèle des axes plus importants de circulation. Confortables, de 8 à 10 mètres de large, elles sont entièrement vouées aux piétons et permettent à des véhicules d'intervention d'y circuler.

Figure 76 : Principes d'aménagement des venelles

Source : Equipe de MOEU (Devillers, Artelia, Transversal, Bourdin)

4.8.6.7. Le cours et la place Méridia

Au coeur du quartier et à proximité immédiate de la future station de tramway sur le boulevard Montel/Slama, le Cours et la Place Méridia en représentent la centralité.

Bordés de commerces et animés par des terrasses de cafés/restaurants en pied d'immeubles, c'est un haut lieu de convivialité, dans la tradition des placettes méditerranéennes. La place pourrait également accueillir un marché forain, le futur vide-grenier du quartier, ...

Cette place est destinée à la fois aux nouveaux habitants du quartier mais aussi à ceux des quartiers environnants.

C'est un lieu de rencontre à l'échelle de la ville.

Son traitement minéral est agrémenté d'arbres remarquables pour garantir un ombrage suffisant l'été. Le dessin figuré au plan représente l'idée d'un sol continu, à l'identité visuelle forte, graphique comme on retrouve dans le centre-ville de Nice, par exemple avec les motifs noir&blanc de la Place Masséna (réaménagée récemment par Bruno Fortier), mais aussi des dessins que l'on trouve sur les pas-d'âne du parc du Château.

Figure 77 : Localisation du cours et de la place Méridia

Source : Equipe de MOEU (Devillers, Artelia, Transversal, Bourdin)

4.8.7. La mobilité

L'étude mobilité est présentée en Annexe 6.

Le réseau viaire de Nice Méridia se compose :

- . Des axes structurants Nord-Sud : route de Grenoble et boulevard Montel/Slama (hors du périmètre de la ZAC) ;
- . Des axes de support de continuité paysagères Est-Ouest : les Cours de l'Université et de Robini et la Traverse Sainte-Marguerite ;
- . Des voies secondaires : la rue du canal d'Amenée ;
- . Des voies de desserte interne aux macro-ilots : les cours urbaines et les venelles.

Sur le site même de la ZAC, l'espace public déploie une structure de la mobilité via (Cf. Figure 78) :

- . Des avenues urbaines qui supportent les liaisons inter quartier ; le Boulevard Montel/Slama et la Traverse de la Digue des Français qui accueilleront des TCSP (Transport en Commun en Site Propre) ;
- . Des voies de desserte à l'intérieur du quartier, vitesse limitée à 30 km/h ;
- . Des espaces partagés, vitesse limitée à 20 km/h ;
- . Des liaisons douces à l'intérieur des ilots.

Figure 78 : Mobilité / accessibilité

Source : Equipe de MOEU (Devillers, Artelia, Transversal, Bourdin)

Le quartier Nice Méridia est conçu comme la ville des « courtes distances », valorisant les modes doux grâce à une conception basée sur la planification urbaine distance-temps (10 min de marche), appuyé par des services de transports efficaces et rendue possible grâce à une urbanisation compacte et qualitative. Les commerces et services de proximité sont implantés sur les trajets, à proximité des arrêts de tramway. Des parkings silos sont répartis dans les macro-ilots, pour répondre à une stratégie de mutualisation de l'offre en stationnement et d'offre de services en RDC, pour favoriser l'intermodalité, l'utilisation des véhicules d'auto partage, etc.

Z:\278-NICE MERIDIA\9- ORAL\Images\Schéma Prog-Commerces-équipements.jpg
Z:\278-NICE MERIDIA\9- ORAL\Images\Schéma Prog-Commerces-équipements.jpg

Figure 79 : Méridia, la ville des courtes distances

Source : Equipe de MOEU (Devilleurs, Artelia, Transversal, Bourdin)

. Stationnement

D'après les exigences du PLU, entre 3065 et 3143 places serait à construire.

Par ailleurs la demande de stationnement a été calculée à partir de différentes hypothèses (taux de motorisation des ménages, etc.). Il est estimé qu'environ 5023 véhicules chercheront à se stationner au terme de la phase 3.

Le principe général sur l'ensemble de Méridia est le droit de stationner ou la mutualisation du stationnement. Ce système n'attribue pas de places spécifiques aux usagers.

2 types de stationnement sont envisagés sur Nice Méridia :

. Des parkings sous immeubles, répondant essentiellement à la demande réglementaire
. Des parkings mutualisés en superstructure par macro-flot pour absorber les demandes complémentaires et le stationnement visiteurs

4204 places de stationnement seront créées et permettront le stationnement de 5050 véhicules. Le foisonnement et la mutualisation permettent d'économiser la construction de 819 places au terme du projet (5023 véhicules cherchant à se stationner – 4204 places de stationnement).

4.8.8. Gestion des eaux

4.8.8.1. Eaux pluviales

Compte tenu des enjeux dans la zone, l'objectif est d'assurer une protection à plusieurs niveaux pouvant aller jusqu'à une période de retour centennale.

Pour la dépollution des eaux pluviales, une pluie de période de retour un an a été choisie pour l'efficacité du traitement. Compte tenu de la nature urbaine des bassins versants, on privilégiera un filtrage des corps flottants par dégrilleur automatique afin de limiter les apports vers les espaces verts qui servent de transit aux eaux de ruissellement. Enfin, un traitement final par phyto épuration permettra de dépolluer (hydrocarbures, métaux lourds...) avant le rejet dans le réseau de la Route de Grenoble.

Pour les épisodes courants, c'est-à-dire les pluies de période de retour 1 an à 10 ans, la régulation s'effectue dans les lots selon les préconisations issues du zonage pluvial. Le rejet dépollué de chaque opération s'effectuera dans les noues centrales (situées Cours de l'Université, Cours Robini et Traverse Sainte-

Marguerite), les eaux pluviales issues des lots auront préalablement été stockées.

Pour les épisodes de périodes de retour 10 ans, la régulation s'effectue dans les bassins de rétention prévus dans chaque lot au titre du zonage pluvial. Les débits de fuite de chacune de ces rétentions seront alors dirigés vers les noues centrales.

Enfin, pour l'objectif de protection centennial, les bassins de rétention des opérations groupées seront « transparents », l'ensemble des ruissellements générés par l'opération pour ce type d'événement seront gérés dans les noues centrales.

La Figure 80 présente une carte de localisation des 3 noues et des rétentions à la parcelle.

Afin de restituer le débit naturel généré pour une pluie centennale sur l'opération, les volumes par section sont les suivants :

- . Cours de l'Université : 2700 m3 ;
- . Cours Robini : 2000 m3 ;
- . Traverse Sainte Marguerite : 1000 m3.

L'ensemble de ces noues vont être aménagées en un espace paysager de qualité. Les rejets s'effectueront dans le réseau de collecte de la route de Grenoble.

Figure 80 : Besoin en rétention de l'ensemble de l'opération

Source : Artelia

4.8.8.2. Eaux potables/eaux usées

L'eau potable utilisée pour les sanitaires représente environ 20% de la quantité d'eau produite par habitant. Cette production pourrait être évitée par la mise en place de systèmes de traitement locaux, réutilisant les autres eaux usées (douches, vaisselle, cuisine) pour l'usage sanitaire.

Figure 81 : Répartition de la consommation d'eau par utilisation

Source : Artelia

Afin de diminuer la consommation d'eau potable, sur la ZAC Nice Méridia, la réutilisation des eaux grises (eaux usées issues des douches, vaisselles, lavage du linge, ... à l'exception des eaux usées provenant des toilettes) après traitement, pour alimenter les toilettes est envisagée (Cf. Figure 82).

Figure 82 : Schéma classique et envisagé du cycle de l'eau dans une ZAC

Source : Artelia

Les différents réseaux (eau potable et eaux traitées réutilisées) seront parfaitement distincts.

Les eaux grises pourront également être utilisées pour l'arrosage des espaces verts.

Les études doivent être approfondies afin de répondre aux questions suivantes :

- . Les process de traitement nécessaires ;
- . Le nombre d'unités de traitement (une seule unité, ou plusieurs) ;
- . Les modalités d'intégration des unités de traitement dans les bâtiments ;
- . Les volumes de stockage nécessaires ;
- . Les modalités de distribution intérieure de l'eau traitée ; celle-ci nécessitant de créer un réseau dédié à l'alimentation des sanitaires.

4.8.9. Répartition des programmes

La Figure 83 et le Tableau 19 présente la répartition du programme selon les usages :

- . Logements ;
- . Commerces/services ;
- . Hôtellerie ;
- . Tertiaire (bureaux, laboratoire) ;
- . Université ;
- . Equipements ;

. Loisirs.

Figure 83 : Plan programme

Source : Equipe de MOEU (Devillers, Artelia, Transversal, Bourdin)

Macroilot

Surface
(m2)

SP totale
(m2)

SP logements

SP
commerces/se
rvices/hotel

Bureaux

Labos / R&D

SP équipements

1

37 143

107 000

19 000

1000

23 000

31 000

33 000

2

35 923

129 000

88 000

9000

9 000

12 000

11 000

3

29 449

84 000

53 000

5000

18 000

7 000

1 000

Total

102 515

320000

160 000

15 000

50 000

50 000

45 000

SP : Surface Plancher

Tableau 19 : Répartition des surfaces par type d'occupation

Source : Equipe de MOEU (Devillers, Artelia, Transversal, Bourdin)

4.8.10. Dispositions techniques concourant à un aménagement durable

Les choix d'aménagement de l'espace public, des matériaux aux équipements, sont guidés par les principes suivants :

- . la provenance des matériaux et produits, en lien avec l'économie locale
- . leur qualité environnementale
- . leur exploitation et maintenance facilitée.

Par ailleurs, l'usage de produits locaux, dont le prix de base peut être supérieur à des produits venant de l'autre bout du monde, mais dont le bilan carbone est nettement inférieur, est privilégié.

Le cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction dans l'Ecovallée est appliqué.

. Qualité environnementale des espaces publics

La qualité environnementale des espaces publics est intégrée dans la réflexion au stade d'avancement des études. Les matériaux recyclés et/ ou biosourcés pour l'aménagement des voiries, pour le choix du mobilier urbain, des instruments d'éclairage et de sources lumineuses recyclables seront privilégiés. Les terrassements des VRD utiliseront des sous-produits des démolitions. L'utilisation de terre de remblais d'origine de la plaine du Var sera privilégiée et les déblais feront également l'objet d'une réutilisation prioritaire des matériaux de démolition après tri et concassage réalisé sur le site. La terre végétale sera traitée de façon spécifique pour constituer un stock réutilisable à des fins agricoles ou d'espaces verts, en cherchant systématiquement à minimiser les apports extérieurs au site. Pour atteindre ces objectifs, des clauses environnementales seront intégrés dans les marchés entreprises, avec une mise à disposition notamment de la liste des produits de l'économie locale.

Parallèlement, le choix des essences et la valorisation des espèces indigènes sera privilégié pour concourir également à un usage durable et une gestion économe des espaces publics.

. Conception rationnelle des bâtiments

Une conception des bâtiments rationnelle et économe en énergie sera également privilégiée. L'objectif attendu est de réinvestir toutes les problématiques de la conception adaptées au climat, à l'image d'un laboratoire d'idées de l'éco conception créé ad hoc pour la conception de la technopole urbaine.

Le projet a pour ambition d'être a minima conforme à la RT2012.

La RT2012 est la nouvelle réglementation thermique entrée en vigueur le 1er juillet 2011 pour les bâtiments tertiaires et devant s'appliquer aux bâtiments résidentiels le 1er janvier 2013.

Elle constitue une évolution majeure du mode de conception des bâtiments en généralisant les principes du Bâtiment Basse Consommation.

. Gestion des déchets

Une réflexion est également menée sur la gestion des déchets en termes de prévention, avec :

- . la mise en oeuvre d'une planification préventive de la gestion des déchets ;
- . la localisation lisible dans l'espace public, dans un périmètre accessible, des points d'apport volontaire pour les déchets organiques, le verre, le papier ;
- . le dimensionnement du stockage en considérant les pratiques de tri et leur évolutivité certaine ;
- . la définition de prescriptions sur la qualité des emplacements et équipements de collecte ;

Pendant la phase chantier, l'effort reposera sur l'objectif de respect de la charte chantier vert de la plaine du Var.

. Energie

Le choix des énergies concourt également à une démarche de conception durable.

Le schéma directeur énergétique – potentiel de développement des énergies renouvelables et de récupération (article L128-4 du code de l'urbanisme) est présenté en Annexe 5.

L'EPA Plaine du Var a mandaté le BRGM pour réaliser une étude sur le potentiel géothermique du site.

Par ailleurs, le projet de la ZAC Nice Méridia a été conçu en intégrant un système d'énergie intelligent ou smartgrid. Ce système utilise des technologies informatiques de manière à optimiser la production, la distribution et la consommation. La Figure 84 schématise le smartgrid dans l'état actuel des réflexions en cours.

Figure 84 : Schématisation du smartgrid

Source : Artelia

Compte tenu du contexte particulier niçois, l'effacement de la pointe de consommation électrique revêt une importance essentielle et doit orienter le choix du mix énergétique ; celui-ci devant servir les fonctionnalités « smartgrid » plutôt que l'inverse.

Sur Nice Méridia le mix énergétique proposé s'appuierait sur les principes suivants :

- . Une production de chaleur/froid assurée par un mix bois énergie ou géothermie/solaire thermique (trigénération) indépendant de la ressource électrique (environ 32%) ;
- . Une production locale d'énergie renouvelable intermittente (solaire photovoltaïque) participant à hauteur de 17% du besoin électrique ;
- . Une capacité de production locale électrique (trigénération) capable de subvenir à 15% du besoin électrique ;
- . Des capacités de micro-stockage (parc de batteries sur solaire PV) permettant de réguler l'injection sur le réseau et d'opérer des injections pilotées (cas d'urgence).

Figure 85 : Schématisation du mix énergétique

Source : Artelia

La trigénération consiste à produire, à partir d'une énergie primaire (le gaz naturel ou autre combustible tel que le bois énergie par exemple), 3 énergies secondaires utilisables conjointement :

- . L'énergie thermique nécessaire aux besoins de chauffage et d'ECS (Eau Chaude Sanitaire)
- . Une production de froid produit au travers d'un groupe à absorption ;
- . Une énergie électrique, produite avec un système turbine, alternateur et transformateur.

Les rendements atteints par ce type d'installation peuvent atteindre 95%.

Différentes sources d'énergie primaire sont possibles : gaz, bois énergie, géothermie sur sonde, biogaz.

4.8.11. Mise en oeuvre du projet

Tous les terrains n'appartenant pas à la puissance publique, il est possible de réaliser ce projet par phases.

La Figure 86 présente donc le phasage en 3 étapes :

Figure 86 : Phasage de réalisation

Source : Equipe de MOEU (Devilleurs, Artelia, Transversal, Bourdin)

Phase

Objet de la phase

Date approximative de réalisation de la phase

Nombre d'habitants et nombre d'emplois cumulés

Phase 1

Le long du boulevard
Montel/Slama et Cours
Robini

2014-2018

700 habitants

4 160 emplois

Phase 2

Cours de l'Université et
aménagement du coeur
de quartier (place Méridia
et cours Méridia)

2019 - 2022

3 180 habitants

5 100 emplois

Phase 3

Aménagements de part
et d'autres de la traverse
Sainte-Marguerite

2023 - 2026

4 650 habitants

6 300 emplois

Tableau 20 : Phasage de mise en oeuvre

Source : Equipe de MOEU (Devillers, Artelia, Transversal, Bourdin)

Sont pris en compte les 2000 emplois et les 200 habitants déjà initialement sur le site et comptabilisés en phase 1.

Les travaux vont donc s'étaler sur une durée d'environ 15 ans.

Remarque :

Le périmètre de la ZAC Nice Méridia est inclus dans un périmètre de ZAD (Zone d'Aménagement Différé) où l'EPA a d'un droit de préemption sur toutes les ventes et cessions à titre onéreux de biens immobiliers ou de droits sociaux. Cette ZAD a été créée par arrêté préfectoral du 21 juin 2011.

5. IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

Pour chaque impact identifié, il sera indiqué, en conclusion de chaque paragraphe, si c'est un impact :

- . positif ou négatif ;
- . direct ou indirect ;
- . temporaire ou permanent ;
- . à court, moyen ou long terme.

Selon les impacts, certains peuvent apparaître à plus ou moins long terme après apparition de la source de l'impact. Il sera considéré que :

- . un impact à court terme apparaîtra au plus tard quelques jours ou semaines après la source de l'impact ;
- . un impact à moyen terme apparaîtra entre 1 et 5 ans après la source de l'impact ;
- . un impact à long terme apparaîtra plus de 5 ans après apparition de la source de l'impact.

Dans le cas d'un projet de création de ZAC, la majorité des impacts apparaissent à court terme. Par défaut, si rien n'est indiqué, l'impact est à court terme.

De même, une majorité des impacts sont négatifs. Par défaut, si rien n'est indiqué, l'impact est négatif.

5.1. IMPACTS SUR LE MILIEU PHYSIQUE

5.1.1. Impacts sur le climat et l'énergie

5.1.1.1. En phase travaux

Durant les travaux, le projet engendrera des circulations d'engins sur les routes (terrassment, etc.).

Ces déplacements seront sources d'émissions de gaz d'échappement, notamment.

Le chantier sera échelonné sur une dizaine d'année. Comme tout chantier il contribue, à son échelle, à l'émission de gaz à effet de serre (dont le CO2) directe (gaz d'échappement des engins de chantier) et indirecte (filrière de construction des matériaux utilisés) responsable du changement climatique mondial actuel.

L'impact sur le climat en phase travaux sera temporaire, indirect, modéré et à moyen et long terme

5.1.1.2. En phase aménagée

La limitation des émissions de gaz à effet de serre a été prise en compte dès la conception du projet au travers de la démarche de limitation des consommations énergétiques en générales, et plus spécifiquement de la consommation d'énergie d'origine non renouvelable.

. Réutilisation des eaux grises

A l'échelle d'une collectivité, les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) liées à l'adduction d'eau et à la potabilisation sont non négligeables et représentent 10 à 15% des émissions des services publics locaux. L'eau et l'assainissement arrivent en 3ème position des secteurs du service public en termes d'émissions de GES, après les transports et les déchets.

La réutilisation des eaux grises (Cf. §. 4.8.8.2) pour alimenter les sanitaires permet d'éviter la consommation de 40 à 50 litres d'eau/habitant/jour et donc de limiter l'impact environnemental de la filière de production d'eau (émissions de GES, consommation énergétique).

. Conception des bâtiments

Le projet a pour ambition d'être au minima conforme à la RT2012. La RT2012 est la nouvelle réglementation thermique applicable aux bâtiments résidentiels le 1er janvier 2013. Elle constitue une évolution majeure du mode de conception des bâtiments en généralisant les principes du Bâtiment Basse Consommation.

. Choix du panel énergétique (Cf. Annexe 5.)

Le choix du panel énergétique (photovoltaïque, trigénération à partir de bois énergie, etc.) et le smartgrid (optimisation de la production par rapport à la demande) permettront de limiter le recours aux énergies fossiles et donc l'émission de CO2. Le recours aux énergies fossiles sera donc d'environ 36% de la consommation annuelle.

L'impact sur le climat en phase aménagée sera faible, indirect et à moyen et long terme.

5.1.2. Impact sur le sol et le sous-sol

5.1.2.1. Impact en phase travaux

Le chantier peut engendrer des impacts localisés :

.
Accroissement du risque d'érosion, sur les zones mise à nue, en cas de forte pluie ;

.
Pollution ;

.
Etc.

Concernant le risque d'érosion, les terrains étant quasiment plats, les travaux n'auront pas d'impact sur le maintien des terres.

Les risques de pollution pendant la phase travaux seront le déversement chronique ou accidentel de produits polluants dont les origines seront les suivantes :

.
Lessivage des aires d'élaboration des bétons ;

.
Pertes de laitiers de ciment ;

.
La présence de produits polluants (huiles, hydrocarbures, etc.), le stockage ou l'utilisation inadaptée peut entraîner une pollution des sols, des eaux souterraines et des eaux superficielles ;

.
Une fuite accidentelle ou un rejet accidentel (lors du ravitaillement) de produit dangereux ;

.
Les déchets verts : ces déchets issus du débroussaillage peuvent générer lors d'un stockage prolongé sur site, des lixiviats qui peuvent polluer les sols, les eaux souterraines et les eaux superficielles.

L'impact en phase travaux sur le sol et le sous-sol sera modéré, direct et temporaire.

5.1.2.2. Impact en phase aménagée

Pendant la phase aménagée, la création de nouvelles voies sera génératrice de pollution :

. Pollution chronique et diffuse : Ce type de pollution est principalement issu des hydrocarbures provenant des gaz d'échappement, des pertes d'huile et de l'usure des pneus. La voirie, protège néanmoins les sols directement concernés. Les zones sensibles sont donc celles non imperméabilisées à proximité de la voie dont le vecteur d'échange de pollution est le ruissellement de l'eau ;

. Pollution accidentelle : Ce type de pollution est lié à un évènement entraînant une arrivée de pollution massive sur le milieu (renversement de camion-citerne, etc.). Comme la pollution chronique, le secteur le plus sensible est le sol dépourvu d'imperméabilisation à proximité de la voie. Le risque de pollution accidentelle est faible sur la zone d'étude car :

- Les voiries seront principalement utilisées pour la desserte de la ZAC ;
- le chauffage des bâtiments ne sera pas au fioul, donc très peu de camions de matière dangereuse circuleront sur la voirie.

. Pollution saisonnière : Cette pollution est engendrée par les produits chimiques utilisés sur les routes en fonction des saisons.

L'hiver, la pollution saisonnière est générée par les produits de déverglaçage utilisés pour l'entretien et la viabilité hivernale. Du fait de la localisation en région méditerranéenne et en bord de mer, les températures sont négatives seulement 1,4 jour par an en moyenne. Les produits de déverglaçage ne seront donc que très exceptionnellement utilisés.

Au printemps et en été, l'entretien des couvertures végétales peut être réalisé par des produits phytosanitaires (désherbants-débroussaillants et limiteurs de croissance).

L'impact en phase aménagée sur le sol et le sous-sol sera permanent, modéré et direct.

5.1.3. Impacts sur la topographie

Comme indiqué au §. 3.2.3, le site du projet est relativement plan et horizontal.

Les travaux de terrassement seront donc limités.

L'impact sur la topographie sera direct, faible et permanent, en phase travaux comme en phase aménagée.

5.1.4. Impacts sur les eaux souterraines

5.1.4.1. Impacts en phase travaux

. Impact sur la qualité des eaux souterraines

La période de travaux est une source potentielle de pollution des eaux liées aux sources listées au §.5.1.2.1. La nappe étant peu profonde (-3 à 5 m sous le TN) et les sols étant perméables, une pollution accidentelle pourraient atteindre la nappe alluviale.

Lors des travaux pour créer les fondations des bâtiments, si la nappe est atteinte des matières en suspension (MES) pourront être diffusées.

L'impact sur la qualité des eaux souterraines en phase travaux sera indirect, modéré à fort et temporaire.

. Impact sur les écoulements des eaux souterraines

En phase travaux, du fait de la proximité de la nappe alluviale, les fondations pourront atteindre le niveau de la nappe et le rabattement de nappe pourrait être localement nécessaire.

L'impact sur les écoulements souterrains en phase travaux sera direct, fort et temporaire.

5.1.4.2. Impacts en phase aménagée

. Impact sur la qualité des eaux souterraines

Les sources de pollution des sols en phase aménagée (Cf. §. 5.1.2.2) pourront également impacter les eaux souterraines.

L'impact sur la qualité des eaux souterraines en phase aménagée sera indirect, faible à modéré et permanent.

. Impact sur les écoulements des eaux souterraines

La nappe étant peu profonde (- 3 à 5 m environ sous le TN), les fondations des bâtiments et les parkings souterrains pourraient modifier localement les écoulements. Au stade d'avancement du projet, les projets sur chaque ilot ne sont pas connus précisément.

La solution de la géothermie est envisagée. Une étude du BRGM est en cours pour évaluer la faisabilité technique. Si la géothermie est retenue, un dossier « loi sur l'eau » sera réalisé par l'EPA ou le maître

d'ouvrage compétent et déposé pour instruction auprès de la DDTM.

Tous les aménagements souterrains (réseaux, parking...) seront étanches s'ils sont en partie dans la nappe.

L'impact sur les écoulements souterrains en phase aménagée sera direct, modéré à fort et permanent.

5.1.5. Impacts sur les eaux superficielles

5.1.5.1. Impacts en phase travaux

. Impact quantitatif

Rappel : La zone d'inondation B5 fait une légère incursion sur la frange Sud-Ouest du site de projet. La zone B5 correspond à un aléa de base nul, et un aléa exceptionnel (rupture de digue) faible à modéré. Pour une crue centennale, le projet est donc totalement hors zone inondable.

Le projet en phase travaux n'aura pas d'impact sur les écoulements superficiels étant donné qu'il se situe en dehors de la zone inondable du Var.

. Impact qualitatif

La période de travaux est une source potentielle de pollution des eaux liées à :

.

Les sources listées au §.5.1.2.1 ;

.

La libération de MES pendant le remaniement des sols (terrassements).

Le cours d'eau le plus proche du projet est le Var, à 500 m à l'Est du projet. Par conséquent, les eaux de ruissellement seront interceptées par le réseau urbain de collecte des eaux pluviales avant d'atteindre le Var.

L'impact sur les eaux superficielles en phase travaux sera nul aussi bien d'un point de vue quantitatif que qualitatif.

5.1.5.2. Impacts en phase aménagée

. Impact qualitatif

De même que pour les sols, en phase aménagée plusieurs sources de pollutions seront présentes (Cf. §. 5.1.2.2). Le cours d'eau le plus proche du projet est le Var, à 500 m à l'Est du projet. Par conséquent, les eaux de ruissellement seront interceptées par le réseau urbain de collecte des eaux pluviales avant d'atteindre le Var.

L'impact sur la qualité des eaux superficielles en phase aménagée sera nul.

. Impact quantitatif

L'aménagement de la zone va se composer essentiellement de bâtiments, de parkings et de voiries de desserte, entraînant une augmentation de l'imperméabilisation et donc du ruissellement des eaux.

L'imperméabilisation des sols joue sur les paramètres hydrauliques et influence directement le débit de pointe et les volumes arrivant aux exutoires. Ces modifications augmentent le risque inondation à l'aval de la zone d'étude.

L'impact sur les écoulements superficiels en phase aménagée sera modéré, indirect et permanent.

5.1.6. Impacts sur les usages de l'eau

L'usage principal de l'eau qui concerne le projet est l'adduction en eau potable à partir de la nappe alluviale du Var. Le périmètre de protection rapprochée 2 du captage les Sagnes arrive en limite du périmètre de projet (Cf. §. 3.2.7.1).

En phase travaux comme en phase aménagée, seules les pollutions accidentelles de la nappe pourraient impacter la ressource en eau.

L'impact sur les usages de l'eau en phase travaux et en phase aménagée sera indirect, modéré et permanent.

5.1.7. Impact sur les risques naturels

Rappel : les principaux risques naturels qui concernent la zone sont :

- . Risque inondation : la zone B5 fait une légère incursion du périmètre de sur la frange Sud-Ouest du site de projet. Rappelons que la zone B5 correspond à un aléa de base nul, et un aléa exceptionnel (rupture de digue) faible à modéré ;
- . Risque sismique (zone 4 de sismicité moyenne).

Inondation :

Sur l'emprise du projet, l'aléa pour une crue centennale est nul.

Le réalisation du projet induit une augmentation de la surface imperméabilisée et accroît donc le risque d'inondation suite au ruissellement des eaux pluviales.

Des mesures de gestion des eaux pluviales ont donc été prises (Cf. §. 6.1.7).

Risque sismique :

Le projet n'aura aucun impact sur les risques sismiques.

Par ailleurs, les bâtiments seront conçus dans les règles de l'art et adaptés au risque sismique (conformément à la réglementation).

L'impact sur les risques naturels sera indirect, modéré et permanent.

5.2. IMPACTS SUR LE MILIEU NATUREL

5.2.1. Impacts sur les habitats, la flore et la faune

Les impacts potentiels sont :

- . Destruction d'habitat d'espèce : les travaux peuvent avoir des conséquences sur l'intégrité des habitats utilisés par les espèces pour l'accomplissement des cycles biologiques. Dans le cas précis de la ZAC Nice Méridia, le site est fortement anthropisé et les habitats sont d'intérêt nul à faible ;
- . Destruction d'individus : les travaux s'accompagnent souvent de la destruction d'espèces quand il y a consommation d'espaces naturels mais aussi lors de la mise en exploitation avec le facteur collision routière ;
- . Dérangement : Il s'agit de la perturbation du cycle biologique des espèces animales (échec de reproduction, perturbation du sens de l'orientation, etc.). Il peut être provoqué par des nuisances sonores (en phase de travaux ou en phase d'exploitation), des nuisances visuelles (mouvements d'engins, de personnels, public...), des vibrations... Cela entraîne une gêne voire une fuite pour les espèces les plus farouches, qui peut conduire à l'abandon d'une couvée par exemple ou d'un gîte en période névralgique (reproduction, hibernation). Dans le cas précis de ce projet, ce facteur de dérangement reste valable essentiellement pendant la phase travaux. Pendant la phase d'exploitation, en effet, les espèces présentes aux abords sont déjà soumises aux nuisances sonores et visuelles dues au trafic routier et aux occupations humaines.
- . Altération des fonctionnalités : l'inscription d'un projet au sein d'habitats naturels génère souvent des modifications voire des interruptions des mouvements fonctionnels. La modification des fonctionnalités des écosystèmes est difficile à appréhender mais est bien connue à travers de

multiples exemples. L'écologie du paysage peut aider à évaluer cet impact.

Dans le cas présent, le site du projet est enclavé par des axes routiers à fort trafic (route de Grenoble, boulevard Slama, digue des français) et est très anthropisé.

5.2.1.1. Impacts sur les habitats

Aucun habitat d'intérêt patrimonial ou à enjeu n'est présent sur le site du projet. Par conséquent, l'impact sur les habitats naturel est négligeable.

5.2.1.2. Impact sur la flore protégée

Seules les espèces présentant un enjeu écologique avéré sur la zone considérée font l'objet d'une évaluation des impacts.

. Alpiste aquatique

Pour rappel le niveau d'enjeu de l'alpiste aquatique sur le site est assez fort.

La plante est actuellement développée dans les fossés et en bordure de la voirie, secteurs où elle bénéficie de substrats remaniés qui rappellent les conditions de ses habitats préférentiels (prairies mésophiles). Dans les friches où elle se maintient, les dynamiques végétales peuvent devenir à terme défavorables à cette espèce pionnière, dont la conservation nécessite des perturbations régulières (fauche, pâturage, travail superficiel du sol...).

Au-delà des touffes d'alpistes situées le long de la voie Montel/Slama et qui sont impactés par le projet de voie de 40m, le projet pourra entraîner des impacts sur les autres implantations d'alpistes pendant la phase de chantier. Une mission confiée à Ecosphère par l'EPA en lien avec l'équipe de maîtrise d'oeuvre (Devillers/Artelia) est en cours et va permettre d'étudier la faisabilité d'intégrer les alpistes dans les différents

espaces verts pour favoriser l'évitement. Les impacts seront donc appréciés plus finement dans le cadre de la mise à jour de cette étude d'impact qui accompagnera le dossier de réalisation. Les mesures appropriées seront éventuellement alors définies.

. Linaire de Sieber

Pour rappel le niveau d'enjeu de la linaire de Sieber sur le site est moyen.

Pour rappel, cette plante pionnière ne bénéficie pas de protection légale.

Le projet pourra entraîner sa destruction directe pendant la phase de chantier. Même si certaines stations pourraient être conservées (car à proximité de l'emprise de voirie et non sur la voirie).

L'impact sur la flore sera assez fort, direct et permanent.

5.2.1.3. Impact sur la faune

Pour rappel les espèces protégées présentes ne représentent qu'un enjeu faible (Cf. 3.3.3.3). Par conséquent l'impact sera faible.

L'impact sur la faune sera faible, permanent et direct.

5.2.2. Impacts sur les continuités écologiques

Le site est enclavé par des axes routiers à fort trafic (route de Grenoble, boulevard Slama, digue des français) et est très anthropisé. Comme indiqué au §. 3.3.3.4, la forte pression d'aménagement du secteur du projet a induit une rupture forte et définitive des continuités écologiques qui existaient autrefois dans ce secteur de la basse vallée du Var

Le site du projet n'a pas été identifié comme un élément de la trame verte et bleue.

Dans ce contexte, la création de 3 corridors végétalisés d'Est en Ouest (cours Robini, cours de l'université et rue Sainte-Marguerite), ne peut permettre de conclure que le projet aura un impact positif sur les continuités écologiques en restituant la continuité des vallons obscurs vers le Var.

Néanmoins, ces corridors ont été placés dans un axe Est-Ouest cohérent pour la communication entre le Var et les Vallons. Le cours Robini avec son jardin se situe d'ailleurs dans la continuité d'un vallon à l'Est du boulevard Slama (Cf. Figure 23). Le secteur étant particulièrement riche d'un point de vue ornithologique, les 3 corridors végétalisés, avec des noues de gestion des eaux, pourront être utilisés pour la halte ou la chasse de certaines espèces.

L'impact du projet sur les continuités écologiques sera nul.

5.2.3. Impacts sur les équilibres biologiques

Un écosystème désigne l'ensemble formé par une association d'êtres vivants : la biocénose, et son environnement géologique, pédologique et atmosphérique : le biotope. Les éléments constituant un écosystème développent un réseau d'interdépendances permettant le maintien et le développement de la vie. Ce réseau tend vers un équilibre correspondant à un état théorique stable tout en étant capable d'évolution et d'adaptation au contexte écologique et abiotique.

On parle de régression écologique et par conséquent de perte des équilibres biologiques lorsque le système évolue d'un état vers un état moins stable. Les écosystèmes, comme la biosphère sont toujours en état d'équilibre instable, sans cesse corrigés par de complexes boucles de rétroactions. Les principales sources de modification d'un équilibre biologique locale sont des interventions sur le sol, les eaux, les augmentations de température, les rejets des eaux.

Le site est implanté en zone urbaine non propice au développement d'espèces naturelles protégées. Par conséquent, les activités du site n'ont pas d'impact sur les équilibres biologiques de la zone d'étude.

L'impact du projet sur les équilibres biologiques sera nul.

5.3. IMPACT SUR LE PAYSAGE ET LE PATRIMOINE CULTUREL ET ARCHEOLOGIQUE

5.3.1. Impacts sur le paysage

5.3.1.1. Impact en phase travaux

Pendant le chantier, le paysage sera modifié du fait de la mise en place

- . de clôtures ;
- . de palissades de chantier ;
- . de sites de cantonnement ;
- . de la présence des engins de travaux ;
- . de matériels divers ;
- . de baraquements ;
- . de stockage de matériaux,
- . de dépôts de poussières...

L'impact est d'autant plus important que le site du projet est en entrée de ville et est bordé d'axes routiers très fréquentés (route de Grenoble, boulevard Montel/Slama et digue des français).

L'impact en phase travaux sur le paysage sera fort, négatif, temporaire et direct.

5.3.1.2. Impact en phase aménagée

Le projet conduit à une valorisation d'une zone initialement chaotique. Les aménagements permettent une meilleure lisibilité des espaces et des fonctions associées.

Les aménagements réalisés permettront d'apporter une homogénéité, une cohérence et ainsi une identité au quartier. Le projet s'accompagne de la création de parcs urbains sur 2,3 ha (Cf. Figure 87).

Cours de l'Université :

Cours urbains (croquis d'ambiance) :

Place Méridia (croquis d'ambiance) :

Jardins Sainte-Marguerite (exemple de jardins familiaux en milieu urbain) :

Figure 87 : Illustration des aménagements paysagers

Source : Equipe de MOEU (Devillers, Artelia, Transversal, Bourdin)

En réponse à la volonté de concilier une densité assez forte et une forte présence d'espaces verts à travers la proposition des trois parcs linéaires (Cours de l'Université, Cours Robini et Traverse Sainte Marguerite), la volumétrie des différents éléments de programmes du projet est de fait assez élancée. En moyenne, les bâtiments s'élèvent sur 7 ou 8 niveaux (R+6/7). Les bureaux montent à 35 m maximum (respect des règles de sécurité incendie > 4ème famille/ dernier plancher accessible inférieur à 28 m avec possibilité de mezzanine).

Certains bâtiments de logements mais aussi un hôtel, pourraient monter jusqu'à 55 m. Ces éléments élancés sont positionnés de manière à faire le moins d'ombre portée possible sur les autres bâtiments ; ils sont pour la plupart répartis le long des 3 traverses Est/Ouest (Traverse Sainte Marguerite/ Cours Robini/ Cours de l'Université).

Ces bâtiments vont permettre d'offrir aux logements des vues panoramiques sur le grand paysage tout en préservant les vues depuis les habitations des coteaux.

Figure 88 : Hypothèse de localisation des points hauts (R+12 à R+15)

Source : Equipe de MOEU (Devillers, Artelia, Transversal, Bourdin)

Le projet repose sur une mixité des espaces publics (places, 3 jardins linéaires à vocation différente), des activités (logements, université, commerces, bureaux) et des bâtiments de hauteur et d'architecture différente.

Les bâtiments et installations existants seront pleinement intégrés au projet :

- . Immeuble Space : articuler au mieux cet immeuble de bureaux au projet en retravaillant des accès clairs aux 2 halls depuis la rue du canal d'Amenée ;
- . Lien digue de Français – rue du canal d'Amenée : optimiser les rampes pour offrir une fluidité de parcours au droit des équipements et de la future station de tramway ;
- . Nice Matin : remailler la parcelle pour densifier et rationaliser le stationnement ;
- . Etap'Hotel, Lycée de la Providence et logements : intégrer ces 3 parcelles au projet d'aménagement global

Le Tableau 21 présente un bilan des surfaces par type d'occupation du sol.

Tableau 21 : Evolution des types d'occupation du sol

Type d'occupation du sol

Surfaces actuelles (ha)

Surfaces projet (ha)

Milieux naturels et semi-naturels ou
espaces de pleine terre

4,60

4,95

Agricole

1,23

0

Batî ou autre surface artificialisée

18,58

19,46

Total

24,41

La surface d'espace naturelle/agricole va diminuer d'environ 0,9 ha. Initialement, les espaces naturels et agricoles représentaient 24 % de la surface totale du projet. A terme, les espaces naturels et agricoles représenteront 20% de la surface totale du projet. Cette diminution d'espace naturelle peut donc être considérée comme faible. De plus, 25 % de la surface des parcelles devra être des espaces verts dont 15% en pleine terre. Par conséquent, en plus des 4,95 ha d'espace vert (qui comprend les jardins linéaires et les 15 % des ilots en pleine terre), il y aura des espaces verts qui ne seront pas en pleine terre sur 1,7 ha.

L'impact en phase aménagée sur le paysage sera positif, direct et permanent.

5.3.2. Impacts sur le patrimoine culturel et archéologique

Rappel : le projet n'est concerné ni par une ZPPAUP (AMVAP), ni par un périmètre de protection de monument historique, ni par un site classé ou inscrit, ni par un élément architecturale listé au Patrimoine mondial de l'humanité. Selon la DRAC (Cf. Annexe 3), le potentiel archéologique de la zone où se situe le projet est très faible.

En phase chantier, l'impact potentiel sur le patrimoine archéologique serait la destruction accidentelle de vestiges. Etant que le potentiel archéologique de la zone est très faible, l'impact du projet sera très réduit.

L'impact du projet sur le patrimoine archéologique sera très faible, direct et permanent.

5.4. IMPACTS SUR LE MILIEU HUMAIN

Le projet Nice Méridia a pour ambition d'améliorer la qualité du cadre de vie par une recomposition urbaine d'un secteur non structuré et urbanisé de façon diffuse et par le développement d'une mixité sociale et fonctionnelle.

5.4.1. Impacts sur le contexte socio-économique

5.4.1.1. Impact sur la démographie

Le projet va conduire à une revalorisation d'une zone actuellement utilisée de manière anarchique et en grande partie en friche.

Une université, des commerces, des laboratoires, etc. vont s'implanter sur la ZAC Nice Méridia.

La ZAC va donc renforcer l'attractivité du territoire, et va permettre à des ménages de se loger. L'université va permettre de contribuer à l'attractivité pour les jeunes.

L'impact du projet sur la démographie sera positif et permanent.

5.4.1.2. Impact sur l'habitat

. En phase travaux

L'impact sur les habitations existante est étudié dans le §. 5.4.3 Impacts sur le cadre de vie.

Des habitations existantes individuelles vont être détruites. Un dossier de DUP sera déposé. Dans tous les cas, les négociations à l'amiable seront privilégiées.

L'impact du projet sur l'habitat en phase travaux sera fort, directe et temporaire.

. En phase aménagée

Le projet va permettre de créer 2 100 logements dans un cadre revalorisé et attractif.

Dans un objectif de mixité des fonctions, le programme immobilier de la ZAC Nice Méridia prévoit notamment du locatif social, de l'accession aidée ainsi que de l'accession et du locatif libre

Cela permettra de contribuer aux objectifs du PLH : produire 12 078 logements sociaux d'ici 2015.

Au regard de l'état d'avancement des études de conception, il n'est pas possible au maître d'ouvrage de fournir, à ce stade, d'éléments plus précis sur la répartition du type de logements sociaux (locatif social, locatif intermédiaire et accession sociale). Une étude logement sera réalisée et permettra de préciser cette répartition. A noter que l'EPA s'engage d'ores et déjà sur une proportion de 40% de logements aidés et que, sur les 60% restants, les logements dans le secteur libre pourront être assortis de contraintes en matière de prix notamment.

L'impact du projet sur l'habitat en phase aménagée sera positif et permanent.

5.4.1.3. Impacts sur l'emploi et les activités (hors agriculture)

. En phase travaux

La période de travaux générera des emplois :

. Direct dans le BTP, le génie civil, les services ou l'industrie ;

. Indirect chez les fournisseurs, les commerçants et les services aux consommateurs.

L'impact en phase travaux sur l'emploi et les activités (hors agriculture) sera positif et temporaire.

. En phase exploitation

La ZAC va permettre la création de 4000 emplois et la conservation des 2000 emplois actuels (Nice Matin, commissariat de police, immeubles de bureaux, etc.).

Les secteurs d'activité seront variés :

- . Bureaux/tertiaires ;
- . Hôtellerie ;
- . Universitaire ;
- . Commerce ;
- . Etc.

La ZAC offrira aux activités économiques un cadre urbain agréable et vivant, car la technopole urbaine de Méridia sera surtout le lieu d'une impulsion économique nouvelle. Elle offrira les espaces de développement jamais offerts sur ce territoire pour des activités à fort potentiel de croissance tels les secteurs de la croissance verte, de l'environnement, de la gestion des risques et de tout ce qui concerne la ville durable, innovante, intelligente et interconnectée.

Les partenariats entre enseignement supérieur, centres de recherche publics et privés et entreprises, offriront des équipements et des compétences pour soutenir les porteurs de projets de créations d'entreprises et favoriseront le développement de l'innovation au sein des entreprises du territoire. Dans un environnement urbain de grande qualité, les chercheurs, les étudiants, les entreprises et leurs salariés bénéficieront d'un cadre fertile à l'innovation, à la création d'entreprises, à l'investissement et à l'emploi (Cf. Figure 89).

Figure 89 : Synergies à favoriser entre université, recherche et création d'entreprise

Source : Equipe de MOEU (Devillers, Artelia, Transversal, Bourdin)

Liens fonctionnels les Moulins –Méria :

Le quartier des Moulins présente un certain nombre de points faibles en termes d'enclavement, de dégradation des espaces publics et de vieillissement du bâti qui ont rendu nécessaires le lancement d'un programme de rénovation urbaine (PRU). Outre la réhabilitation du quartier, sa valorisation sera d'autant plus forte que ce site s'inscrit dans un espace charnière. L'avenir du quartier est marqué par la création prochaine d'une nouvelle ligne de tramway ainsi que par la création, à proximité, d'un pôle d'échanges multimodal qui mettra en relation dans un même lieu le tramway, le réseau de bus, la ligne à grande vitesse et l'aéroport international de Nice Côte d'Azur. L'opération des Moulins portée par la Métropole Nice Côte d'Azur (NCA) et la ZAC Nice Méridia pilotée par l'EPA s'inscrivent dans des logiques parallèles, dans une dynamique commune.

Ces 2 opérations présentent un fort potentiel du fait de la diversité et de la complémentarité des fonctions : logements, bureaux, locaux d'activités, commerces, équipements publics, locaux pour la recherche et l'enseignement.

Cette mixité des fonctions est une opportunité grâce aux rapprochements :

- . entre logement et travail afin de limiter les déplacements pendulaires ;
- . entre entreprises et chercheurs d'emploi pour explorer concrètement les opportunités en termes d'emploi et d'insertion ;
- . entre entreprises et recherche qui permet d'offrir des infrastructures spécifiques à un secteur d'activité identifié et de favoriser les regroupements de type cluster.

L'impact du projet sur l'emploi et les activités (hors agriculture) sera positif et temporaire.

5.4.1.4. Impacts sur l'agriculture

Actuellement, une partie de la surface (1,2 ha) est en culture (maraichage) sur une zone destinée à l'urbanisation (zone UD) et ne faisant l'objet d'aucune orientation de la DTA. Des discussions sont en cours entre le producteur et l'EPA pour leur lui trouver une parcelle où se réinstaller. Les jardins de la traverse Sainte-Marguerite comprendront des jardins familiaux qui permettront de conserver une forme d'agriculture dans le secteur de Nice Méridia. Cependant, ces jardins n'auront pas de vocation économique (consommation uniquement familiale de la production).

L'impact sur l'agriculture sera direct, faible et permanent.

5.4.2. Impacts sur les transports

5.4.2.1. Impacts en phase travaux

La présence des travaux sera génératrice de perturbation au niveau des routes. En effet, les engins de chantier emprunteront certains axes routiers (notamment route de Grenoble, boulevard Montel/Slama et Traverse de la digue des français), et perturberont la circulation à cause de leur vitesse réduite.

Cependant, la majorité des engins resteront sur les parcelles de la ZAC et non sur la voirie.

L'impact en phase travaux sur les transports sera direct, faible et temporaire.

5.4.2.2. Impacts en phase aménagée

Une étude mobilité a été réalisée (Cf. Annexe 6). Une synthèse est présentée ci-après.

Le projet Nice Méridia a été conçu comme la ville des courtes distances afin de limiter les déplacements en voiture.

5.4.2.2.1. Hypothèses

Les hypothèses retenues pour les projets de transports sont les suivantes (Cf. Tableau 22) :

. Evolution de l'offre de TC :

- Ligne 2 de tramway en 2017 (ligne Est-Ouest) ;
- Ligne 3 (tramway ou BHNS sur l'avenue Montel/Slama) mise en service en phase 2 ;
- Amélioration de l'offre TC urbain et interurbain (renforcement de l'offre des lignes existantes, optimisation du réseau actuel pour accompagner l'évolution urbaine) ;

. Evolution du réseau routier :

- Renforcement des phénomènes de congestion à l'heure de pointe ;
- Tunnel de la Victorine, ne déchargera pas la section de l'avenue de Grenoble au niveau de Méridia, mise en service en phase 1 ;
- Voie de 40 m renforcera les capacités de circulation vers le Nord, mise en service en phase 1 ;
- Politique volontariste de limitation des trafics automobiles et de report modal.

C:\Users\nolwen.biche\Documents\01-AFFAIRES\Nice méridia\Trafic Méridia HPM.jpg
Tableau 22 : Hypothèse de calcul du trafic

Source : Artelia

Réalisation du
programme de
l'éco-quartier

Nombre
d'habitants

Nombre d'emplois

Projets transports

Phase 1

2014 - 2018.

700

4 160

Ligne Est-Ouest de
tramway

Phase 2

2019 - 2022

3 180 (+350%)

5 100 (+23%)

Ligne Sud-Nord de
transport structurant
(tramway ou BHNS)+ voie
de 40m

Phase 3

2023 - 2026

4 650(+46%)

6 300 (+24%)

Le nombre d'habitants et d'emplois prend en compte les 2000 emplois et les 200 habitants initialement présents sur le site qui sont comptabilisés dans la phase 1.

. Hypothèses de parts modales

Pour les voitures, diminution progressive de la part modale s'expliquant par :

. Une volonté de limiter les trafics automobiles sur le quartier dès la phase 1 (norme de stationnement

- volontariste) ;
- . un report modal (amélioration des TC et des conditions de déplacement des piétons et des vélos en phase 1 et 2) ;
- . des voiries de plus en plus chargées et saturées : évolution urbaine forte du secteur.

Pour la marche à pied et le vélo :

- . Pas d'évolution en phase 1 : conforme à la moyenne NCA ;
- . En phase 2 les modes doux connaîtront un regain puisque le développement du quartier permettra de diminuer la portée des déplacements (équipements commerciaux de loisirs, emplois/logements,...) ;
- . En phase 3 finalisation du projet et prolongation du processus de report engagé en phase 2.

Pour les transports en commun, hausse surtout en phase 1 (T2) puis en phase 2 (BHNS –tracé du T3), en phase 3 amélioration de l'offre TC globale.

Le Tableau 23 synthétise ces hypothèses d'évolution de parts modales.

Tableau 23 : Hypothèse d'évolution de parts modales

Source : Artelia

Actuel domicile
- travail

Phase 1

Phase 2

Phase 3

Voiture/2 roues motorisées

66%

61%

55%

53%

Marche/modes doux

19%

19%

23%

24%

TC

11%

16%

18%

19%

Autres

4%

4%

4%

4%

5.4.2.2.2. Les trafics

La Figure 90 présente le trafic projeté (en 2024) en Heure de Pointe du Matin (HPM) et la Figure 91 présente le trafic projeté (en 2024) en Heure de Pointe du Soir (HPS).

Remarque : le projet de maîtrise étant au stade des études préliminaires, le schéma de circulation, notamment, a vocation à évoluer. Il sera mis à jour dans le dossier de réalisation.

Cours de l'Université

Digue des français

Rout
e
de
G
r
e
no
b
le

B
ou
l
ev
ard
S
l
am
a

Figure 90 : Trafic projeté en HPM

Sources : Artelia

C:\Users\nolwen.biche\Documents\01-AFFAIRES\Nice méridia\Trafic Méridia HPS.jpg

Figure 91 : Trafic projeté en HPS

Sources : Artelia

Que ce soit en HPM ou HPS, le trafic augmentera, entre 2009 et 2024, en phase aménagée sur les axes majeurs encadrant la ZAC (Boulevard Montel/Slama, route de Grenoble, digue des français). Mais également sur le périmètre de la ZAC du fait de la création de logements et d'activités. Toutefois, la création de nouvelles voies améliorera les conditions de circulation en multipliant les choix de trajets.

5.4.2.2.3. Le stationnement

Sur Nice Méridia afin de limiter la construction de places de parking, la mutualisation et le foisonnement des places de a été étudié.

4204 places de stationnement seront créées et permettront le stationnement de 5050 véhicules.

5.4.2.2.4. Les modes doux et les transports en commun

Les modes doux (piétons et cyclistes) seront intégrés et même privilégiés au sein de la ZAC Nice Méridia. Des trottoirs et pistes cyclables sont intégrés dans chaque voie de circulation (Cf. 4.8.6, p. 75).

La vitesse sera limitée :

- . A 30 km/h sur les voies de desserte à l'intérieur du quartier (rue du canal d'Amenée, Cours Robini, Cours de l'Université);
- . A 20 km/h sur les espaces partagés (Traverse Sainte-Marguerite, cours urbaines et venelles).

Les coeurs d'ilot seront réservés aux liaisons douces.

Au centre de la ZAC, le cours et la place Méridia eu coeur de la technopole et à proximité immédiate de la station du futur tramway T3 (Cf. Figure 78). La volonté de la ZAC est de faire évoluer les mobilités dans le quartier, et de substituer au «tout voiture» le TSCP et les modes doux (marche à pied et vélo).

5.4.2.2.5. Synthèse

Localement du fait d'un nombre plus important d'habitations et d'emplois, la ZAC Méridia va entraîner une augmentation des trafics. Certains carrefours pourront être très chargés mais ne seront pas saturés (carrefour bd Slama / cours Robini/ Ste Marguerite).

Cependant, avec une offre en stationnement adaptées, une proximité des transports en commun et des modes de circulation doux privilégiés, la ZAC Nice Méridia va entraîner une évolution des modes de déplacement pour les occupants (habitants et employés).

La ZAC Nice Méridia sera donc accessible depuis le centre-ville de Nice en voiture, en vélo ou en transport en commun.

L'impact en phase aménagée sur les transports sera faible, permanent et direct.

5.4.3. Impacts sur le cadre de vie

Des habitations sont présentes sur le site du projet et à proximité, à moins de 100 m, de l'autre côté du boulevard Slama et de la digue des français.

5.4.3.1. Impact sur l'ambiance sonore

5.4.3.1.1. En phase travaux

Lors du chantier, les sources de bruit seront principalement liées :

- . aux travaux de terrassements ;
- . aux travaux d'aménagement ;

. à la circulation des engins de chantier et de transport.

Les engins de chantier les plus bruyants atteignent un niveau sonore de 100 dB(A) à 7 mètres de distance. Ce chiffre peut être retenu comme niveau sonore maximum de chantier.

Les premières maisons des lotissements actuels ne sont qu'à quelques mètres de la zone chantier, le bruit sera donc une réelle gêne pour les riverains à proximité.

L'impact du projet sur l'ambiance sonore en phase travaux sera modéré, direct et temporaire.

5.4.3.1.2. En phase aménagée

Une étude acoustique a été réalisée (Cf. Annexe 7). La méthodologie et les hypothèses de calcul sont présentées dans cette annexe.

Cette étude a été réalisée sur la base réglementaire suivante : le bruit des infrastructures routières nouvelles ou faisant l'objet de modifications, est réglementé par l'article L.571-9 du Code de l'environnement, les articles R.571-44 à R.571-52 du même code (décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transport) et l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

Les données d'entrée de trafic sont issues de l'étude mobilité (Cf. §. 5.4.2.2 et Annexe 6).

La modélisation a pour objectif :

. L'établissement par le calcul des dépassements de seuil sur les bâtiments existants, imputables aux nouvelles voiries ou modifications significatives de voiries existants, ce qui permet ensuite de qualifier et de quantifier les obligations du maître d'ouvrage pour la protection des habitations et autres constructions sensibles ;

. L'établissement des niveaux acoustiques en façade des nouvelles constructions, ce qui permet de définir ensuite les niveaux d'isolation acoustiques nécessaires en fonction de la réglementation.

Les figures 92 et 93 présentent les cartes des isophones en état initial de jour et de nuit.

. Impact sur les constructions existantes

Les constructions existantes concernées sont les constructions riveraines des nouvelles voies de desserte créées dans le cadre de la ZAC.

L'analyse de l'état initial a montré que la quasi-totalité de la ZAC est en ambiance sonore modérée. Les niveaux maximaux admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure nouvelle sont définis à l'article 2 de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières et sont fixés à 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit pour les logements, les établissements de santé, de soins et d'action sociale et les établissements d'enseignement.

Pour rappel, la modélisation de l'état initial a montré que certaines constructions existantes (19 bâtiments évalués sur les 38) présentent des niveaux de bruit supérieurs à 60 dB(A) de jour et pour certaines des niveaux de bruit supérieurs à 55 dB(A). Après la réalisation de la ZAC, ces mêmes constructions sont soumises à des niveaux de bruits supérieurs aux seuils.

Par contre, en considérant uniquement la contribution sonore des voies nouvelles, aucune construction existante ne présente de dépassement de seuil : les niveaux maximaux proches de 60 dB(A) de jours sont observés pour certaines constructions existantes riveraines des voies de desserte (dont la rue du canal d'Amenée). Il est à souligné que ces constructions concernent des bureaux, dont les niveaux maximaux admissibles sont de 65 dB(A), ou des commerces. Les niveaux sonores en façade de chaque bâtiment, du fait uniquement de la contribution sonore des voies nouvelles sont présentés sur les cartes des niveaux sonores en façade (Cf. Annexe 7).

L'impact du projet sur l'ambiance sonore en phase aménagée sur les constructions existantes sera nul.

Figure 92 : Carte des isophones en état projet de jour

Source : Artelia

Figure 93 : Carte des isophones en état projet de nuit

Source : Artelia

. Constructions nouvelles

Sur 175 bâtiments futurs, 70 sont soumis à des niveaux supérieurs à 60 dB(A) de jour, dont 29 bâtiments d'habitations et 1 établissement d'enseignement (appartenant à l'université). Les autres bâtiments concernés par des niveaux supérieurs à 60 dB(A) concernent 7 activités ou commerces, 20 bureaux et 13 équipements.

La Figure 94 présente une localisation des constructions nouvelles exposées à des niveaux supérieurs à 60 dB(A) de jour.

Les bâtiments d'habitation présentant un niveau supérieur à 60 dB(A) sont ceux présentant une façade près d'une voie de circulation (boulevard Montel/Slama et Cours Robini essentiellement mais également voies de desserte au sein de la ZAC). Les bureaux concernés par des niveaux sonores élevés en façade sont également situés près des voies de circulation (route de Grenoble ou boulevard Slama essentiellement).

Figure 94 : Localisation des constructions nouvelles exposées à des niveaux supérieurs à 60 dB(A) de jour

Source : Artelia

La Figure 95 présente les niveaux sonores en façade de bâtiments situés le long du boulevard Montel/Slama et du Cours Robini. Les chiffres donnés sont le minimal et le maximal pour l'ensemble du bâtiment (valeur au milieu de la construction) et le maximal sur la hauteur (petite vignette le long des bords de la construction). Elle permet de visualiser les écarts suivant qu'il s'agit de façades soumises aux bruits routiers ou à l'abri. Ainsi, il est évident que l'atténuation acoustique des bâtiments n'est nécessaire que sur les façades des bâtiments exposées aux voiries.

Boulevard
Slama

Rue du Canal
d'Amenée

Cours
Robini

Figure 95 : Visualisation des écarts des niveaux acoustiques en façade des bâtiments

Source : Artelia

L'impact du projet sur l'ambiance sonore en phase aménagée sur les constructions nouvelles sera permanent, direct et modéré à fort (plus de 60 dB(A) en façade).

5.4.3.2. Impact sur la qualité de l'air

. En phase travaux

Les effets sur la qualité de l'air pendant la période des travaux sont, par nature, limités dans le temps et dans l'espace. Néanmoins, ils ne sont pas négligeables car ils engendrent des gênes pour les usagers et les riverains du site. Les effets majeurs du chantier, du point de vue de la qualité de l'air, concernent les rejets de poussières dans l'atmosphère.

Les sources sont essentiellement :

- . les mouvements des engins mobiles d'extraction lors des terrassements ;
- . la circulation des engins de chantier pour le chargement, le déchargement, et le transport ;
- . les travaux d'aménagement et de construction.

De plus, le chantier constitue une source de polluants atmosphériques par émissions de gaz d'échappement des moteurs d'engins de chantiers et de camions. Les principaux polluants usuels sont :

- . le monoxyde de carbone, CO ;
- . le dioxyde de carbone CO₂ ;
- . les oxydes d'azote NO_x ;
- . les imbrûlés d'hydrocarbures HC.

L'impact du projet sur la qualité de l'air en phase travaux sera modéré, direct et temporaire.

. En phase aménagée

Des voiries de desserte seront créées et des circulations de desserte transiteront donc dans la ZAC Nice Méridia (Cf. §. 5.4.2.2). Il a donc été choisi de réaliser une étude Air & Santé.

L'étude complète est présentée en Annexe 8. Une synthèse est présentée ci-après.

La méthodologie mise en oeuvre est présentée au §. 9.6.

La quantification des émissions est réalisée à l'aide du logiciel IMPACT de l'ADEME.

Les données d'entrée de trafic sont issues de l'étude mobilité (Cf. §. 5.4.2.2 et Annexe 6).

Le Tableau 24 présente le bilan des émissions de gaz, en prenant en compte la réalisation de la ZAC Nice Méridia à horizon 2025 mais également la voie de 40 m (boulevard Montel/Slama) et le stade Allianz Riviera, pour lequel le trafic va fortement augmenter (+ 130 %).

Emissions en grammes par jour avec le projet de ZAC - 2025

NOx

COV

C6H6

PM10

SO2

Pb

Cd

CO

CO2

Route de Grenoble

11 515

1 164

18

490

106

0.6

20 µg

9 956

4 174 658

Boulevard Slama

8 460

855

13

360

78

0.4

10 µg

7 314

3 066 893

Avenue de la Digue des Français

4 052

410

6

172

37

0.2

6 µg

3 504

1 469 115

Cours Robini

3 076

379

6

166

28

0.2

4 µg

4 205

1 092 300

Cours de l'université

1 968

222

4

116

18

0.1

3 µg

2 926

693 098

Traverse Sainte-Marguerite

287

32

1

17

3

0

1 µg

427

101 194

Rue du canal d'amenée

1 578

183

3

98

14

0.1

0

2 524

552 909

Voies de desserte au sein de la ZAC

1 587

184

3

98

14

0.1

0

2 518

556 410

Total aire d'étude

33 853

3 576

57

1 592

311

1.9

40 µg

35 192

12 177 166

Evolution en % suite à la réalisation
de la ZAC

+32%

+13%

-14%

+33%

+49%

+1%

+132%

+53%

+49%

Tableau 24 : Bilan des émissions (en g/j) après réalisation de la ZAC a horizon 2025

Source : Artelia

La comparaison des situations entre l'état initial en 2009 et le projet à l'horizon 2025, montre une augmentation des émissions polluantes (sauf pour le benzène) du fait de la création de nouveaux axes et de l'augmentation des circulations sur les axes existants (route de Grenoble, boulevard Montel/Slama, avenue de la Digue des Français).

Cette augmentation n'est pas proportionnelle à l'augmentation du trafic. En effet, d'une manière générale, les émissions polluantes devraient diminuer à l'avenir du fait de l'amélioration technologique des véhicules et du renouvellement du parc automobile pour des véhicules plus propres. Ainsi, si une augmentation des émissions peut être observée sur la majorité des axes existants, sur la route de Grenoble, les émissions diminuent sensiblement, malgré une légère augmentation du trafic.

Les émissions majoritaires sur l'aire d'étude sont celles liées aux deux axes principaux d'accès, la route de Grenoble et le boulevard Montel/Slama (plus de la moitié des émissions totales de l'aire d'étude). Il est à noter que ces deux axes supportent également un trafic de transit, indépendant de la ZAC. Les voies de dessertes au sein de la ZAC, représentent 30% des émissions totales de l'aire d'étude. Au sein de la ZAC, les émissions majoritaires sont celles du cours Robini (1/3 des émissions de la ZAC et 9% des émissions totales de l'aire d'étude) puis celles de la rue du canal d'aménée mais dans une proportion moindre (17% des émissions de la ZAC et 5% des émissions totales de l'aire d'étude).

En cohérence avec l'étude trafic, étant donné que la circulation va localement augmenter sur le périmètre de la ZAC et va fortement augmenter sur le boulevard Montel/Slama, les émissions de gaz polluants vont augmenter et la qualité de l'air va donc être modérément dégradée.

L'impact du projet sur la qualité de l'air en phase aménagée sera modéré, direct et permanent.

5.4.3.3. Impact sur la sécurité publique

. En phase travaux

En phase chantier, il peut y avoir des risques de collision entre les engins et des voitures, des piétons ou des cyclistes.

Cependant, les engins circuleront principalement sur le chantier, ce qui limite le risque de collision.

L'impact du projet sur la sécurité publique en phase travaux sera modéré, direct et temporaire.

. En phase aménagée

En phase aménagée, les bâtiments et espaces publics seront aménagés selon les règles de l'art avec les mesures de sécurité aux normes. La création d'une ZAC n'est pas de nature à impacter la sécurité publique.

Du fait de vitesse de circulation limitée (30 km/h maximum), le risque d'accident de la circulation seront limités.

Une étude de sécurité publique sera réalisée conformément à la réglementation en vigueur.

L'impact du projet sur la sécurité publique en phase aménagée sera faible, direct et permanent.

5.4.3.4. Impact sur la pollution lumineuse

Rappel : Le secteur de la ZAC est très fortement soumis à la pollution lumineuse (zone blanche, Cf. Figure 51).

. En phase travaux

Les travaux seront réalisés en période diurnes. Ils ne seront pas source d'émissions lumineuses.

L'impact du projet sur la pollution lumineuse en phase travaux sera nul.

. En phase aménagée

La création de la ZAC va être accompagnée de la mise en place d'éclairage public plus dense qu'actuellement. Cependant, étant donné que la ZAC se trouve dans une zone initialement fortement soumise à la pollution lumineuse, l'impact de la ZAC sera très réduit.

L'impact du projet sur la pollution lumineuse en phase aménagée sera faible, direct et permanent

5.4.3.5. Impact sur les eaux usées

. En phase travaux

En phase chantier, des sanitaires chimiques de chantier seront mis en place. Ils ne seront donc pas raccordés au réseau d'eau usée.

L'impact du projet sur la gestion des eaux usées en phase travaux sera nul.

. En phase aménagée

Les nouveaux logements engendreront l'augmentation du volume des eaux usées.

La ZAC comprendra environ 4 500 habitants de plus qu'actuellement. Ceci équivaut à environ 4 500 équivalents habitats. Au vue de la capacité de la station d'épuration (650 000 équivalents habitats), dimensionnée pour la période estivale, l'augmentation de la population raccordée au réseau

d'assainissement représente une faible proportion par rapport à la capacité totale de la station d'épuration.
Ceci n'engendrera pas d'impact sur la capacité de traitement.

L'impact du projet sur la gestion des eaux usées en phase aménagée sera négligeable.

5.4.3.6. Impact sur la production de déchets

. En phase travaux

Le chantier générera des déchets de différentes catégories (câbles, huiles, plastiques, métaux, bois, chiffons souillés, etc.). Ils n'ont pas les mêmes effets et la même dangerosité. En fonction de la gestion de ces déchets, le chantier entraînera, ou non, des pollutions plus ou moins graves pour l'environnement.

L'impact du projet sur la production de déchets en phase travaux sera fort, direct et temporaire.

. En phase aménagée

La création de la ZAC sera un vecteur de production de déchets ménagers supplémentaires. Au vue de la population totale de la ville (340 000 habitants environ), la quantité de nouveaux déchets (générés par 4 500 habitants) peut être modérée (augmentation de 1,3 %).

Des déchets autres pourront être produits (laboratoires, université, etc.) dont certains pouvant être dangereux.

L'impact du projet sur la production de déchets en phase aménagée sera modéré à fort, direct et permanent.

5.4.4. Impacts sur les réseaux

5.4.4.1. Impact en phase travaux

Lors des travaux, les raccordements des réseaux secs et humides nécessiteront sans doute des coupures sur les réseaux existants. Cependant, celles-ci seront ponctuelles et de courte durée

L'impact du projet sur les réseaux en phase travaux sera modéré, direct et temporaire.

5.4.4.2. Impact en phase aménagée

Le projet sera raccordé aux différents réseaux existants (télécom, électricité, eau usée, etc.). Il n'est pas de nature à impacter ces réseaux en phase aménagée.

La mise en place d'un smartgrid sur la ZAC Nice Méridia avec pour objectif d'adapter la production d'électricité à la demande et le recours à uniquement 40 % au réseau d'électricité classique permettra de limiter la sollicitation du réseau électrique. La région PACA se trouvant en position de péninsule électrique, la limitation de la sollicitation du réseau est positive.

L'impact du projet sur les réseaux en phase aménagée sera nul

5.4.5. Impacts sur la maîtrise foncière

Un certain nombre de parcelles privées seront rachetées (DUP, négociations à l'amiable privilégiées).

Après aménagement, la plupart des ilots seront cédés à des promoteurs privés.

Les logements pourront permettre l'accession à la propriété.

L'EPA va se charger des aménagements des espaces publics puis la gestion de ces espaces sera sous la responsabilité des organismes concernés (eaux usées, voirie, eau potable : NCA).

L'impact du projet sur la maîtrise foncière sera faible, direct et permanent.

5.4.6. Impacts sur les servitudes d'utilité publique

Au stade actuel des études (étude d'esquisse), le volet énergétique doit être affiné dont la mise en place de panneaux photovoltaïques.

L'étude de la gêne visuelle causée par les panneaux photovoltaïque pour l'aéroport sera étudiée ultérieurement, conformément à la note d'information technique de la DGAC « dispositions relatives aux avis de la DGAC sur les projets d'installations de panneaux photovoltaïques à proximité des aérodromes.

Concernant les servitudes de transmissions radio électriques, les bâtiments les plus hauts ne dépasseront pas les 55 m (soit la hauteur des bâtiments des Moulins). Par conséquent la hauteur maximale de 76 m est respectée.

Concernant la canalisation GRTgaz, des plaques bétons ont été mises en place dans le secteur du projet du fait de la présence du stade Nikaïa.

5.5. IMPACTS PREVISIBLES SUR LA SANTE PUBLIQUE

L'article 19 de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (J.O. du 1er Janvier 1997) impose aux études d'impact de comporter une analyse des effets du projet sur la santé. L'objectif de ce volet « impacts sur la santé » est de rechercher si les modifications apportées à l'environnement par le projet peuvent avoir des incidences positives ou négatives sur la santé humaine. Il s'agit donc d'évaluer les risques d'atteinte à la santé humaine liés aux différentes pollutions et nuisances résultants de la réalisation du nouveau lotissement.

Au-delà des impacts du projet sur la qualité de l'air, le champ d'investigation prévu par l'article 19 couvre tous les problèmes engendrés par le projet sur la santé humaine.

En revanche, le dossier n'aborde pas la prise en compte de la santé du personnel du chantier et du personnel de maintenance, dont la sécurité relève d'une autre législation (Code du Travail). Il faut toutefois préciser que, conformément à la législation sur les études d'impact, le niveau d'analyse de la présente partie est en relation avec l'importance du projet.

Rappelons pour cela que l'aménagement faisant l'objet de la présente étude d'impact est un aménagement urbain. Ses effets sur la santé humaine sont relativement négligeables si ce n'est un effet positif dû à l'amélioration de la qualité et du cadre de vie.

5.5.1. Identification des dangers

On observe une certaine inégalité des individus face aux effets de la pollution atmosphérique selon l'âge, l'alimentation, les prédispositions génétiques et l'état de santé général.

L'effet des polluants sur la santé n'est toujours pas connu avec une certitude scientifique partagée. Pour certains les seuils d'apparition des effets sont très bas alors que pour d'autres les limites d'exposition sont beaucoup plus hautes.

D'autre part, l'homme est souvent soumis à la pollution interne des locaux dans lesquels ils se trouvent (vapeur de cuisines, vernis, peinture...).

Dans le cas de ce projet d'aménagement, les éventuels dangers proviennent de la pollution atmosphérique, des nuisances sonores engendrées par la circulation et les futures entreprises, et de la pollution des eaux.

5.5.2. Caractérisation de l'exposition

La population exposée est dans une bande de 500 mètres autour de la future opération. En raison du caractère moyennement urbanisée des alentours immédiats (habitat discontinu), cette population est relativement limitée.

5.5.3. Caractérisation de l'impact lié à la pollution atmosphérique

5.5.3.1. Les polluants atmosphériques et leurs effets

. Les oxydes d'azote

Le monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO₂) sont principalement émis par les véhicules (60%) ou proviennent d'origine naturelle (volcans, océans, décomposition biologique, éclairs...).

En général, les oxydes d'azote sont émis par combustion à haute température favorisant la combinaison entre l'azote de l'air et l'oxygène. La vitesse des véhicules tend donc à accroître les émissions d'oxydes d'azote, à l'inverse du monoxyde de carbone et du benzène. Ils sont rejetés dans l'air principalement sous forme de NO. Ce dernier réagit quantitativement sur l'ozone pour donner du NO₂.

Les risques pour la santé proviennent surtout du dioxyde d'azote. Il s'agit d'un gaz irritant qui pénètre dans les plus fines ramifications des voies respiratoires. Il peut entraîner une altération de la fonction respiratoire, une hyper-réactivité bronchique chez l'asthmatique et un accroissement de la sensibilité aux infections des bronches chez l'enfant. On estime aujourd'hui qu'il n'y a pas de risque cancérigène lié à l'exposition au dioxyde d'azote.

. Le dioxyde de soufre

Le dioxyde de soufre (SO₂) est émis lors de la combustion des combustibles fossiles (charbon, fioul) au cours de laquelle le soufre présent dans ces combustibles est oxydé par l'oxygène de l'air. Les principales sources émettrices sont donc les centrales thermiques, les grosses installations de combustion industrielles et les installations de chauffage. Les transports, également responsables d'émissions de SO₂ (diesel), a vu sa part diminuer avec la suppression progressive du soufre dans les carburants.

Le SO₂ est également émis par des sources naturelles telles que les dégagements des volcans, la décomposition biologique et les feux de forêt. L'ensemble des mesures techniques et réglementaires prises au cours des dernières années a permis d'observer une forte baisse des émissions de SO₂ depuis une vingtaine d'année. Cette baisse est également due à la diminution de la consommation des combustibles fossiles, et à l'utilisation croissante de combustibles à faible teneur en soufre et de l'énergie nucléaire.

Le dioxyde de soufre est un irritant des muqueuses, de la peau et des voies respiratoires supérieures. Il agit également en synergie avec la pollution particulaire mais les effets de cette synergie n'ont pas encore été quantifiés.

. Les poussières

Les particules en suspension ont de nombreuses origines tant naturelles qu'anthropiques. Les particules d'origine naturelle proviennent des érosions éoliennes, des feux de forêts, des éruptions volcaniques... L'activité humaine génère quant à elle des particules en suspension par l'intermédiaire des combustions industrielles, de l'incinération, des installations de chauffage et du transport automobile. Ces particules ont une très grande variété de tailles, de formes et de compositions. Leur diamètre est généralement inférieur à 10 µm (PM₁₀) ou 2,5 µm (PM_{2,5}).

Selon leur taille, les particules pénètrent plus ou moins profondément dans le système pulmonaire : les plus grosses sont retenues par les voies aériennes supérieures alors que les plus petites pénètrent facilement jusqu'aux alvéoles pulmonaires où elles se déposent et peuvent, même à des concentrations relativement basses, irriter les voies respiratoires inférieures et altérer la fonction respiratoire dans son ensemble.

Sur le long terme, le risque de bronchites chroniques et de décès par maladie cardiorespiratoire et par cancer pulmonaire augmente. Pour les particules les plus fines (provenant notamment des véhicules diesel). il existe des présomptions d'effets cancérigènes du fait de la particule en elle-même mais également des composés qui y sont adsorbés (HAP, métaux lourds).

. Le monoxyde de carbone

Le monoxyde de carbone est issu de la combustion incomplète de matières organiques (gaz, charbon, carburants...). Sa principale source est le trafic automobile. Le monoxyde de carbone se fixe sur l'hémoglobine à la place de l'oxygène ce qui implique une mauvaise oxygénation du système nerveux, du coeur et des vaisseaux sanguins. À fortes concentrations, ce manque d'oxygène peut provoquer des céphalées, des troubles digestifs, des troubles de conscience. L'exposition à des teneurs très élevées pendant une durée prolongée peut entraîner la mort par asphyxie.

. Les composés organiques volatils

Les composés organiques volatils (vapeurs d'hydrocarbures et de solvants divers) proviennent des sources mobiles (véhicules de transport), des procédés industriels (raffinage de pétrole, stockage et distribution de carburants et combustibles liquides, stockage et utilisation de solvants, application de peintures) et des activités domestiques. La nature participe également à leur émission. En effet des COV, notamment l'isoprène, sont naturellement produits par les plantes et les arbres.

Leurs effets sont très divers selon la nature des composés : ils vont de la simple gêne olfactive à une irritation des voies respiratoires, à une diminution de la capacité respiratoire jusqu'à des risques d'effets mutagènes et cancérigènes (benzène).

. Le benzène

Le benzène est un des composants des mélanges complexes issus du craquage ou du reformage catalytique d'hydrocarbures pétroliers. Il entre dans la composition des carburants, des solvants ou des diluants. Dans l'atmosphère il provient donc essentiellement des gaz d'échappement (hors diesel) et de l'évaporation des carburants (pompes à essence).

Le benzène peut provoquer une gêne olfactive, des irritations et une diminution de la capacité respiratoire. Il est un cancérogène pour l'homme (groupe 1 du Centre International de Recherche contre le Cancer), entraînant l'apparition de leucémies.

. Le plomb

Le plomb était émis majoritairement par les sources mobiles, étant utilisé comme antidétonant dans les essences. La généralisation de l'utilisation d'essence sans plomb est donc à l'origine de la baisse constante des concentrations de ce polluant dans l'atmosphère. Dans une moindre mesure, le plomb présent dans l'atmosphère provient d'activités industrielles comme la sidérurgie, le décapage et le traitement des métaux, l'incinération des déchets, les cimenteries, les verreries et les industries de fabrication des accumulateurs.

Le plomb est un métal toxique à effet cumulatif. Il pénètre dans l'organisme essentiellement par voie digestive et par voie pulmonaire. Les principaux effets toxiques liés à une exposition chronique au plomb sont des neuropathies motrices avec déficit intellectuel, des altérations des reins et du système reproducteur.

. Le cadmium

Les principales sources d'émissions anthropiques du cadmium sont les fonderies de zinc, la métallurgie (fabrication d'alliages...), l'incinération des ordures ménagères, la combustion de combustibles fossiles, les industries de la céramique, de la porcelaine et de la peinture (utilisation dans les pigments pour peintures,...) et l'agriculture.

Le cadmium est facilement absorbé par les voies digestives et pulmonaires. Après son passage dans le sang, il est stocké dans le foie et les reins. Le cadmium peut entraîner des perturbations des fonctions rénales ainsi qu'une altération du système pulmonaire pouvant aller jusqu'au cancer.

5.5.3.2. Impact du projet lié aux polluants atmosphériques sur la santé

L'estimation des émissions de polluants au droit de la zone d'étude a montré un impact des projets du secteur (requalification du boulevard Slama notamment) sur la qualité de l'air : en 2025, ces projets entraîneront une augmentation de l'ordre de 12 à 50% des émissions polluantes par rapport à l'état initial, liée essentiellement à la requalification d'axes de circulation (boulevard Slama).

A titre de rappel, les émissions ne peuvent pas être directement comparées à la concentration de polluants résultante dans l'air ambiant. La dispersion atmosphérique des polluants est un phénomène complexe dépendant essentiellement des conditions météorologiques. Il n'est pas possible à partir des émissions polluantes de définir les concentrations en polluants. De même il n'est pas envisageable de déterminer la population exposée à des niveaux de polluants supérieurs aux valeurs limites de la réglementation ou aux valeurs guides de l'OMS. D'après « the air quality guidelines » de l'OMS, « la valeur guide de la qualité de l'air est la concentration au-dessous de laquelle le polluant atmosphérique ne devrait avoir aucun effet préjudiciable sur la santé ».

La ZAC Nice Méridia a été conçue afin de limiter les trafics au sein de la ZAC qui restent globalement inférieurs à 10 000 véhicules/jour. Les concentrations qui seront observées à proximité des voiries de dessertes seront inférieures à celles obtenues près des grands axes circulés comme l'avenue de Grenoble. De plus, le plan masse est conçu de telle façon que les logements se situent en coeur d'ilot, protégés des nuisances des grandes voies de circulation par des activités tertiaires et les showrooms des concessionnaires.

Aussi, il peut être conclu que les effets liés à la pollution atmosphérique sur la santé des futurs habitants de la ZAC sont limités, du fait de la conception même du projet.

5.5.4. Caractérisation de l'impact lié aux nuisances sonores

5.5.4.1. Les effets du bruit

Les nuisances sonores ont des effets sur la santé de différents ordres :

- . des effets physiologiques lors d'un traumatisme sonore aigu. C'est le cas des lésions brutales de l'oreille mais aussi des lésions progressives qui sont le fait d'une exposition fréquente à des niveaux de bruit supérieur à 80dB(A) ;
- . des effets secondaires en tant qu'agent stressant à travers l'affection des système nerveux, respiratoires, sanguins et digestifs neurovégétatifs en lien avec la tension artérielle, les troubles du sommeil, les effets sur la vigilance, les divers effets d'ordre psychosomatiques ;
- . des effets psychologiques et sociologiques (agressivité, échec scolaire...).

5.5.4.2. Impact du projet liés aux nuisances sonores sur la santé

Les éventuelles nuisances sonores proviendront du trafic routier principalement.

Comme précisé au §. 5.4.3.1.2 (p.96), en considérant uniquement la contribution sonore des voies nouvelles, aucune construction existante ne présente de dépassement du seuil de 60 dB(A) de jour.

Pour les constructions nouvelles, 29 bâtiments d'habitations et 1 établissement d'enseignement sont soumis à des niveaux supérieurs à 60 dB(A) de jour mais inférieurs à 70 dB(A). A noter que pour ces constructions, des mesures constructives en termes d'isolation phonique seront respectées (Cf. §. 6.4.3.1.2, p. 114).

Aussi, il peut être conclu que les effets liés aux nuisances sonores sur la santé des futurs habitants de la ZAC sont limités, du fait de la conception même du projet.

5.5.5. Caractérisation de l'impact liés à la pollution des eaux

Le projet prévoit de traiter les eaux de pluie avant rejet dans le milieu naturel. En effet, des aménagements seront créés sur le site pour récupérer les eaux pluviales. Le projet ne soulève donc pas d'impact sur la qualité des eaux.

Le projet n'aura donc aucun effet sur la santé humaine par rapport à cette approche

5.5.6. Autres effets sur la santé

Le projet n'apportera pas d'autre impact sur la santé humaine. Il n'induit, notamment, aucun impact lié à la radioactivité ou aux effets électromagnétiques.

5.6. SYNTHESE DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

Le niveau d'impact a été évalué à partir de la grille suivante :

Fort

Impact important dans l'espace et/ou dans le temps

Positif

Impact positif

Modéré

Impact limité dans l'espace et/ou dans le temps

Faible

Impact très localisé et temporaire

Nul/Négligeable

Impact nul ou négligeable de quelque nature que ce soit

Milieus

Thématiques

Phases

Impacts (avant mesures)

Evaluation de l'impact

Milieu physique

Climat et énergie

Phase travaux

Contribution à l'effet de serre

Temporaire, indirect, modéré,
moyen/long terme

Phase aménagée

Contribution à l'effet de serre limité par la
réutilisation des eaux grises, la conception thermique
des bâtiments et le choix du panel énergétique

Permanent, indirect, faible,
moyen/long terme

Sol et géologie

Phase travaux

Pollution chronique et/ou accidentelle des sols liée à
l'utilisation et au stockage de déchets et produits
dangereux.

Temporaire, direct et modéré,

Phase aménagée

Pollution chronique et/ou accidentelle des sols

Permanent, direct et modéré

Topographie

Phase travaux

Faible modification de la topographie du fait d'un
terrain initialement plan et donc de terrassements
limités

Permanent, direct et faible

Phase aménagée

Eaux souterraines et
usage de l'eau

Phase
travaux

Qualité

Diffusion de la pollution sur les sols (stockage de
déchets et de produits dangereux) vers la nappe
alluviale du Var

Temporaire, indirect et
modéré à fort

Écoulement

Modification des écoulements souterrains du fait du
rabattement de nappe

Temporaire, direct et fort

Phase
aménagement

Qualité

Diffusion de la pollution sur les sols (chronique et/ou accidentelle) vers la nappe alluviale du Var

Permanent, indirect et faible à modéré

Écoulement

Modification des écoulements souterrains :

- au droit des souterrains et fondations atteignant la nappe,

- du fait du pompage pour la géothermie

Permanent, direct et modéré à fort

Eaux superficielles

Phase
travaux

Qualité

Aucun impact notable.

Nul

Écoulement

Phase
aménagement

Qualité

Le cours d'eau le plus proche est le Var, à 500 m du projet. Une éventuelle pollution n'atteindra pas le Var (contexte urbain avec un réseau d'eau pluviale).

Nul

Écoulement

Augmentation des volumes, des vitesses et du débit de pointe aux exutoires (imperméabilisation des sols)

Permanent, indirect et modéré

Usages de l'eau

Phase travaux

Les pollutions de la nappe pourront impacter le captage AEP de la Sagnes

Permanent, direct et modéré

Phase aménagement

Risques
naturels

Inondation

Phase travaux

Aucun impact significatif

Nul

Phase aménagée

Augmentation de la vitesse et des débits de pointes
(imperméabilisation nouvelle)

Permanent, indirect et modéré

Risque
sismique

Phase travaux

Aucun impact significatif

Nul

Phase aménagée

Bâtiments conçus dans les règles de l'art et adaptés
au risque sismique

Nul

Milieux

Thématiques

Phases

Impacts (avant mesures)

Evaluation de l'impact

Milieu naturel

Habitat et flore

Phase travaux

Impact sur les habitats naturels négligeable

Destruction possible de flore protégée (alpiste aquatique)

Permanent, direct et assez fort

Phase aménagée

Faune

Phase travaux

Destruction d'individus ou de gîtes

Destruction d'habitat

Dérangement (bruit, poussières, etc.) en période de reproduction

Temporaire, direct, indirect et modéré

Phase aménagée

Perte d'une zone d'alimentation pour les espèces ornithologiques

Permanent, direct et modéré

Continuités écologiques

Aucun impact significatif (site enclavé)

Nul

Equilibres biologiques

Aucun impact significatif

Négligeable

Natura 2000

Aucune incidence significative

Négligeable

Paysage et
Patrimoine

Paysage

Phase travaux

Détérioration du paysage par la mise en place du
chantier

Temporaire, direct et fort

Phase aménagée

Valorisation d'une zone initialement chaotique

Permet de donner une identité au quartier

Espaces verts sur 4,95 ha

Points hauts ne « couperont » pas les vues depuis
les habitations des coteaux

Mixité des espaces publics et architecturale

Positif, direct et permanent

Patrimoine culturel

Phase travaux

Aucun impact significatif

Nul

Phase aménagée

Archéologique

Phase travaux

Destruction accidentelle de vestiges

Permanent, direct et très faible

Phase aménagée

Aucun impact significatif

Nul

Milieu humain

Population et habitat

Phase travaux

Quelques habitations seront détruites (DUP,
procédures à l'amiable privilégiées)

Temporaire, direct et fort

Phase aménagée

Création de logements dont locatif social, accession

aidée, accession et locatif libre

Nouvelle dynamique/attractivité du quartier

Positif et permanent

Emploi et activités
(excepté l'agriculture)

Phase travaux

Création d'emplois directs BTP, génie civil, services,
industrie

Positif, direct, indirect, et
temporaire

Phase aménagée

Création de 4000 emplois et conservation de 2000
emplois initialement présents

Positif et permanent

Agriculture

Perte de 1,2 ha de surface agricole (maraichage)

Création de 0,3 ha de jardins familiaux

Permanent, direct et faible

Transport

Phase travaux

Perturbation du trafic par la présence d'engins de
chantier

Temporaire, direct et faible

Phase aménagée

Augmentation locale du trafic

Evolution des modes de déplacements

Permanent, direct et faible

Bruit

Phase travaux

Bruit généré par les engins de chantier et au matériel

Temporaire, direct et modéré

Phase aménagée

Aucun impact significatif sur les constructions
existantes

Niveaux sonores en façade des nouvelles
constructions supérieurs à 60 dB(A) pour 70 des 175

nouveaux bâtiments

Permanent, direct et modéré à fort

Qualité de l'air

Phase travaux

Dégradation légère de la qualité de l'air du fait des émissions de poussières et de polluants atmosphériques

Temporaire, direct et modéré

Phase aménagée

Dégradation de la qualité de l'air à proximité des voiries car augmentation du trafic local et donc augmentation des émissions de polluants

Permanent, direct et modéré

Sécurité publique

Phase travaux

Accidents liés à la présence du chantier (collision)

Temporaire, direct et modéré

Milieux

Thématiques

Phases

Impacts (avant mesures)

Evaluation de l'impact

Phase aménagée

Accidents de la route (du fait de l'augmentation de la fréquentation et des voies de circulation) mais limités par des vitesses inférieures à 30 km/h

Permanent, direct et faible

Pollution lumineuse

Phase travaux

Aucun impact significatif

Négligeable

Phase aménagée

Emissions lumineuses mais zone déjà très fortement soumise à la pollution lumineuse

Permanent, direct et faible

Eaux usées

Phase travaux

Aucun impact significatif

Nul

Phase aménagée

La station d'épuration n'est pas en limite de capacité de traitement et les rejets ne représentent qu'une faible part de la capacité totale de traitement

Négligeable

Déchets

Phase travaux

Production de déchets dont certains dangereux

Temporaire, direct et fort

Phase aménagée

Augmentation de la production de déchets ménagers

Permanent, direct et modéré à fort

Réseaux techniques

Phase travaux

Coupures de réseau pendant la phase de chantier

Temporaire, direct et modéré

Phase aménagée

Aucun impact significatif

Nul

Maitrise foncière

Quelques expropriations et acquisitions amiables

Permanent, direct et faible

Santé publique

Environnement sonore

Phase aménagée

Aucun impact significatif

Nul

Qualité de l'air

Phase aménagée

Aucun impact significatif

Nul

Ainsi, les principaux impacts négatifs du projet auront lieu en phase travaux (émissions de gaz à effet de serre, pollution des sols et des eaux souterraines, paysage population et habitat, etc.).

En phase exploitation, sans mesures appropriées, le projet pourra avoir des impacts négatifs modérés à forts sur :

- . La pollution des sols et des eaux souterraines ;
- . Les écoulements souterrains ;
- . Le risque inondation ;
- . Les milieux naturels ;
- . Le bruit (sur les constructions nouvelles) ;
- . La qualité de l'air ;
- . Les déchets.

En revanche le projet aura des impacts positifs sur :

- . Le paysage ;
- . La population et l'habitat ;
- . l'emploi et les activités (hors agriculture).

5.7. ADDITION ET INTERACTION DES EFFETS ENTRE EUX

Pour rappel:

L'analyse systémique permet de comprendre que dans la zone de projet :

- . la nature du sol et l'effet du climat sont à l'origine du type d'écoulement des eaux et de la forme du relief ;
- . le climat et la présence d'eau influence directement les types habitats naturels et leur population ;
- . l'érosion des roches et la présence du Préconil explique la topographie de la zone ;
- . la forte urbanisation de la ville modifie la géomorphologie initiale et aggrave les risques naturels.

La complexité des systèmes et les nombreuses interactions entre les éléments expliquent les phénomènes en chaîne lorsqu'un compartiment est impacté. En effet, lorsqu'un compartiment (hydrosphère, géosphère, atmosphère) est dégradé, il en découle une multitude d'effets indirects.

Quelques exemples :

- . la contamination des sols peut se diffuser vers les eaux souterraines et les milieux aquatiques annexes (cours d'eau, marres...). Ceci dégradera les milieux aquatiques et impactera les habitats et les populations associées. La population humaine peut également être touchée en fonction des usages de cette eau (captage AEP, loisirs, pêche...);
- . l'impact positif sur le cadre de vie est généré par l'addition d'un impact positif sur l'habitat, sur le contexte socio-économique et sur le paysage.

Dans le cas de la ZAC Nice Méridia, les principaux impacts négatifs ont lieu en phase travaux. Ils regroupent essentiellement l'ensemble des gênes et des nuisances subies par les riverains et les usagers, les risques de pollution et les risques naturels. Ces impacts sont, par leur nature, réduits dans le temps et dans l'espace. Aucun de ces impacts n'engendre des effets irréversibles sur l'environnement à long terme.

6. MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION DES IMPACTS

Les mesures présentées ci-après correspondent notamment aux engagements pris dans le CRQE (disponible que le site internet de l'EPA Plaine du Var : <http://www.ecovallee-plaineduvar.fr/>) et sont adaptées au projet Nice Méridia. Le CRQE sera annexé aux Cahiers des Charges Techniques (CCCT) avec une demande d'atteinte du niveau d'opération « excellence » (Cf. 4.4).

On peut notamment citer la charte chantier vert qui sera mise en place en phase travaux (Cf. Figure 96). Tout en restant compatibles avec les exigences liées aux travaux, les objectifs d'un chantier respectueux de l'environnement, notamment en zone urbaine, sont :

- . Limiter les risques et les nuisances causés aux riverains du chantier ;
- . Limiter les risques sur la santé des ouvriers ;
- . Limiter les pollutions de proximité lors du chantier ;
- . Limiter la quantité de déchets de chantier mis en décharge.

Cette charte sera intégrée au Dossier de Consultation des Entreprises et fera partie des pièces contractuelles du marché de travaux. Elle sera signée par toutes les entreprises intervenant sur le chantier, qu'elles soient en relation contractuelle directe ou indirecte avec le maître d'ouvrage. Les propositions de mesures thématiques présentées ci-après pourront être reprises dans la charte.

Cette charte s'accompagnera de la désignation d'un responsable « Chantier propre » au sein de l'entreprise générale afin de coordonner la communication, le respect et l'application de la charte.

Figure 96 : Charte chantier vert de la plaine du Var

Source : EPA Plaine du Var

6.1. MESURES CONCERNANT LE MILIEU PHYSIQUE

6.1.1. Mesures concernant le climat et l'énergie

6.1.1.1. Mesures en phases travaux

Durant la phase de travaux, les mesures suivantes permettront de limiter les émissions de gaz d'échappement et donc l'impact du chantier sur le climat :

- . les engins de chantier respecteront les normes d'émission en matière de rejets atmosphériques ;
- . les déplacements sur le chantier seront optimisés notamment au travers de la mise en place de plans de circulation ;
- . la limitation de la vitesse de circulation à 30km/h sur le chantier ;
- . interdiction de brûler des déchets sur le chantier ;
- . les matériaux nécessaires aux travaux seront acheminés à partir de carrières situées à moins de 50 km.

L'impact résiduel sur le climat en phase travaux sera négligeable.

6.1.1.2. Mesures en phases aménagée

En phase aménagée le choix du mix énergétique et la mise en place d'un « smart grid compatible » donnant une place importante aux énergies renouvelables (à environ 60 %) et la conception rationnelle des bâtiments (a minima conforme à la RT 2012) permettra de limiter au maximum les consommations énergétiques.

L'impact résiduel sur le climat en phase travaux sera faible, indirect et à moyen et long terme.

6.1.2. Mesures concernant la géologie et les sols

6.1.2.1. Mesures en phase travaux

Le maître d'ouvrage et le maître d'oeuvre et leurs équipes devront veiller à dénuder les sols seulement sur l'emprise du projet.

Pour réduire toute pollution accidentelle, les mesures suivantes seront mises en place :

- . en cas d'utilisation d'installations fixes, les « baraques » de chantier seront équipées d'un dispositif de fosses étanches efficaces récupérant les eaux usées et de toilettes chimiques ;
- . les opérations d'entretien et de ravitaillement des engins seront réalisées, dans tous les cas, sur des aires étanches aménagées et munies d'un déshuileur ;
- . les déshuileurs seront curés dès que de besoin, les produits issus du curage seront évacués vers les filières de traitement adaptées ;
- . le ravitaillement des engins sera réalisé à l'aide de pistolet anti-retour ;
- . les produits dangereux (produits d'entretien des engins) seront stockés sur des rétentions couvertes ;
- . les locaux de stockage des produits dangereux seront fermés en dehors des heures de fonctionnement du chantier afin d'éviter tout risque d'intrusion et de pollution suite à un acte de malveillance. Plus généralement, les zones de chantier seront interdites au public et clairement signalées ;
- . les déchets produits par le chantier seront stockés dans des contenants spécifiques et si besoin stockés sur rétention ;
- . aucun dépôt sauvage ne sera effectué sur le chantier ;
- . le matériel et les engins utilisés seront soumis à un entretien régulier très strict, de manière à diminuer le risque de pollution accidentelle par des hydrocarbures (rupture de flexible ou fuite d'un réservoir d'un engin par exemple) ;
- . l'entretien des engins ne sera pas réalisé sur le site ce qui permettra d'éviter tout risque de pollution pendant cette phase et de limiter le stockage de déchets dangereux sur le site ;
- . des consignes de sécurité seront établies, de manière à éviter tout accident (collision d'engins, retournement, ...)
- . un Plan Particulier de Sécurité et de Protection de la Santé (PPSPS) sera établi de manière à prévoir et envisager les différents incidents ou accidents possibles pouvant porter atteinte à la qualité des sols. Il décrira la procédure d'identification du défaut et de ses causes, les actions et moyens à mettre en oeuvre, ainsi que les critères de retour à un état normal ;
- . en fin de chantier, les entreprises devront procéder à une remise en état complète des lieux.

En cas de pollution accidentelle, des mesures curatives seront prises telles que :

- . le retrait immédiat des terres souillées ;
- . la mise en oeuvre de technique de dépollution des sols et des nappes dans les zones à faible coefficient de perméabilité pour bloquer la propagation de la pollution et la résorber ;
- . les eaux de ruissellement seront dépolluées par écrémage et filtrées avant le rejet au milieu naturel.

Concernant les terrains potentiellement pollués suite à d'anciennes activités industrielles (Cf. Figure 37), les terres concernées par la pollution au PCB devront être évacuées dans les filières de traitement adapté. Les terrains seront excavés sur une profondeur de 3 m.

L'impact résiduel sur les sols en phase travaux sera négligeable.

6.1.2.2. Mesures en phase aménagée

Les eaux usées seront également collectées vers le réseau d'eau usées de la ville de Nice.

La mise en place d'un réseau de collecte des eaux pluviales (Cf. §. 4.8.8) avec dégrilleur et traitement par phyto-épuration permettra de réduire fortement l'impact sur les sols et la qualité des eaux souterraines.

L'impact résiduel sur les sols en phase aménagée sera négligeable.

6.1.3. Mesures concernant la topographie

Dès la conception, un équilibre entre les déblais et les remblais sera recherché.

Afin de mieux appréhender les problématiques de mouvements de terre liés à la réalisation des opérations d'aménagement (gestion des déblais / remblais et des sols pollués), l'EPA plaine du Var vient d'engager une démarche de valorisation environnementale des sols avec le concours d'un bureau d'étude spécialisé dont la mission consistera notamment à :

- une caractérisation agropédologique et d'analyses agronomiques en accompagnement des études géotechniques
- une mise en place de l'orientation stratégique de la démarche de valorisation des sols

Cette étude sera réalisée de manière transversale entre les opérations de la ZAC Grand Arénas et celle de la ZAC Nice Méridia. Elle s'effectuera en lien étroit avec les équipes de maîtrise d'oeuvre des infrastructures et notamment le coordonnateur de chantier afin d'optimiser la gestion des terres sur site, les volumes de terre à mettre en décharge contrôlée, le coût des travaux d'aménagement ainsi que le bilan carbone global.

L'impact résiduel sur la topographie sera négligeable

6.1.4. Mesures concernant les eaux souterraines

6.1.4.1. Mesures en phase travaux

. Concernant la qualité

En phase travaux, l'impact principal sur les eaux souterraines est issu de la pollution. Les mesures mises en place pour éviter les pollutions accidentelles et diffuses sur les sols (Cf. §. 6.1.2.1) permettront de limiter l'impact sur la qualité des eaux souterraines.

Les matériaux en contact avec la nappe alluviale seront des matériaux inertes.

. Concernant les écoulements

Des études géotechniques et hydrogéologiques seront réalisées préalablement aux travaux afin de connaître le niveau précis de la nappe alluviale et d'adapter les types de fondations.

Les travaux souterrains seront réalisés en période basses eaux.

Pour limiter les venues d'eau lors des travaux souterrains, des dispositifs adaptés (parois étanches type palplanches ou parois moulées) seront mis en place.

L'impact résiduel sur les eaux souterraines (qualité et écoulements) en phase travaux sera faible, temporaire et direct.

6.1.4.2. Mesures en phase aménagée

. Concernant la qualité

La mise en place d'un réseau de collecte des eaux pluviales (Cf. §. 4.8.8) avec dégrilleur et traitement par phyto-épuration permettra de réduire l'impact sur les sols et la qualité des eaux souterraines.

L'impact résiduel sur la qualité des eaux souterraines en phase aménagée sera négligeable.

. Concernant les écoulements

Sur chaque ilot, s'il est prévu d'implanter des parkings souterrains, les constructeurs réaliseront une étude hydrogéologique approfondie afin d'étudier l'impact du projet sur la nappe et de mettre en place les mesures adaptées pour limiter cet impact.

La solution de la géothermie est envisagée. Une étude du BRGM est en cours pour évaluer la faisabilité technique. Si la géothermie est techniquement utilisable comme source d'énergie pour la trigénération, le pompage sera indispensable. Une étude hydrogéologique approfondie sera réalisée afin de minimiser au plus l'impact sur la piézométrie et sur le captage des Sagnes.

Si la géothermie est retenue :

. Un dossier « loi sur l'eau » sera réalisé par l'EPA ou le maître d'ouvrage et déposé pour instruction auprès de la DDTM ;

. Le pompage sera réalisé à moins de 30 m (conformément au projet de SAGE, Cf. §. 8.1.2.1, p. 131) ;

. Les eaux prélevées seront réinjectées dans le même aquifère. Le point de réinjection des eaux sera situé à proximité du point de prélèvement de manière à conserver les équilibres hydrodynamiques de la nappe.

L'impact résiduel sur les écoulements souterrains en phase aménagée sera modéré, direct et permanent.

6.1.5. Mesures concernant les eaux superficielles

6.1.5.1. Mesures en phases travaux

L'impact en phase travaux sur les eaux superficielles est nul, il n'est donc pas nécessaire de prendre de mesure.

6.1.5.2. Mesures en phase aménagée

L'aménagement du site conduit à une imperméabilisation supplémentaire qui va être compensée. Compte tenu des enjeux présents sur ce site, il a été proposé de mettre en oeuvre plusieurs niveaux de protection :

- . Dépollution et dégrillage jusqu'à une période de retour 1 ans ;
- . Rétention dans les lots jusqu'à une période de retour 10 ans ;
- . Rétention centralisée dans les noues jusqu'à une période de retour 100 ans.

L'ensemble des rejets d'eaux pluviales s'effectueront dans le réseau de collecte de la route de Grenoble.

Compte tenu de la nature urbaine des bassins versants, les corps flottants seront piégés par dégrilleur automatique afin de limiter les apports de polluants vers les espaces verts qui servent de transit aux eaux de ruissellement. Un traitement final par phyto épuration permettra de dépolluer (hydrocarbures, métaux lourds...) avant le rejet dans le réseau de la Route de Grenoble.

Les espaces verts seront entretenus sans produits phytosanitaires.

L'impact résiduel sur les eaux superficielles en phase aménagée sera négligeable.

6.1.6. Mesures concernant les usages de l'eau

Les mesures mises en place pour la préservation de la qualité des eaux souterraines (Cf. §. 6.1.3) permettront également de préserver la ressource en eau.

En cas de modification des écoulements souterrains (géothermie ou parking souterrains), des études hydrogéologiques approfondies seront réalisées pour évaluer l'impact sur les captages AEP. En aucun cas ces aménagements ne pourront remettre en cause le fonctionnement de ces captages.

La mise en place de la réutilisation des eaux grises pour les sanitaires permettra de réduire la consommation d'eau de 40 à 50 litres d'eau potable par personne et par jour et ainsi de limiter le prélèvement sur la ressource naturelle.

L'impact du projet sur les usages de l'eau sera donc nul.

6.1.7. Mesures concernant les risques naturels

Inondation :

Pour la zone Sud-Ouest de la ZAC qui est située en zone d'aléa, les règles indiquées dans le PPRi seront respectées :

- . Les remblais sont strictement limités aux constructions et installations autorisées et doivent respecter une marge de recul de 4 m minimum par rapport aux limites de l'unité foncière ;
- . Clôtures sans mur-bahut, assurant le libre écoulement ;
- . Axe principal des constructions et installations orienté dans le sens du plus grand écoulement ;

- . Les infrastructures publiques de transport, voies de desserte et accès doivent être implantés audessus de la cote d'implantation mais respecter des transparences pour ne pas faire obstacle à l'écoulement (implantations admises sous la cote si nécessité technique ou environnementale) ;
- . Superficie des constructions, installations et exhaussements de sol (notamment accès et parkings) pouvant faire obstacle à l'écoulement des eaux limité : 50% de la superficie totale de la partie de l'unité foncière située en zone inondable. Lorsque le PLU prévoit un secteur à plan masse, le respect des 50% peut s'apprécier sur la totalité de l'emprise du secteur à plan masse ;
- . Les projets d'aires de plein air de sport, loisir ou espaces verts doivent être réalisés sans déblai de volume significatif ;
- . Les espaces verts ne doivent pas faire obstacle à l'écoulement des eaux (plantations d'arbres : la largeur des intervalles perpendiculaires au sens du courant doit être au minimum de 5 m) ;
- . Pour la sécurité des personnes et des installations :
 - Respect des cotes d'implantation ;
 - Création d'aires refuges ;
 - Bassins et piscines équipés d'une signalétique permettant leur localisation en cas de crue ;
 - Parkings collectifs souterrains autorisés mais les accès doivent être hors eau ou des dispositifs type portes étanches doivent être mis en place (mais interdits dans le périmètre de protection rapproché proximal des captages).

Risque sismique :

Les bâtiments seront conçus dans les règles de l'art et adaptés au risque sismique (conformément à la réglementation).

L'impact sur les risques naturels sera négligeable.

6.2. MESURES CONCERNANT LE MILIEU NATUREL

6.2.1. Mesures pendant la phase travaux

. Mesures concernant les stations d'Alpiste aquatique

Au regard des localisations des stations d'alpistes, des mesures peuvent être préfigurées pour éviter les impacts en phase chantier tel que le balisage pour préserver certaines stations. Des précisions seront apportées dans la mise à jour de cette étude d'impact qui accompagnera le dossier de réalisation de ZAC dans le cadre d'une mission menée conjointement entre l'écologue (Ecosphère) et l'équipe de maîtrise d'oeuvre (Devillers/Artelia).

Par ailleurs, le projet de voie de 40 m, qui jouxte le projet de ZAC, va impacter des touffes d'alpiste qui qualitativement sont actuellement dans un état écologique jugé mauvais en raison de l'état du milieu dans lequel elles survivent. NCA a engagé à ce titre une démarche de dérogation en vue de proposer un dossier au CNPN en lien avec la DREAL et le Conservatoire Botanique National. Dans ce cadre le Conseil général des Alpes-Maritimes et l'EPA se sont associés à NCA pour conduire une stratégie globale de préservation de l'alpiste aquatique et mutualiser leurs efforts. Il s'agit de mener une étude globale visant l'amélioration de la connaissance de cette espèce afin de déterminer une parcelle à acquérir servant de mesure compensatoire. Cette mutualisation des moyens permettra d'acquérir une parcelle de surface plus importante ce qui en améliorera la fonctionnalité écologique.

. Adaptation du calendrier de travaux

La plage d'apparition de la plupart des espèces à enjeux se situe du début du printemps au milieu de l'été, avec une période de plus forte activité de mars à juillet pour les compartiments à prendre en compte ici au regard de leur niveau d'enjeu à savoir les oiseaux, les reptiles et les chiroptères.

Pour les oiseaux, la période optimale pour les travaux correspond à l'intervalle situé entre septembre et mars. En privilégiant cette période, la destruction des individus et le dérangement de la nidification sont évités mais pas celles des sites de nidification (qui doivent être pris en compte malgré l'absence des oiseaux à cette époque de l'année).

Pour les reptiles, il n'y pas véritablement de bonne période pour éviter la destruction directe car ce sont des espèces qui sont présentes à l'année sur des surfaces assez réduites (quelques ares) et qui se réfugient sous terre devant un danger ou en hiver. Les travaux de terrassement devraient donc dans tous les cas les détruire, eux et leur site de reproduction / hibernation.

Pour les chiroptères, la période d'intervention obligatoire (pour le défrichage et la démolition de bâtiments) se situe pendant que les animaux sont actifs, soit en dehors des périodes d'hibernation (de novembre à mars) soit en dehors avant la période de reproduction (juin à aout). Autrement dit les travaux d'abattage et de démolition de bâtiments ne devront pas avoir lieu entre le mois de mai et août, ni entre novembre et mars inclus.

Janv.

Fév.

Mars

Avril

Mai

Juin

Juil.

Aout

Sept.

Oct.

Nov.

Déc.

Oiseaux

Chiroptères

. Intégrer la nature en ville

Les mesures du « guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques » (disponible sur le site internet de l'EPA Plaine du Var : <http://www.ecovallee-plaineduvar.fr/>) seront mises en oeuvre dans le cadre du projet Nice Méridia.

- . Définition d'une palette végétale endémique qui permet de favoriser une diversité des milieux et d'assurer une diversité structurale ;
- . Création de fossés et de noues végétalisés : les eaux pluviales seront collectées dans 3 noues qui parcourent d'Est en Ouest le projet (parc de l'Université, Cours Robini et Traverse Sainte-Marguerite, Cf. Figure 80, p. 81) ;
- . Création de prairies fauchées mésophiles/méso-xérophiles/méso-hygrophiles ; ce principe sera retenu pour le cours Robini et le cours de l'Université ;
- . Gestion des pieds d'arbres ;
- . Plantation de haies pluristratifiées ;
- . Intégration de la biodiversité dans le patrimoine bâti ;
- . Toitures végétalisées ;
- . Préservation des insectes pollinisateurs ;
- . Lutte contre les espèces invasives.

Sur ce dernier sujet, l'agence Méditerranéenne de l'Environnement de la région Languedoc-Roussillon et l'Agence Régionale pour l'Environnement de la région PACA se sont associées au Conservatoire Botanique National Méditerranéen de Porquerolles pour mettre en place un programme pluriannuel d'actions et de recherche sur le thème des plantes envahissantes et rédiger un guide « plante envahissantes de la région méditerranéenne » (juillet 2003). Ce guide identifie 15 espèces floristiques envahissantes. Pour chacune de ces espèces, une fiche descriptive indique notamment les moyens de contrôler ces espèces.

Ces 15 espèces sont ;

- . *Acacia dealbata* Link - Mimosa d'hiver ;
- . *Ailanthus altissima* (Miller) Swingle - Ailante glanduleux, Faux-verniss du Japon ;
- . *Ambrosia artemisiifolia* L. - Ambrosie à feuille d'armoïse ;
- . *Amorpha fruticosa* L. - Faux-indigo ;
- . *Baccharis halimifolia* L. - Sénéçon en arbre ;
- . *Buddleja davidii* Franchet - Buddleia, Arbre aux papillons ;
- . *Carpobrotus acinaciformis* (L.) L. Bolus et C. *edulis* (L.) N.E. Br. - Griffes de sorcière ;
- . *Cortaderia selloana* (Schultes) Asch. et Graebner - Herbe de la pampa ;
- . *Impatiens glandulifera* Royle - Balsamine de l'Himalaya ;
- . *Lippia canescens* Kunth – Lippia ;
- . *Ludwigia grandiflora* (Michaux) Greuter & Burdet et L. *peploides* (Kunth) P.H. Raven – Jussieu ;
- . *Opuntia* spp. - Oponces ou Figuiers de Barbarie ;
- . *Reynoutria japonica* Houtt. et R. *sachalinensis* (Friedrich Schmidt Petrop.) Nakai Renouée du Japon et Renouée de Sakhaline ;
- . *Robinia pseudoacacia* L. - Robinier faux-acacia ;
- . *Senecio inaequidens* DC. - Sénéçon du Cap.

Elles ne seront donc pas plantées sur le site dans les espaces paysagés.

- . Mise en place de nichoirs et de gîtes pour les chiroptères

20 nichoirs seront installés à l'automne ou en hiver permettant à certaines espèces d'oiseaux de s'installer ; Le nichoir peut être installé contre un arbre ou un poteau. Le nichoir doit être placé de façon telle qu'un prédateur (chat, par exemple) ne puisse pas l'atteindre ; pas de branche, de rebord quelconque pouvant servir de point d'appui à proximité. Chaque espèce ayant ses propres exigences, les nichoirs seront placés à des hauteurs différentes (2 m minimum). Les nichoirs seront séparés entre eux de 50 m minimum. Aucun clou ne sera utilisé ni fil de fer (ou insérés dans des cales de bois entre le fil et le tronc).

Des nichoirs simulant une cavité d'arbre de 15cm de diamètre conviennent. Ils doivent être installés à plus de 3 mètres du sol. Un réseau de nichoirs permet d'accueillir des espèces qui changent souvent de gîte. Le nichoir est ouvert par en bas, les planches intérieures sont rugueuses ou striées pour que les animaux puissent s'accrocher (la tête en bas). La fente d'ouverture n'a pas besoin d'être large (2 cm), car les Pipistrelles sont minuscules. Ils seront installés dès la fin de l'hiver, quand les chauves-souris sortent d'hibernation et cherchent un gîte.

- . Mise en place de système d'éclairage limitant la pollution lumineuse

L'éclairage est contraint par la réglementation liée aux établissements recevant du public. Ceci limite la portée des mesures à proposer. Cependant, il est possible de jouer sur certains paramètres afin d'atténuer les nuisances induites :

- . couleur de l'éclairage : La couleur de l'éclairage est un des facteurs qui participent grandement à l'impact de l'éclairage sur les populations animales. Les lampes préconisées par tous les spécialistes sont des lampes à sodium basse pression qui possède le spectre lumineux le moins nocif et, qui plus est, garanti un bon rendement. En fonction des contraintes de sécurité, l'utilisation de lampes à sodium haute pression ou des led pourra être prévue ;
- . orientation du faisceau : L'objectif étant toujours d'éclairer uniquement le nécessaire, il est prévu d'utiliser des éclairages dont le faisceau est exclusivement dirigé vers le bas ce qui limite les impacts sur les chauves-souris et les oiseaux nocturnes mais également sur la pollution lumineuse en général et l'efficacité énergétique.
- . Présence d'un écologue de chantier

Un écologue sera présent pour veiller à la mise en oeuvre de ces mesures pendant la phase chantier.

6.2.2. Mesures pendant la phase exploitation

- . Entretien des espaces verts pour éviter l'introduction de plantes invasives

Lors de l'entretien des espaces verts, si des plantes invasives (listés ci-dessus, sont observées, elles seront « contrôlées » selon les techniques présentées dans les fiches descriptives du guide « plante envahissantes de la région méditerranéenne » (juillet 2003).

- . Gestion écologique des espaces verts

Une gestion différenciée des espaces verts sera réalisée en fonction du degré de naturalité et des usages. Cette mesure est décrite précisément dans le « guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques » (disponible sur le site internet de l'EPA Plaine du Var : <http://www.ecovalleexplaineduvar.fr/>).

6.2.3. Impact résiduel

Compte tenu de la présence de l'espèce dans le réseau d'espaces en friches de la basse vallée du Var, ainsi que de la plasticité et de l'écologie de l'alpiste aquatique, le projet ne remettra pas en cause la conservation

locale de l'espèce. Cependant, un impact résiduel pourra persister. Le travail conjoint entre l'écologue et l'équipe de maîtrise d'oeuvre urbaine permettra de l'apprécier.

L'impact résiduel sur la flore protégée sera modéré, direct et permanent.

L'adaptation du calendrier afin de commencer le chantier en dehors des périodes de reproduction et ainsi éviter la nidification d'individus de pipistrelle de Kuhl, d'oiseaux ou de couleuvre de Montpellier permettra de limiter fortement les impacts sur ces espèces.

L'impact résiduel sur la faune protégée sera négligeable.

6.2.4. Mesures compensatoires

En cas de persistance d'un impact résiduel notable vis-à-vis de l'alpage aquatique, des mesures de compensation devront être définies dans le cadre d'un dossier CNPN. Ces mesures seront alors décrites de manière détaillée dans le dossier CNPN et dans l'étude d'impact de réalisation.

Ci-dessous sont présentés des exemples de mesures compensatoires qui pourront être mises en place. Cependant, la réflexion étant en cours, ces mesures pourront être amenées à évoluer dans le dossier de réalisation.

. Acquisition foncière et gestion de parcelle favorable à l'alpage

Cette mesure a pour objectif de maintenir dans un état équivalent ou meilleur la biodiversité qui sera impactée par le projet et consiste à rechercher une parcelle favorable au développement de l'espèce impactée. A ce titre, l'élaboration d'une stratégie globale de préservation de l'alpage aquatique sur la plaine du Var portée par Nice Côte d'Azur, le Conseil Général et l'EPA doit permettre une mutualisation et une coordination des moyens afin de mener une étude globale visant à mieux connaître cette espèce et à déterminer une parcelle compensatoire adéquate.

. Renforcement des populations maintenues par déplacement d'individus

Les pieds d'alpage aquatique qui ne pourront être évités pourront être déplacés dans des zones naturelles propices à leur développement. Le chemin technique de la transplantation sera défini en concertation avec le conservatoire botanique de Porquerolles.

. Création d'un habitat favorable à l'alpage aquatique

L'ensemble des dépendances vertes ou bandes enherbées sera géré de manière extensive pour favoriser le développement de l'alpage aquatique.

. Suivi écologique

Des bilans floristiques réguliers seront mis en oeuvre afin de s'assurer du bon état de conservation de l'espèce sur site. En cas de régression des populations, toutes les mesures correctives seront recherchées.

Ces bilans seront réalisés à minima pendant 5 ans. Au bout de 5 ans, en fonction des résultats il sera étudié s'il est pertinent de continuer ces suivis.

6.2.5. Incidence Natura 2000

L'évaluation d'incidence sur le site Natura 2000 « basse vallée du Var » est présentée en Annexe 9.

Le projet n'aura pas d'incidence significative sur l'ensemble des habitats et espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation du site Natura 2000 « basse vallée du Var ».

6.3. MESURES CONCERNANT LE PAYSAGE ET LE PATRIMOINE CULTUREL ET ARCHEOLOGIQUE

6.3.1. Mesures concernant le paysage

6.3.1.1. Mesures en phase travaux

Pour réduire les effets visuels, les mesures suivantes seront mises en place :

- . Les zones d'emplacements d'engins et de stockage des matériaux seront choisies pour éviter de dégrader le paysage ;
- . Des merlons temporaires ou barrières seront installés pour limiter l'impact visuel ;
- . Les sites seront remis en état en fin de travaux (nettoyage, remise en état des éventuelles pistes de chantier, des zones d'installation de matériel et des zones de dépôts) ;
- . Un soin particulier à l'entretien quotidien du chantier sera effectué.

L'impact résiduel sur le paysage en phase travaux sera modéré, temporaire et direct.

6.3.1.2. Mesures en aménagée

L'impact du projet sur le paysage est positif. La valorisation paysagère du site Méridia est l'objectif même du projet de ZAC. Aucune mesure spécifique n'est à mettre en place.

6.3.2. Mesures concernant le patrimoine culturel et archéologique

En cas de découverte fortuite de vestige archéologique pendant la phase de travaux, la DRAC sera contactée et les travaux seront immédiatement interrompus pour réaliser des fouilles.

L'impact résiduel sur le patrimoine archéologique sera négligeable.

6.4. MESURES CONCERNANT LE MILIEU HUMAIN

6.4.1. Mesures concernant le contexte socio-économique

6.4.1.1. Mesures concernant la démographie

L'impact sur la démographie sera positif. Aucune mesure spécifique n'est à mettre en place.

6.4.1.2. Mesures concernant l'habitat

Les démarches d'acquisition à l'amiable seront privilégiées. Le recours à l'expropriation sera l'exception.

L'impact du projet sur l'habitat en phase travaux sera modéré, direct et temporaire.

6.4.1.3. Mesures concernant l'emploi et les activités (hors agriculture)

L'impact sur l'emploi et les activités sera positif. Aucune mesure spécifique n'est à mettre en place.

L'impact résiduel sur l'emploi sera positif et permanent.

6.4.1.4. Mesures concernant l'agriculture

Pour les constructions agricoles touchées par le projet et encore en exploitation, l'EPA recherchera dans un premier temps des terrains situés à proximité et permettant de compenser l'impact dû à la réduction des surfaces exploitées.

En cas de non accord, l'exploitant sera indemnisé sur la base de l'évaluation des services fiscaux intégrant le coût du terrain, la perte de culture éventuelle, l'incidence financière du projet sur le fonctionnement de l'exploitation.

L'impact sur l'agriculture sera négligeable.

6.4.2. Mesures concernant le transport

6.4.2.1. Durant la phase travaux

Il sera mis en place un plan de circulation défini en concertation avec le maître d'ouvrage, la commune et les riverains, et cohérent vis-à-vis des principaux équipements à desservir (acteurs économiques, équipements publics, habitations, etc.).

De plus, le phasage des travaux et leur organisation ultérieure, seront programmés pour maintenir de façon optimale l'usage du domaine public, que ce soit en termes de circulation automobile, de transport en commun piétonne et cycliste, d'accès riverains, de services de secours, de ramassage des ordures, etc.

Le chantier sera signalé sur la route et notamment les entrées/sorties de camions.

L'impact résiduel sur les transports en phase travaux sera négligeable.

6.4.2.2. Durant la phase aménagée

D'après l'étude mobilité (Cf. Annexe 6), pour éviter la circulation des mouvements de transit sur les axes internes à Nice Méridia (Est-Ouest), les mouvements directs Nord-Sud seront incités (phasage des carrefours, priorités des flux).

Des stations Vélobleu et Autobleu seront mises en place afin de développer le réseau (Cf. Figure 47).

L'impact résiduel sur les transports en phase aménagée sera négligeable.

6.4.3. Mesures concernant le cadre de vie

6.4.3.1. Mesures concernant l'ambiance sonore

6.4.3.1.1. En phase travaux

Lors des travaux, les normes de chantier seront respectées, les mesures de réduction d'impact sont les suivantes :

- . Les travaux seront réalisés de 7h à 17h du lundi au vendredi uniquement. Le respect des horaires de chantier excluant le travail de nuit permet de limiter les nuisances subies par les riverains du fait de passage de camions et de l'utilisation des engins de chantier ;
- . Le travail de nuit, les week-ends et jours fériés, pourra être exceptionnellement possible sous réserve d'une autorisation préfectorale ;
- . La vitesse de circulation sur le chantier sera limitée à 30 km/h ;
- . La circulation sera optimisée afin d'éviter les zones de croisement. Des panneaux de circulation seront mis en place. Si besoin, un plan de circulation sera affiché ;
- . Les engins utilisés seront conformes aux normes en vigueur et seront contrôlés régulièrement ;
- . Les signaux sonores seront uniquement utilisés dans un but sécuritaire ;
- . Dans la mesure du possible, les signaux sonores de recul des engins seront à fréquence modulée ;
- . Les chauffeurs d'engins seront sensibilisés à la réduction des émissions sonores (klaxon, claquement de bennes au déchargement, etc.).

L'impact résiduel sur l'ambiance sonore en phase travaux sera faible, direct et temporaire.

6.4.3.1.2. En phase aménagée

. Constructions existantes

Les façades des constructions existantes riveraines des voies nouvelles n'étant pas soumises à des niveaux sonores supérieurs aux seuils réglementaires, aucune mesure de protection des bâtiments existants n'est nécessaire.

. Constructions nouvelles

L'ensemble des bâtiments d'habitation soumis à des seuils supérieurs à 60 dB(A) de jour et /ou supérieurs à 55 dB(A) de nuit devra être suffisamment isolé des bruits extérieurs afin de garantir un niveau de bruit à l'intérieur des pièces principales inférieur ou égale à 35 dB(A) de jour et 30 dB(A) de nuit :

- . Réduction à la source (réduction des vitesses, revêtement peu bruyant) : sur Nice Méridia la réduction des vitesses à 30 ou 20 km/h permet de limiter les nuisances acoustiques à la source ;
- . Adaptation des formes urbaines ;
- . Organisation des activités et des logements : le plan masse (Cf. Figure 83) a privilégié l'implantation de bureaux, de commerces, de différentes activités et de showroom en bordure de la route de Grenoble et la construction des bâtiments d'habitation dans les coeurs d'îlots en retrait des axes fortement circulés.

Les mesures à mettre en place sont précisément décrites dans l'Annexe 7.

L'impact résiduel sur l'ambiance sonore en phase aménagée sera faible, direct et permanent.

6.4.3.2. Mesures concernant la qualité de l'air

. En phase travaux

Afin de limiter les émissions de poussières, les mesures à mettre en oeuvre sont les suivantes :

- . traitement approprié des accès et des dessertes intérieures du chantier afin d'éviter les envols de poussières ;
- . arrosage des pistes par temps sec et venteux afin d'éviter la dispersion des poussières et les fixer au sol ;
- . bâcher le chargement des camions chaque fois que nécessaire (matériaux et/ou déchets volatils) et notamment en période de grand vent ;
- . stocker les matériaux à l'abri des vents dominants et limiter les stocks ;
- . installer un bac de lavage des roues des véhicules en sortie de chantier et vérifier leur propreté avant leur départ ;

De plus, pour de limiter les émissions de gaz à effet de serre, les mesures suivantes seront prises :

- . optimisation des déplacements ;
- . traitement approprié des accès et des dessertes intérieures du chantier ;
- . limitation de la vitesse de circulation sur le chantier ;
- . les engins utilisés seront conformes aux normes en vigueur et seront contrôlés régulièrement ;
- . le brûlage des déchets sera interdit.

Enfin, le chantier doit être maintenu dans un état de propreté permanent sous la vigilance et l'autorité du chef de chantier et du maître d'ouvrage et dédiée en partie à ce contrôle.

L'impact résiduel sur la qualité de l'air en phase travaux sera négligeable.

. En phase aménagée

Les mesures de lutte contre la pollution atmosphérique de proximité sont (Cf. Annexe 8) :

- . les sites sensibles (équipements liés à la petite enfance, groupes scolaires, hôpitaux, maisons de retraite) ou les sites à forte densité de population pour les projets neufs sont à éloigner des axes fortement circulés (soit la route de Grenoble et le boulevard Montel/Slama) ;
- . les dépendances vertes et les zones tampons peuvent faire office de pièges à poussières ; la mise en place d'écrans végétaux est aussi un moyen de réduire les niveaux de pollution à proximité de l'infrastructure mais nécessite de l'espace (ces écrans doivent présenter une profondeur minimale de 10 m et une hauteur minimale de 2 m et être situé entre 5 et 15 m de la voie) tout comme la mise en place en milieux urbains et périurbains d'écrans physiques autres tels que les écrans acoustiques (d'une hauteur minimale de 3.5 à 6 m suivant la distance à la voie). Le long du Cours Robini et du Cours de l'Université des parcs linéaires d'une vingtaine de mètres sont prévus dans l'aménagement sur un côté de la voirie.

L'impact résiduel sur la qualité de l'air en phase aménagée sera faible, permanent et direct.

6.4.3.3. Mesures concernant la sécurité publique

. En phase travaux

Pour sécuriser le chantier, les mesures suivantes seront prévues :

- . Balisage du chantier ;
- . Chantier interdit au public ;
- . Sorties de camions sur la RD 25 signalées aux automobilistes ;

. Une campagne de communication sera réalisée.

L'impact résiduel sur la sécurité publique en phase travaux sera négligeable

. En phase aménagée

Le fait d'augmenter la fréquentation du site entraîne obligatoirement une augmentation du risque d'accident de la route qui ne peut être complètement annulé. Il est déjà fortement réduit par des vitesses limitées (moins de 30 km/h)

L'impact résiduel sur la sécurité publique en phase chantier sera négatif, temporaire et faible.

6.4.3.4. Mesures concernant la pollution lumineuse

Les dispositifs d'éclairage de remplacement seront conçus de manière à éviter la diffusion de la lumière vers le haut. Les éclairages seront pourvus de dispositifs permettant de diriger les faisceaux lumineux uniquement vers le sol, ou mieux la zone devant être éclairée. L'éclairage se fera depuis le haut vers le bas, avec un angle du flux lumineux au minimum de 20° sous l'horizontale. Les éclairages ne seront pas orientés vers les zones naturelles et boisées.

Les lampes dont le spectre d'émission contient une faible proportion d'UV seront privilégiées afin d'attirer le moins d'insectes possible.

La durée et l'intensité de l'éclairage seront réduites autant que possible. L'utilisation de lasers et projecteurs à but publicitaire sera évitée.

Des campagnes de sensibilisation du public sur les effets négatifs de l'éclairage extérieur sur la biodiversité (en lien avec les économies d'énergie) pourront être engagées.

L'impact résiduel sur la pollution lumineuse sera négligeable.

6.4.3.5. Mesures concernant la gestion des eaux usées

. Eaux usées :

Le raccordement au réseau d'assainissement et pluvial de Nice sera réalisé conformément au « Règlement du service public de l'assainissement, de l'hydraulique et du pluvial » de NCA.

Par ailleurs, la réutilisation des eaux grises permettra de diminuer le volume d'eau usée évacué vers la station d'épuration.

. Réutilisation des eaux grises :

L'objectif de qualité des eaux traitées et par conséquent le type de traitement à mettre en place seront définis de façon à répondre à la réglementation, et devront obtenir la validation de l'ARS (Agence Régionale de Santé).

L'impact résiduel du projet sur la gestion des eaux usées en phase aménagée sera négligeable.

6.4.3.6. Mesures concernant la gestion des déchets

. En phase travaux

La charte chantier vert (Cf. Figure 96) qui sera mise en place permettra de gérer au mieux les déchets de chantier. Cette charte prévoit notamment la réduction, la réutilisation et le recyclage des déchets.

Un plan de gestion des déchets sera demandé aux entrepreneurs au moment de l'appel d'offre. Les déchets seront triés et il sera de la responsabilité des entrepreneurs de faire en sorte que les déchets soient traités par les filières agréées.

Pour les déchets de déconstruction des bâtiments existants, ils seront recyclés sur place et réutilisés pour les structures de chaussée par exemple. Des précautions d'utilisation sont nécessaires et sont notamment présentées dans la note d'information « Classification et aide au choix des matériaux granulaires recyclés pour leurs usages routiers hors agrégats d'enrobés » (Institut Des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité, février 2011).

Un plan de gestion des déchets sera demandé aux entrepreneurs au moment de l'appel d'offre. Les déchets seront triés et traités par des filières agréées, si possible sur place. Il sera de la responsabilité des entrepreneurs de faire en sorte de respecter ces normes.

L'impact résiduel sur la gestion des déchets en phase chantier sera temporaire, direct et faible à modéré.

. En phase aménagée

Les moyens de collecte sélective déjà en place sur la métropole NCA seront déployés sur le périmètre de la ZAC.

L'impact résiduel du projet sur la production de déchets en phase aménagée sera modéré, direct et permanent.

6.4.4. Mesures concernant les réseaux

6.4.4.1. Mesures en phase chantier

Les gestionnaires des réseaux seront contactés préalablement aux travaux (Déclaration de projet de Travaux (DT)). Ils transmettront des prescriptions à respecter pour ne pas endommager les réseaux existants.

Les habitations voisines potentiellement gênées par une coupure d'eau, d'électricité ou de téléphone seront informées à l'avance des dates de coupures.

L'impact résiduel du projet sur les réseaux en phase travaux sera faible, direct et temporaire.

6.4.4.2. Mesures en phases aménagée

L'impact sur les réseaux en phase aménagée sera nul. Aucune mesure spécifique n'est à mettre en place.

6.4.5. Mesures concernant la maîtrise foncière

Le projet implique quelques expropriations qui ne peuvent être évitées. Par conséquent aucune mesure particulière ne peut être mise en place hormis de favoriser les négociations à l'amiable.

L'impact résiduel du projet sur la maîtrise foncière sera faible, direct et permanent.

6.5. SYNTHESE DES MESURES ENVIRONNEMENTALES ET DES IMPACTS RESIDUELS

Le niveau d'impact a été évalué à partir de la grille suivante :

Fort

Impact important dans l'espace et/ou dans le temps

Positif

Impact positif

Modéré

Impact limité dans l'espace et/ou dans le temps

Faible

Impact très localisé et temporaire

Nul/Négligeable

Impact nul ou négligeable de quelque nature que ce soit

Milieux

Thématiques

Phases

Impacts (avant mesures)

Evaluation de l'impact
(avant mesure)

Mesures

Impact résiduel

Milieu
physique

Climat et énergie

Phase travaux

Contribution à l'effet de serre

Temporaire, indirect, modéré,
moyen/long terme

Engins de chantier aux normes

Déplacements optimisés avec plan de circulation

Limitation de vitesse 30 km/h sur le chantier

Interdiction de brûler les déchets

Utilisation de matériaux provenant à moins de 50 km

Négligeable

Phase aménagée

Contribution à l'effet de serre limité par la
réutilisation des eaux grises, la conception thermique
des bâtiments et le choix du panel énergétique

Permanent, indirect, faible,
moyen/long terme

La production locale d'énergie renouvelable et la mise en
oeuvre d'un Smartgrid permettant d'optimiser l'équilibre
production/consommation d'énergie à l'échelle du quartier
ont été étudiées pour une mise en oeuvre concrète et
innovante.

Permanent, indirect, faible,
moyen/long terme

Sol et géologie

Phase travaux

Pollution chronique et/ou accidentelle des sols liée à
l'utilisation et au stockage de déchets et produits
dangereux.

Temporaire, direct et modéré,

Dispositif de fosses étanches récupérant les eaux

Opération d'entretien et de ravitaillement sur des aires
étanches et munies de déshuileur et non sur la zone de
chantier

Entretien des engins régulier très strict

Ravitaillement des engins avec des pistolets anti-retour

Curage régulier des déshuileurs et produits évacués vers
des filières de traitements

Stockage de produits dangereux sur des rétentions couvertes

Locaux de stockage des produits seront fermés en dehors des heures de chantier

Zones de chantier interdites au public

Déchets du chantier stockés dans des contenants spécifiques

Aucun dépôt sauvage sur le chantier

Consignes de sécurité pour éviter tout accident

En cas de pollution :

- Retrait immédiat des terres souillées
- Dépollution des sols et des nappes
- Eaux de ruissellement dépolluées avant le rejet au milieu

Evacuation des terres potentiellement polluées dans les filières de traitement adaptées

Négligeable

Phase aménagée

Pollution chronique et/ou accidentelle des sols

Permanent, direct et modéré

Réseau de collecte des eaux pluviales

Eaux usées collectées vers le réseau d'eau usée de la ville de Nice

Négligeable

Topographie

Phase travaux

Faible modification de la topographie du fait d'un terrain initialement plan et donc de terrassements limités

Permanent, direct et faible

Recherche de l'équilibre entre les déblais et les remblais dès la conception via une démarche de valorisation environnementale des sols avec le concours d'un bureau d'étude spécialisé

Négligeable

Phase aménagée

Milieux

Thématiques

Phases

Impacts (avant mesures)

Evaluation de l'impact
(avant mesure)

Mesures

Impact résiduel

Eaux souterraines

Phase
travaux

Qualité

Diffusion de la pollution sur les sols (stockage de
déchets et de produits dangereux) vers la nappe
alluviale du Var

Temporaire, indirect et
modéré à fort

Mêmes mesures que pour les sols en phases travaux

Négligeable

Écoulement

Modification des écoulements souterrains du fait du
rabattement de nappe en cas de travaux à un niveau
inférieur à celui de la nappe

Temporaire, direct et fort

Études hydrogéologiques préalables aux travaux

Travaux souterrains réalisés en période de basses eaux

Mise en place de dispositif pour éviter la venue d'eau lors
des travaux souterrains

Temporaire, direct et faible

Phase
aménagée

Qualité

Diffusion de la pollution sur les sols (chronique et/ou
accidentelle) vers la nappe alluviale du Var

Permanent, indirect et faible à
modéré

Mêmes mesures que pour les sols en phases aménagée

Négligeable

Écoulement

Modification des écoulements souterrains :

- au droit des souterrains et fondations atteignant la nappe,

- du fait du pompage pour la géothermie

Permanent, direct et modéré à fort

Dans le cas de constructions de parking souterrain : étude hydrogéologique approfondie avec choix de mesures à mettre en place

Dans le cas où la géothermie est retenue comme source d'énergie : étude hydrogéologique approfondie avec choix de mesures à mettre en place

Permanent, direct et modéré

Eaux superficielles

Phase travaux

Qualité

Aucun impact notable.

Nul

/

Nul

Écoulement

Phase aménagée

Qualité

Le cours d'eau le plus proche est le Var, à 500 m du projet. Une éventuelle pollution n'atteindra pas le Var (contexte urbain avec un réseau d'eau pluviale).

Nul

/

Nul

Écoulement

Augmentation des volumes, des vitesses et du débit de pointe aux exutoires (imperméabilisation des eaux)

Permanent, indirect et modéré

Réseau de collecte des eaux pluviale et système de rétention avec dépollution avant rejet dans le réseau

Entretien des espaces verts sans produits phytosanitaires

Négligeable

Usages de l'eau

Phase travaux

Les pollutions de la nappe pourront impacter le captage AEP des Sagnes

Permanent, direct et modéré

Mêmes mesures que pour les sols en phases travaux

Négligeable

Phase aménagée

Mêmes mesures que pour les sols en phases aménagée
Diminution des consommations d'eau potable grâce à la réutilisation des eaux grises

La géothermie ou la construction de parking souterrain ne pourra être envisagé si cela remet en cause le fonctionnement des captages AEP

Négligeable

Risques naturels

Inondation

Phase travaux

Aucun impact significatif

Nul

/

Nul

Phase aménagée

Augmentation de la vitesse et des débits de pointes (imperméabilisation nouvelle)

Permanent, indirect et modéré

Réseau de collecte des eaux pluviale et système de rétention avec dépollution avant rejet dans le réseau

Nul

Risque sismique

Phase travaux

Aucun impact significatif

Nul

/

Nul

Phase aménagée

Bâtiments conçus dans les règles de l'art et adaptés
au risque sismique

Nul

/

Nul

Milieu
naturel

Habitat et flore

Phase travaux

Impact sur les habitats naturel négligeable

Destruction possible de flore protégée (alpiste
aquatique)

Permanent, direct et assez fort

Adaptation du calendrier de travaux

Intégrer la nature en ville

Mise en place d'un système d'éclairage limitant la pollution
lumineuse

Présence d'un écologue de chantier

Mesure spécifique à l'alpiste aquatique qui seront
détaillées dans le dossier de réalisation

Permanent, direct et modéré*

Phase aménagée

Entretien des espaces verts pour éviter l'introduction de
plantes invasives

Gestion écologique des espaces verts

Faune

Phase travaux

Destruction d'individus ou de gîtes

Destruction d'habitat

Dérangement (bruit, poussières, etc.) en période de
reproduction

Temporaire, direct, indirect et
modéré

Adaptation du calendrier de travaux

Intégrer la nature en ville

Mise en place d'un système d'éclairage limitant la pollution lumineuse

Présence d'un écologue de chantier

Négligeable

Phase aménagée

Perte d'une zone d'alimentation pour les espèces ornithologiques

Permanent, direct et modéré

Gestion écologique des espaces verts

Milieux

Thématiques

Phases

Impacts (avant mesures)

Evaluation de l'impact
(avant mesure)

Mesures

Impact résiduel

Continuités écologiques

Aucun impact significatif (site enclavé)

Nul

/

Nul

Equilibres biologiques

Aucun impact significatif

Négligeable

/

Négligeable

Natura 2000

Aucune incidence significative

Négligeable

/

Négligeable

Paysage et
Patrimoine

Paysage

Phase travaux

Détérioration du paysage par la mise en place du
chantier

Temporaire, direct et fort

Zones d'emplacement et de stockages choisies pour ne
pas dégrader le paysage

Merlons temporaires à installer

Remise en état des sites en fin de travaux

Soin particulier à l'entretien quotidien

Temporaire, direct et modéré

Phase aménagée

Valorisation d'une zone initialement chaotique

Permet de donner une identité au quartier

Sur les 24,41 ha du projet, environ 18,58 ha sont artificialisés et 5,83 sont des milieux naturels ou agricoles

Points hauts ne « couperont » pas les vues depuis les habitations des coteaux

Mixité des espaces publics, des activités et architecturale

Positif, direct et permanent

/

Positif, direct et permanent

Patrimoine culturel

Phase travaux

Aucun impact significatif

Nul

/

Nul

Phase aménagée

Archéologique

Phase travaux

Destruction accidentelle de vestiges

Permanent, direct et très faible

Arrêt immédiat des travaux et contact de la SDAP en cas de découverte fortuite

Négligeable

Phase aménagée

Aucun impact significatif

Nul

/

Nul

Milieu
humain

Population et habitat

Phase travaux

Quelques habitations seront détruites (DUP)

Temporaire, direct et fort

Négociation à l'amiable privilégiées

Temporaire, direct et modéré

Phase aménagée

Création de logements dont locatifs sociaux,
accession aidée, accession et locatif libre

Nouvelle dynamique/attractivité du quartier

Positif et permanent

/

Positif et permanent

Emploi et activités
(excepté l'agriculture)

Phase travaux

Création d'emplois directs BTP, génie civil, services,
industrie

Positif, direct, indirect et
temporaire

/

Positif, direct, indirect et
temporaire

Phase aménagée

Création d'environ 4000 emplois et conservation de
2000 emplois initialement présents

Positif et permanent

/

Positif et permanent

Agriculture

Perte de 1,2 ha de surface agricole (maraichage)

Création de 0,3 ha de jardins familiaux

Permanent, direct et faible

L'exploitant agricole présent sur le site se verra proposer
une relocalisation de son exploitation à proximité

Négligeable

Transport

Phase travaux

Perturbation du trafic par la présence d'engins de chantier

Temporaire, direct et faible

Signalisation du chantier sur la voirie

Préservation des accès aux commerces, habitations, etc.

Négligeable

Phase aménagée

Augmentation locale du trafic

Evolution des modes de déplacements

Permanent, direct et faible

Aménagement des carrefours

Amélioration de la circulation des modes doux (piétons, cyclistes)

Stations Vélobleu et Autobleu

Négligeable

Bruit

Phase travaux

Bruit généré par les engins de chantier et lié au matériel

Temporaire, direct et modéré

Heures de travaux : 7h à 17h

Travail de nuit, les weekend et jours fériés exceptionnellement sous réserve d'une autorisation

Vitesse de circulation limitée à 30km/h

Circulation optimisée pour éviter les zones de croisement

Engins conformes aux normes en vigueur

Signaux sonores utilisées uniquement dans un but sécuritaire et si possible à fréquence modulée

Chauffeurs d'engins sensibilisés à la réduction des émissions sonores

Temporaire, direct et faible

Phase aménagée

Aucun impact significatif sur les constructions

existantes

Niveaux sonores en façade des nouvelles constructions supérieurs à 60 dB(A) pour 70 des 175 nouveaux bâtiments

Permanent, direct et modéré à fort

Réduction des émissions sonores à la source (réduction de la vitesse, etc.)

Adaptation des formes urbaines et organisation des activités et des logements

Permanent, direct et faible

Milieux

Thématiques

Phases

Impacts (avant mesures)

Evaluation de l'impact
(avant mesure)

Mesures

Impact résiduel

Qualité de l'air

Phase travaux

Dégradation légère de la qualité de l'air du fait des
émissions de poussières et de polluants
atmosphériques

Temporaire, direct et modéré

Traitement approprié des accès et des dessertes
intérieures du chantier

Bâchage des camions chaque fois que nécessaire
(matériaux et/ou déchets volatils) et notamment en
période de grand vent

Stockage des matériaux à l'abri des vents dominants et
limitation les stocks

Installation un bac de lavage des roues des véhicules en
sortie de chantier

Optimisation des déplacements

Vitesse de circulation des engins sur le chantier limitée à
30 km/h.

Brûlage des déchets interdit.

Négligeable

Phase aménagée

Dégradation de la qualité de l'air à proximité des
voiries car augmentation du trafic local et donc
augmentation des émissions de polluants

Permanent, direct et modéré

Sites sensibles ou sites à forte densité de population
éloignés des axes fortement circulés

Ecrans végétaux

Permanent, direct et faible

Sécurité publique

Phase travaux

Accidents liés à la présence du chantier (collision)

Temporaire, direct et modéré

Respect de la réglementation en matière de restriction d'accès et de signalisation

Clôture et signalisation du chantier

Sécurisation des déplacements sur le secteur

Signalisation au riverain et usagers

Campagne de communication pour informer les riverains

Négligeable

Phase aménagée

Accidents de la route (du fait de l'augmentation de la fréquentation et des voies de circulation) mais limités par des vitesses inférieures à 30 km/h

Permanent, direct et faible

Vitesse limitée à 30 km/h maximum

Permanent, direct et faible

Pollution lumineuse

Phase travaux

Aucun impact significatif

Négligeable

/

Négligeable

Phase aménagée

Emissions lumineuses mais zone déjà très fortement soumise à la pollution lumineuse

Permanent, direct et faible

Dispositifs d'éclairage conçus pour éviter émission de la lumière vers le haut

Lampes à spectres à faible proportion d'UV privilégiés

Négligeable

Eaux usées

Phase travaux

Aucun impact significatif

Nul

/

Nul

Phase aménagée

La station d'épuration n'est pas en limite de capacité de traitement et les rejets ne représentent qu'une faible part de la capacité totale de traitement

Négligeable

Diminution du volume d'eau usée évacué grâce à la réutilisation des eaux grises

Négligeable

Déchets

Phase travaux

Production de déchets dont certains dangereux

Temporaire, direct et fort

Charte chantier vert qui prévoit la réduction, la réutilisation et le recyclage des déchets

Temporaire, direct et faible à modéré

Phase aménagée

Augmentation de la production de déchets ménagers

Permanent, direct et modéré à fort

Tri sélectif

Permanent, direct et modéré

Réseaux techniques

Phase travaux

Coupures de réseau pendant la phase de chantier

Temporaire, direct et modéré

DT envoyés aux gestionnaires des réseaux avant les travaux

Temporaire, direct et faible

Phase aménagée

Aucun impact significatif

Nul

/

Nul

Maitrise foncière

Quelques démarches d'expropriation à l'amiable
(l'expropriation sera l'exception)

La majorité des parcelles privées resteront privées

Permanent, direct et faible

/

Permanent, direct et faible

Santé
publique

Environnement sonore

Phase aménagée

Aucun impact significatif

Nul

/

Nul

Qualité de l'air

Phase aménagée

Aucun impact significatif

Nul

/

Nul

Les mesures proposées permettent de fortement réduire les impacts du projet.

Après mise en place des mesures, de faibles impacts persisteront sur les domaines suivants :

- . Topographie ;
- . Ecoulement des eaux souterraines (si parkings souterrains ou géothermie) ;
- . Alpage aquatique ;
- . Paysage uniquement en phase travaux ;
- . Habitat (expropriations) ;

- . Bruit ;
- . Qualité de l'air ;
- . Sécurité publique ;
- . Déchets ;
- . Réseaux secs et humides (en phase travaux uniquement).

6.6. ESTIMATION DES COUTS DES MESURES ENVIRONNEMENTALES

L'estimation des mesures environnementales a été réalisée à partir de l'état d'avancement des études techniques (soit études préliminaires). Dans l'état actuel des connaissances, le montant des mesures environnementales est estimé à 40 500 €. Cependant, ce montant ne prend pas en compte les mesures pour le milieu naturel, les aménagements paysagers et la gestion des eaux pluviales (avec le traitement associé). Les coûts seront donc précisés et affinés dans le dossier de réalisation.

Certaines mesures ne sont pas citées car leur coût sera inclus dans le coût de conception ou de réalisation du projet.

Thème

Mesures

Coût

Emissions

atmosphériques

- Engins conformes et régulièrement contrôlés

- Arrosage régulier des pistes

- Limitation des vitesses

Inclus aux couts du chantier

Pollutions chroniques

et accidentelles en
phase chantier

- Stockage sur rétention (5 x 200 € /rétention)

- Utilisation d'une cuve double peau pour le
stockage d'hydrocarbures (3x 1 500€/cuve)

- Mise à disposition de kit anti-pollution
(10 x 1 000 €HT)

- Stockage puis enlèvement des déchets verts

- Mise en place d'une aire étanche de
ravitaillement

1 000 €

4 500 € HT

10 000 € HT

Inclus aux couts du chantier

10 000 €

Gestion des eaux en
phase aménagée

- Réseau de collecte des eaux pluviales

- Raccordement au réseau d'eaux usées

Non déterminé à ce stade des études

Eaux souterraines

- Etudes hydrogéologiques

15 000 €/étude

Milieu naturel

- Adaptation du calendrier de travaux

- Intégrer la nature en ville

- Mise en place d'un système d'éclairage limitant la pollution lumineuse

- Présence d'un écologue de chantier

Inclus aux couts du chantier

Paysage

Zones d'emplacement et de stockages choisies pour ne pas dégrader le paysage

Merlons temporaires à installer

Remise en état des sites en fin de travaux

Soin particulier à l'entretien quotidien

Inclus aux couts du chantier

Aménagements paysagers

Non déterminé à ce stade des études

TOTAL

40 500€ HT

6.7. MODALITES DE SUIVI DE LA MISE EN PLACE ET DE L'EFFICACITE DES MESURES

La mise en oeuvre des différentes mesures est de la responsabilité de l'EPA Plaine du Var sous le contrôle de l'administration.

Le CRQE (Cadre de référence de la Qualité Environnementale – disponible sur le site internet de l'EPA Plaine du Var : <http://www.ecovallee-plaineduvar.fr/>) permet de faire un suivi régulier de l'atteinte des objectifs environnementaux. L'évaluation de l'atteinte des objectifs se fera à plusieurs étapes clés (disponible sur le site internet de l'EPA Plaine du Var : <http://www.ecovallee-plaineduvar.fr/>) :

- . Phase programme ;
- . Phase esquisse ;
- . Phase avant PC ;
- . Phase PRO ;
- . Phase chantier ;
- . Phase livraison.

En complément les suivis suivants seront réalisés (il s'agit d'une liste indicative et non exhaustive) :

Système de management de l'opération et gouvernance

- . Mettre en place une équipe pluridisciplinaire avec les compétences nécessaires pour assurer la bonne mise en oeuvre et le suivi du cadre de référence et des objectifs fixés dans le cadre de l'opération.
- . Appliquer la charte chantier propre.
- . Mettre en oeuvre des auto-évaluations périodiques du projet afin de s'assurer de la bonne prise en compte et de l'atteinte des objectifs visés, à partir du tableau de bord de qualité environnementale. En cas de non atteinte des objectifs, des actions de remédiation pourront être envisagées ;
- . Réaliser un bilan de l'opération à la livraison faisant état des objectifs atteints à l'issue de la réalisation à partir du tableau de bord de qualité environnementale ;
- . Etablir un plan de concertation/communication propre à l'opération (articles dans la presse, réunions ayant trait à l'environnement, ...) ;
- . Produire un livret usager en phase livraison.

Paysage et biodiversité

- . Mettre en place un suivi de la non introduction d'espèces invasives (comptes rendus de visites) ;
- . Organiser un suivi du développement et de l'entretien des aménagements paysagers : mettre en oeuvre un suivi des plantations et réaliser un bilan vert après la livraison ;
- . Suivi écologique pendant une durée de 5 ans permettra de suivre l'efficacité des mesures mises en place et des effets des mesures pendant une durée minimale de 5 ans.

Confort acoustique des riverains

- . Réaliser une étude acoustique après la mise en service afin de vérifier le respect des niveaux acoustiques réglementaires.

Qualité de l'air

- . Réaliser des campagnes de mesures de la qualité de l'air après la mise en service (concentrations de polluants à comparer avec les objectifs de qualité de l'air, les seuils d'alerte et les valeurs limite recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé).

Consommation en énergies

- . Réaliser une étude thermique et énergétique du bâtiment détaillant les calculs pour les consommations en kWhep/(m².an) postes par postes (chauffage, climatisation, éclairage, ventilation...), le taux de couverture de ces consommations par les énergies renouvelables et/ou des énergies de récupération, les émissions de gaz à effet de serre et la justification du respect des exigences réglementaires en termes de confort d'été ainsi que les éventuelles mesures de prévention par rapport au changement climatique ;
- . Réaliser un bilan sur les performances du projet vis-à-vis de la consommation énergétique, qui atteste du respect des engagements pris en termes et de confort d'été.

Gestion de la ressource en eau

- . Organiser un contrôle périodique des ouvrages d'assainissement pluvial : réaliser un bilan annuel et après chaque épisode pluviométrique important (bilan annuel et comptes rendus d'intervention) ;
- . Réaliser un suivi du nombre d'accidents liés au transport de matières dangereuses et un contrôle périodique des ouvrages de rétention des pollutions accidentelles ;
- . Réaliser un suivi de la consommation en eau potable par rapport à la consommation de référence.

Déchets

- . Réaliser un suivi de la production de déchets en phase chantier et dans le cadre de l'exploitation de l'aménagement ;
- . Réaliser un bilan de la performance de l'aménagement en matière de valorisation des déchets : réaliser un bilan des déchets réutilisés, recyclés ou valorisés lors de la phase chantier (évaluer si le niveau de recyclage et de valorisation des déchets a été atteint) et dans le cadre de l'exploitation de l'aménagement (évaluer le pourcentage de déchets valorisés).

Déplacements

- . Mettre en oeuvre un suivi du report modal attendu, du développement de l'utilisation des modes doux et de la fréquentation des transports en commun par la réalisation d'une enquête déplacements qui évaluera les types de déplacements effectués (modes, nature, volume) et les niveaux de fréquentation associés.

Un bilan de fin de chantier puis 2 ans après la fin du chantier sera réalisé, notamment sur la base de ces évaluations régulières, pour mettre en évidence la réelle mise en oeuvre et l'efficacité des mesures.

7. EFFETS CUMULES

7.1. CADRE REGLEMENTAIRE

La rubrique 4 de l'article R.122-5 du Code de l'environnement indique :

« Une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus doit être réalisée ». Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

. Ont fait l'objet d'un document d'incidence au titre de l'article R. 214-6 du Code de l'Environnement et d'une enquête publique ;

. Ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative est publié.

7.2. SELECTION DES PROJETS CONCERNES

La méthodologie de sélection des projets concernés est présentée au §. 9.4 (p. 136).

Les projets retenus sont :

Opération

Maître d'ouvrage

Avancement de la procédure administrative

Aménagement de la voie de 40 m

NCA

Avis de l'AE : 07/04/2011

Nice Eco Stadium

Société Nice Eco Stadium

Avis de l'AE : 17/03/2011

Programme immobilier
d'accompagnement de Nice Stadium

Société Nice Eco Stadium

Avis de l'AE : 13/07/2012

Rénovation urbaine du quartier des
Moulins (ANRU)

NCA

Avis de l'AE : 25/08/2011

La ligne de Tramway : Projet de création
de la ligne Est-Ouest et des
aménagement qui lui sont liés

NCA

Avis de l'AE : 03/11/2011 (Préfet)
et 11/07/2012 (CGEDD)

Autoroute A8 – aménagement de la
section Saint-Laurent-du-Var Nice Saint-
Augustin

ESCOTA

Avis de l'AE : 30/11/2010

Espaces publics du quartier du pôle
d'échanges multimodal Nice Saint-
Augustin Aéroport

EPA Plaine du Var

Etudes en cours

Quartier Grand Arénas (ZAC)

EPA Plaine du Var

Etudes en cours

Cap 3000

Altarea Cogedim

Etudes en cours

Ils sont localisés sur la Figure 97.

1

2

3

5

8

7

4

9

Légende :

Voie de 40 m ()

Nice Eco-Stadium et
Programme immobilier du Nice
Eco Stadium

Quartier des Moulins

Ligne Est-Ouest ()

Echangeur A8 St-Laurent du
Var/Nice St-Augustin

Espaces publics du pôle
d'échanges multimodal

ZAC Grand Arénas

Cap 3000

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 7
- 8
- 9

Figure 97 : Carte de localisation des projets pris en compte dans l'analyse des effets cumulés

Source : Artelia

7.3. PRESENTATION DES PROJETS PRIS EN COMPTE

7.3.1. Aménagement de la voie de 40 m

Etude d'impact réalisée par SEGC Foncier (version février 2011)

Ce projet constitue l'armature structurante de l'ensemble des projets sur la plaine du Var, sur une longueur d'environ 8 km. Ce programme d'aménagement comporte trois phases :

- . Phase 1 : secteur Sud – Digue des Français – Avenue Auguste Vérola (3,8 km).
- . Phases 2 et 3 : secteur Nord – Avenue Vérola – Carrefour des Combes (4,1 km).

Seuls les aménagements liés à la phase 1 (horizon 2010-2020) sont à ce jour suffisamment connus pour être pris en compte dans l'évaluation des effets cumulés. Les phases 2 et 3 de l'aménagement de la voie des 40 m sont envisagées pour un horizon 2020-2030.

Cette voie joue un rôle principal de communication et de transports dans la plaine et assurera le lien entre les futures zones d'aménagement. Elle accueillera sur son tracé une partie de la ligne de TCSP Sud-Nord, entre la Digue des Français et Lingostière.

Dans le cadre de la phase 1, l'opération comprend l'aménagement sur une largeur de 40 m de deux chaussées de 6 m séparées par la future ligne du TCSP, une piste cyclable bidirectionnelle, des trottoirs et des stationnements.

Le projet s'accompagne de la restauration du Canal des Arrosants (ancien canal servant d'exutoire aux eaux pluviales) dans l'objectif de rétablir une fonction corridor, parallèle à l'axe du Var.

Pour le projet de la voie des 40 m les principaux impacts identifiés sont les suivants :

- . impacts en phase chantier : conditions de circulation modifiées, nuisances sonores, émissions de poussières, risques de pollution accidentelle de la ressource en eau, ...
- . ambiance sonore modifiée (protections acoustiques),
- . impacts négatifs sur l'activité agricole : consommation de terres agricoles,
- . impacts sur la qualité de l'air : augmentation du trafic routier engendrant une augmentation des émissions de gaz,
- . impacts positifs sur les conditions de circulation, amélioration de la desserte inter-quartier, mise en place d'itinéraires dédiés aux modes doux et amélioration de la desserte en transports en commun,
- . impacts positifs sur le développement économique de la plaine du Var en permettant une desserte efficace,
- . impacts paysagers : modification du paysage, aujourd'hui agricole. Le projet s'accompagne de la mise en oeuvre de mesures pour atténuer l'impact visuel de l'infrastructure et favoriser son insertion dans le paysage.

7.3.2. Nice Eco Stadium appelé « stade « Allianz Riviera »

Etude d'impact réalisée par bureau Veritas (version février 2011)

Il s'agit d'un équipement sportif structurant, contribuant à l'animation urbaine d'un secteur situé au coeur de l'Eco-Vallée avec notamment des commerces et des restaurants. Il accueillera également le musée national du sport, de grands spectacles et de nombreuses rencontres sportives internationales.

Ce stade performant et multifonctionnel de 35 000 places dédiées au football et au rugby de haut niveau, a vocation à accueillir des séminaires, concerts, spectacles et de grands événements et sera opérationnel en juin 2013.

Pour le projet de la voie de 40 m les principaux impacts identifiés sont les suivants :

- . impacts en phase chantier : conditions de circulation modifiées, nuisances sonores, émissions de poussières, risques de pollution accidentelle de la ressource en eau, ... ;
- . impacts sur les eaux souterraines et la nappe alluviale du Var : pompage des eaux de la nappe prévu pour l'exploitation de Nice Stadium, risque de rabattement du niveau de la nappe ;
- . niveaux sonores engendrés lors des manifestations dans le stade (traitement acoustique, ...) ;

- . impacts sur le paysage : l'insertion du projet dans son environnement est travaillée dans une logique d'aménagement global du territoire (création d'un parc paysager,...) ;
- . impacts négatifs des niveaux de trafic induits par le projet, notamment lors des matchs au stade ;
- . impacts modérés sur les déplacements : la desserte et l'accès au stade sont facilités pour les modes doux (cheminements piétonniers, bandes cyclables), l'utilisation du réseau de transport en commun est favorisée par l'aménagement de parkings en périphérie et la mise en place de navettes ;
- . impacts positifs sur le contexte socioéconomique : création d'emplois en phase chantier et durant la phase d'exploitation.

7.3.3. Programme immobilier d'accompagnement du Nice Eco Stadium

Etude d'impact réalisée par bureau Véritas (octobre 2011)

Un ensemble commercial localisé sur la commune de Nice, dans le quartier St Isidore, dans la plaine du Var. Il sera associé à la création du stade dénommé Allianz Riviera. Un pôle de commerce et de loisirs organisé autour d'un mail piétonnier à ciel ouvert sur 29 314 m² SHON comprenant environ 40 unités commerciales.

Pour le projet du quartier des Moulins, les principaux impacts sont intégrés aux impacts du Nice Eco Stadium.

7.3.4. Rénovation urbaine du quartier des Moulins

Etude d'impact réalisée par Indiggo (version octobre 2011)

Actuellement excentré à l'Ouest du centre-ville niçois, ce quartier de plus de 10 000 habitants fait l'objet d'un vaste projet de rénovation urbaine. Avec sa nouvelle position stratégique au coeur de l'Eco-cité, sa proximité avec l'aéroport, le futur pôle d'échanges multimodal et la nouvelle ligne de tramway, le quartier des Moulins va s'ouvrir sur une nouvelle centralité. L'objectif est de réhabiliter les logements existants, d'en démolir d'autres, en partie ou en totalité, et d'en construire de nouveaux.

Les espaces publics, en particulier la voirie, seront requalifiés.

Pour le projet du quartier des Moulins, les principaux impacts identifiés sont les suivants :

- . impacts en phase chantier : conditions de circulation modifiées, nuisances sonores, émissions de poussières, risques de pollution accidentelle de la ressource en eau, ... ;
- . effets positifs engendrés par l'augmentation des surfaces végétalisées perméables : diminution du ruissellement,
- . dérangement de la faune lors des opérations de démolitions,
- . effets positifs sur le paysage et le cadre de vie : requalification paysagère du quartier,
- . impacts positifs sur le contexte socioéconomique : rénovation des logements, attractivité et dynamisme du quartier, ... ;

- . impacts sur l'offre de stationnement : diminution du nombre de places, compensée à terme par le report modal attendu lors de la mise en service de la ligne de tramway ;
- . nuisances sonores induites par l'ouverture de la rue des Moulins, compensées par des mesures d'isolation.

7.3.5. Ligne Est-Ouest du tramway de Nice

Etude d'impact réalisée par Ingérop (version juin 2011)

Le projet de ligne Est-Ouest s'étend sur un linéaire de 11,3 km entre son terminus Est, la station Port/Ile de Beauté, et ses deux terminus Ouest, Nikaïa/Centre Administratif et Aéroport Terminal 2.

Elle comporte un total de 19 stations et la traversée du centre-ville de Nice se fait grâce à un tunnel de 3,2 km de long ; quatre stations enterrées sont aménagées sur cette section souterraine : Alsace- Lorraine, Jean Médecin, Square Durandy et Garibaldi.

La réalisation de cette ligne s'accompagne de la création de 4 parcs relais et de 4 pôles d'échanges permettant les connexions avec le réseau de bus existant.

Elle nécessite également l'aménagement d'un centre technique, le Centre Technique Nikaïa, implanté dans la plaine du Var, au niveau du terminus Nikaïa/Centre Administratif.

Pour la ligne Est-Ouest du tramway, les principaux impacts identifiés sont les suivants :

- . impacts en phase chantier : conditions de circulation modifiées, nuisances sonores, émissions de poussières, risques de pollution accidentelle de la ressource en eau, ... ;
- . impacts sur l'aquifère et les eaux souterraines par la création d'un tunnel et de stations enterrées pouvant entraîner des variations du niveau de l'aquifère superficiel, (section hors plaine du Var) ;
- . amélioration de la qualité de l'air : forte réduction des émissions de gaz par la mise en oeuvre d'un mode de transport propre et une réorganisation de l'intermodalité ;
- . impacts sur des parcs et jardins, réduits par la création de nouveaux espaces verts et de plantations ;
- . impacts sur le patrimoine, en raison de la proximité de nombreux monuments historiques de la ville de Nice, qui nécessitent l'avis de l'ABF avant les travaux et du contexte archéologique sensible (diagnostic archéologique préventif) ;
- . effets positifs sur le développement économique : l'accès et la desserte du centre-ville et des axes empruntés par le tramway sont facilités et augmentent l'attractivité des commerces, liaisons entre les pôles d'activités économiques de la métropole, ... ;
- . amélioration du cadre de vie : amélioration des espaces publics et des conditions de déplacements, impact acoustique bénéfique, ... ;
- . réorganisation des déplacements : baisse globale des trafics, augmentation de la fréquentation du réseau de transport en commun due à un report modal de la voiture particulière vers les transports en commun ;
- . impacts sur l'offre actuelle de stationnement : 30% de l'offre est supprimée, en partie compensée par la création de parcs relais ;
- . impact vibratoire de l'infrastructure pris en compte par la mise en place de mesures (dispositifs antivibratiles).

7.3.6. Autoroute A8 – aménagement de la section Saint-Laurent-du-Var Nice Saint-Augustin

Etude d'impact réalisée par Ingérop (version novembre 2009)

Les principaux aménagements projetés par la société des Autoroutes ESTEREL, CÔTE D'AZUR, PROVENCE, ALPES (ESCOTA), maître d'ouvrage de cette opération sont :

- . la rectification du tracé de l'autoroute A8 et son élargissement à 2x3 voies sur la section Nice Promenade-des-Anglais / Nice Saint-Augustin ;
- . l'aménagement du diffuseur de Nice Promenade-des-Anglais avec la réalisation d'une liaison entre l'autoroute A8 et la route de Grenoble ;
- . l'aménagement du diffuseur de Nice Saint-Augustin.

Ces aménagements permettront d'atténuer les problèmes de saturation récurrents dans le secteur, de

favoriser la sécurité, d'améliorer les échanges entre l'autoroute et la route de Grenoble et de faciliter les mouvements au droit du diffuseur de Nice Saint-Augustin.

Pour l'aménagement de l'échangeur de l'A8, les principaux impacts identifiés sont les suivants :

- . impacts en phase chantier : conditions de circulation modifiées, nuisances sonores, émissions de poussières, risques de pollution accidentelle de la ressource en eau, ... ;
- . impacts ponctuels sur la topographie,
- . impacts sur la qualité de l'air : augmentation des émissions liée à l'augmentation des distances parcourues (création de nouvelles bretelles autoroutières) et des trafics,
- . impacts positifs sur les habitats naturels du Var par l'intégration de mesures d'assainissement pluvial éliminant tout rejet dans le fleuve ;
- . impacts positifs sur les déplacements : amélioration des conditions de circulation, rétablissement des modes doux, atténuation des phénomènes de saturation et amélioration des échanges ;
- . impacts positifs sur le contexte socioéconomique : amélioration de la desserte du secteur et de son attractivité, avec des effets positifs sur les activités économiques,
- . impacts positifs sur la sécurité routière au niveau de l'autoroute A8 et de ses diffuseurs,
- . impact positif sur le paysage par la mise en valeur de l'entrée Ouest de la ville de Nice, intégrée dans une démarche de développement durable.

7.3.7. Les espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal Nice-Aéroport

Etude d'impact réalisée par EGIS France (2012)

La réalisation du quartier du pôle d'échanges multimodal constitue ainsi le premier maillon d'un grand quartier de ville, qui sera édifié par la suite dans le cadre d'une Zone d'Aménagement Concerté. Ces deux projets situés dans des territoires emboîtés sont totalement complémentaires et constituent globalement l'opération du Grand Arénas, opération portée par l'EPA :

- . le quartier du pôle d'échanges multimodal Nice- Saint-Augustin Aéroport se structure autour d'un projet de création d'ilots urbains et d'infrastructures de transports : gare TER/TGV, gare routière, station de tramway, voiries de desserte, parkings, places publiques, rues ...
- . la Zone d'Aménagement Concerté - ZAC du Grand Arénas : bureaux, logements, hôtels, commerces et services, parc des expositions, espaces publics ...

Les différents équipements ou infrastructures de transports (gare routière, pont rail, gare ferroviaire, tramway etc.) ont déjà fait (ligne Est-Ouest du tramway) ou feront l'objet de procédures spécifiques particulières, portées par leurs maîtrises d'ouvrages respectives.

Toutefois, l'EPA a mis en place un processus de pilotage pour une organisation concertée des maîtrises d'ouvrage concernant les projets prévus dans le périmètre du quartier du pôle d'échanges ou dans un environnement proche avec des calendriers de réalisation échelonnés dans le cadre d'un planning opérationnel.

Ainsi, les espaces publics constituent à eux seuls une opération que l'EPA pilote en partenariat avec les autres acteurs du projet du Grand Arénas pour une conception d'ensemble cohérente. Ces espaces sont structurés autour d'un axe nord-sud support des transports collectifs en site propre pour la ligne Est-Ouest du tramway, une voie bus dédiée dans chaque sens, une piste cyclable et des cheminements piétons. Cet axe a été dessiné dans la continuité de la future voie de 40 m qui dessert la plaine du Var.

Pour le projet des espaces publics du pôle d'échanges multimodal, les principaux impacts identifiés sont les suivants :

- . impacts en phase chantier : conditions de circulation modifiées, nuisances sonores, émissions de poussières, risques de pollution accidentelle de la ressource en eau, ...
- . gestion du risque d'inondation par la réalisation d'un schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble ;
- . effets positifs sur le contexte socioéconomique, attractivité du quartier (création de bureaux, équipements et hôtellerie) ;
- . impacts positifs sur les déplacements : amélioration des conditions de déplacements qui conduira à une forte augmentation des usages des TC et valorisation des modes doux ;
- . réduction des espaces imperméabilisés par la création de 25% d'espaces en pleine terre ;
- . amélioration du cadre de vie : réorganisation et amélioration des espaces publics ;
- . impact positif sur le paysage : création d'un paysage structuré.

7.3.8. Quartier Grand Arénas

Etude d'impact réalisée par EGIS France (en cours)

Au coeur de l'opération d'intérêt national Eco-Vallée, le secteur du Grand Arénas constitue un lieu stratégique pour l'aménagement et le développement de la plaine du Var dans le cadre d'une démarche d'innovation et de performance environnementale.

Sur une superficie d'environ 51 ha, à proximité de l'aéroport international de Nice Côte d'Azur, le secteur du Grand Arénas est amené à se développer sur la base d'un programme comportant notamment, au sein d'un nouveau centre d'affaires, le pôle d'échanges multimodal Nice -Saint-Augustin Aéroport ainsi que le nouveau parc des expositions sur les emprises de l'actuel Marché d'Intérêt National dont le transfert des activités est prévu pour fin 2016 sur le site de la Baronne.

L'aménagement du quartier du Grand Arénas, hors secteur d'aménagement du quartier du pôle d'échanges multimodal, sera réalisé dans le cadre d'une procédure d'aménagement spécifique sous la forme d'une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC).

La ZAC du Grand Arénas devra permettre de respecter une mixité fonctionnelle en développant des bureaux, des logements, des équipements et des commerces et services.

Le projet urbain du Grand Arénas présente une constructibilité d'environ 570 000 m² SHON.

Pour le projet du quartier Grand Arénas, les principaux impacts identifiés sont les suivants :

- . impacts en phase chantier : conditions de circulation modifiées, nuisances sonores, émissions de poussières, risques de pollution accidentelle de la ressource en eau, ...
- . gestion du risque d'inondation par la réalisation d'un schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble (SCHAE) en cours d'approbation ;
- . effets positifs sur le contexte socioéconomique, attractivité du quartier (création de logements, bureaux, équipements) ;
- . impacts positifs sur les déplacements : amélioration des conditions de déplacements ;
- . amélioration du cadre de vie : réorganisation et amélioration des espaces publics, création d'espaces verts ;
- . impact positif sur le paysage : création d'un paysage structuré.

7.3.9. Cap 3000

Etudes en cours

CAP 3000 dispose actuellement d'une surface de vente de 37 946 m². Le projet d'extension de cette

superficie s'élèverait à 26 000 m² (hors restaurants et services) et est actuellement soumise à autorisation de la CDAC. Les travaux consisteraient en :

- . La création de moyennes surfaces pour 14 210 m² de vente supplémentaires ;
- . La création de boutiques et remodelage de boutiques existantes pour 11 790 m² de vente supplémentaires.

Altarea prévoit également l'extension du parc de stationnement avec 2091 places de parkings supplémentaires.

7.4. L'OUVERTURE DE LA TOTALITE DU CENTRE ETENDU ET RESTRUCTURE EST ENVISAGEE POUR FIN 2018 AVEC UNE REALISATION PAR PHASES DES 2013 POUR CONSERVER LE CENTRE EN ACTIVITE.ANALYSE DES EFFETS CUMULES

Les effets cumulés de ces projets seront principalement orientés sur les enjeux mis en évidence à l'issue de l'état initial soit (Cf. §. 3.8, p. 59) :

- . Les eaux souterraines et les usages de l'eau ;
- . Les activités économiques ;
- . La population/le cadre de vie en phase chantier ;
- . Les déplacements ;
- . L'urbanisme (et notamment le PLH).

Seront également prises en compte les thématiques (autres que celles déjà mises en évidence par l'analyse des enjeux) sur lesquelles le projet a un impact résiduel (modéré/fort ou positif) (Cf. §. 6.5, p. 117) :

- . Milieux naturels ;
- . Paysage ;
- . Déchets.

7.4.1. Impacts cumulés en phase chantier

Sur ce secteur d'entrée de ville, ces nombreux projets sont prévus entre 2014 et 2025. Pendant la phase de chantier, les nuisances des différents chantiers vont se cumuler.

L'EPA organisera une concertation avec les différents maîtres d'ouvrage afin de minimiser au maximum les gênes pour les riverains (paysage, circulation, etc.), en cohérence avec la charte chantier vert (Cf. Figure 96).

7.4.2. Impacts cumulés en phase exploitation

7.4.2.1. Ecoulements des eaux souterraines

Le seul autre projet pouvant avoir un impact sur les écoulements souterrains est le projet de ligne Est-Ouest (impact sur les eaux souterraines par la création d'un tunnel et de stations enterrées pouvant entraîner des variations du niveau de l'aquifère superficiel). Cette section de tunnel sera réalisée au niveau du centre historique, soit hors plaine du Var.

Par conséquent les éventuels impacts du projet (en cas de géothermie ou de parking souterrain) ne pourront se cumuler avec les impacts de la ligne Est-Ouest.

7.4.2.2. Milieux naturels

Du fait du contexte urbain de ces projets, la majorité des projets n'aura qu'un impact négligeable sur les milieux naturels. Les aménagements paysagers réalisés seront même favorables à la « nature en ville ».

L'alpiste aquatique a été inventoriée dans le cadre de plusieurs projets dans la basse vallée du Var. Une réflexion commune est en cours afin de mettre en commun les moyens pour mieux connaître et protéger l'espèce et élaborer des mesures de compensations communes.

7.4.2.3. Paysage et cadre de vie

Ces différents projets menés vont permettre de donner une identité à l'entrée de ville, alors qu'actuellement ce secteur est en déshérence.

En donnant une place importante aux aménagements paysagers, chacun de ces projets va donc améliorer le paysage d'entrée de ville de l'estuaire du Var.

Le cadre de vie sera amélioré grâce à une offre de transport complète, pour rendre les déplacements plus fluides, et à l'intégration d'aménagements paysagers dans chacun de ces projets.

L'impact cumulé sur le paysage et le cadre de vie sera donc positif.

7.4.2.4. Développement socio-économique

Ces projets vont contribuer au développement socio-économique de Nice avec une diversification et une mixité des fonctions (logements, enseignements, bureaux, loisirs, etc.), une offre en déplacements diversifiée et optimisée et une amélioration du cadre de vie via l'aménagement d'espaces publics et d'espaces verts.

L'impact cumulé sur le développement socio-économique sera donc positif.

7.4.2.5. Déplacements

Un certain nombre de ces projets (ligne de tramway, voie de 40 m, échangeur de l'A8, pôle d'échanges multimodal) ont pour objectif de fluidifier la circulation et de favoriser et développer l'intermodalité.

Même si localement le projet de ZAC Nice Méridia va entraîner une augmentation de trafic (et donc de bruit et d'émissions atmosphériques), il donne une place importante aux modes doux et aux transports en commun. Le projet s'intègre donc parfaitement dans le contexte de la basse vallée du Var et grâce à ces nouvelles infrastructures pourra atteindre ses objectifs d'éco-exemplarité.

7.4.2.6. Production de déchets

Ces différents projets vont entraîner une augmentation de l'occupation du sol et ainsi une augmentation de production de déchets divers (mais principalement non dangereux et assimilés aux ordures ménagères).

D'après le Plan d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés des Alpes-Maritimes (décembre 2010) et en cohérence avec la circulaire 25 avril 2007, la réduction de la production de déchets est un des objectifs.

Les différents projets devront donc mettre en place des dispositions en faveur de la réduction de la production de déchets en phase chantier et en phase exploitation. Le tri sélectif doit être intégré à chaque projet.

7.4.2.7. Synthèse des effets cumulés en phase aménagée

Le projet Nice Méridia :

- . n'a aucun impact cumulés avec d'autres projets sur les eaux souterraines ;
- . a un impact cumulé négatif sur l'alpiste aquatique : une réflexion commune (entre l'EPA, NCA et le Conseil Général) est en cours afin de mettre en commun les moyens pour mieux connaître et protéger l'espèce et élaborer des mesures de compensations communes ;
- . a un impact positif sur le paysage, le cadre de vie et le développement socio-économique de la basse vallée du Var ;
- . n'a aucun cumulé avec d'autres projets sur les transports mais s'intègre à une démarche globale sur la Métropole NCA qui vise à développer les modes de transports alternatifs à la voiture (modes doux et transports en commun) ;
- . a un impact cumulé négatif sur la production de déchets : chaque projet mettra en place des dispositif en faveur de la réduction des déchets.

8. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'AMENAGEMENT ET DE GESTION

8.1. GESTION DE LA RESSOURCE EN EAU

8.1.1. Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)

La zone d'étude dépend du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône Méditerranée approuvé le 20 novembre 2009 (en application de la loi sur l'eau du 3 janvier 1992) pour la période 2010-2015.

Ce schéma détermine les objectifs de qualité (bon état, bon potentiel écologique, etc.) que devront atteindre les « masses d'eau » (rivières, lacs, eaux souterraines, mer, etc.) d'ici à 2015.

Dans le cadre de ce schéma directeur, un bilan concernant la qualité des eaux et des milieux aquatiques a été établi afin de définir "des orientations fondamentales pour une gestion équilibrée de l'eau et des milieux aquatiques" présents sur l'ensemble du bassin versant. Les 8 orientations fondamentales du SDAGE sont les suivantes :

- . OF 1 : Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité ;
- . OF 2 : Concrétiser la mise en oeuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques ;
- . OF 3 : Intégrer les dimensions sociales et économiques dans la mise en oeuvre des objectifs environnementaux ;
- . OF4 : Renforcer la gestion locale de l'eau et assurer la cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau ;
- . OF 5 : Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé ;
- . OF 6 : Préserver et redévelopper les fonctionnalités naturelles des bassins et des milieux aquatiques ;
- . OF 7 : Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir ;
- . OF 8 : Gérer les risques d'inondation en tenant compte du fonctionnement naturel des cours d'eau.

Le projet de ZAC rentre plus particulièrement dans le cadre des orientations fondamentales et dispositions suivantes :

- . OF2 – Disposition 2-01 « Elaborer chaque projet en visant la meilleure option environnementale compatible avec les exigences du développement durable » ;
- . OF2 – Disposition 2-03 « Définir des mesures réductrices d'impact ou compensatoires à échelle appropriée et visant la préservation du fonctionnement des milieux aquatiques;
- . OF4 – Disposition 4-07 « Intégrer les différents enjeux de l'eau dans les projets d'aménagement du territoire » ;
- . OF5A – Disposition 5A-05 « Adapter les conditions de rejet pour préserver les milieux récepteurs particulièrement sensible aux pollutions ;
- . OF8 – Disposition 8-03 « Limiter les ruissellements à la source » ;
- . OF8 – Disposition 8-04 « Eviter d'aggraver la vulnérabilité en orientant l'urbanisation en dehors des zones à risque ».

Le Tableau 25 présente pour chaque disposition qui concerne le projet, quelles sont les mesures mises en place et qui permettent la compatibilité du projet avec le SDAGE Rhône-Méditerranée.

Tableau 25 : Etude de compatibilité de la ZAC Méridia avec le SDAGE Rhône Méditerranée

Orientations

Dispositions

Mesures et compatibilité

OF2 : Principe de non dégradation de milieux aquatiques

1 - Elaborer chaque projet en visant la meilleure option environnementale compatible avec les exigences du développement durable

Ensemble des dispositions prises sur le milieu physique, naturel et humain pour intégrer l'aménagement dans son environnement (Cf. §. 4.8.10 et Chap. 6)

3- Définir des mesures réductrices d'impact ou compensatoires à échelle appropriée et visant la préservation du fonctionnement des milieux aquatiques

Mesures de gestion de chantier et en phase aménagée pour limiter la pollution des eaux souterraines et mise en place de bassins de rétention (Cf. § 6.1.4).

OF4 : Cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau

7- Intégrer les différents enjeux de l'eau dans les projets d'aménagement du territoire

Les enjeux du site (nappe alluviale peu profonde, gestion des eaux pluviales, etc.) ont été pris en compte dans la conception du projet

OF5 : Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé

A-05- Adapter les conditions de rejet pour préserver les milieux récepteurs particulièrement sensible aux pollutions

Le projet comprendra un réseau de collecte des eaux pluviales. Ces eaux ne seront pas rejetées directement dans le milieu naturel, elles seront collectées dans le réseau d'eau pluviale de Nice.

OF 8 : Gestion du risque inondation

3- Limiter les ruissellements à la source

Pour limiter le ruissellement à la source, des aménagements paysagers seront mis en place évitant l'imperméabilisation totale de la zone d'étude.

De plus, des moyens de rétention pour des événements centennaux seront créés.

4- Eviter d'aggraver la

vulnérabilité en orientant
l'urbanisation en dehors des
zones à risque

Le périmètre d'aléa inondation ne fait qu'une très légère
incursion sur la ZAC. Les mesures de construction prescrite
dans le PPRI seront mise en oeuvre (Cf. §. 6.1.7).

Par ailleurs, un système de rétention (Cf. 6.1.5.2) permettra
de ne pas modifier le débit en aval de la ZAC

Au vue de la conception du projet et des mesures prises en phase travaux et aménagée, le projet est
compatible avec les orientations du SDAGE.

8.1.2. Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) et contrat de
milieux

8.1.2.1. SAGE « nappe et basse vallée du Var »

Le SAGE « nappe et basse vallée du Var » a été approuvé le 7 juin 2006. Le Syndicat Mixte d'Etudes de la
Basse Vallée du Var (SMEBVV) a été créée pour gérer le SAGE.

Le 31 mai 2010, le SMEBVV a été dissout et la mise en oeuvre du SAGE a été transférée au Conseil général
des Alpes-Maritimes.

La révision du SAGE est en cours pour mise en conformité avec le SDAGE Rhône Méditerranée et la loi sur
l'eau et le milieu aquatique. Le SAGE sera ainsi composé à terme d'un règlement et d'un PAGD (Plan
d'aménagement et de gestion durable).

. Conformité vis-à-vis du SAGE en vigueur :

Les grandes orientations stratégiques du SAGE approuvé en 2006 :

- . Accélérer le retour du transport solide, notamment par l'abaissement urgent et maîtrisé des seuils ;
- . Optimiser les interventions sur la végétation ;
- . Définir et réserver sur le bassin versant des espaces de protection ;
- . Sensibiliser la population à la fragilité de la ressource en eau ;
- . Prévenir la pollution des eaux souterraines et superficielles.

Aucune de ces orientations n'est en lien avec le projet de la ZAC Nice Méridia.

Des préconisations, plus précises et par type d'espace (espace vallée, espace nappe, etc.) ont été établies.

Localisation de la
ZAC Nice Méridia

Figure 98 : Type d'espaces du SAGE « nappe et basse vallée du Var »

Source : CRQE de l'aménagement et de la construction dans la plaine du Var

La ZAC se situe dans l'espace nappe. Dans cet espace les objectifs du SAGE sont :

- . Afficher des objectifs de qualité ;
- . Mieux connaître les nappes souterraines pour mieux les préserver ;
- . Réserver des espaces pour l'usage eau potable (dont les périmètres des Prairies et des Sagnes) ;
- . Sécuriser l'alimentation en eau potable ;
- . Lutter contre toutes les sources de pollution ;
- . Préserver la fonction de protection et d'échange du sol en contact avec la nappe ;
- . Garantir le bon fonctionnement des réseaux d'assainissement ;
- . Accompagner les entreprises artisanales et agricoles dans la mise en oeuvre de nouvelles pratiques respectueuses de la ressource.

Le projet de ZAC est en lien avec les 3ème, 4ème et 5ème points :

Objectifs du SAGE en vigueur

Mesures et compatibilité

Réserver des espaces pour l'usage eau potable (dont les périmètres des Prairies et des Sagnes)

. L'impact du projet sur les écoulements des eaux souterraines et des captages AEP sera étudié précisément si la géothermie ou des parkings souterrains sont envisagés (Cf. §. 6.1.6). Ainsi, le fonctionnement des captages des Prairies et des Sagnes ne sera pas remis en cause par le projet

Sécuriser l'alimentation en eau potable

Lutter contre toutes les sources de pollution

Les mesures prises pour éviter les pollutions en phase travaux et en phase aménagée (Cf. 6.1.2, §. 6.1.4 et §. 6.1.5) permettront d'être en conformité avec cet objectif

Le projet est conforme au SAGE actuellement en vigueur.

8.1.2.2. Contrat de milieu « nappe et basse vallée du Var »

A la date de rédaction de cette présente étude d'impact, le contrat de milieu « nappe et basse vallée du Var » est en cours d'élaboration. Le projet de contrat a été validé le 21 janvier 2011.

8.2. SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE (SRCE)

L'article 45 du texte de loi dit Grenelle 2 prévoit la réalisation de Schémas Régionaux de Cohérence Ecologique (SRCE), déclinés de la Trame verte et bleue. Ils guideront l'élaboration ou la révision des documents d'aménagement de l'espace, d'urbanisme ou les projets d'infrastructures linéaires.

Ainsi, dans chaque région, ce document cadre devra être élaboré, mis à jour et suivi conjointement par la Région et l'État, en association avec un « comité régional trame verte et bleue » composé de l'ensemble des départements de la région, ainsi que des représentants des groupements de communes compétents en matière d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme, des communes concernées, des parcs urbains, des parcs naturels, des associations de protection de l'environnement agréées concernées et des partenaires socioprofessionnels intéressés. Les collectivités territoriales et leurs groupements compétents devront prendre en compte les SRCE lors de l'élaboration ou de la révision de leurs documents d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme. Aussi, les documents de planification et les projets, notamment d'infrastructures linéaires (autoroutes, LGV, ...) de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements, devront être compatibles avec les SRCE et préciser les mesures permettant d'éviter, de réduire et, le cas échéant, de compenser les atteintes aux continuités écologiques.

En région PACA, l'élaboration du SRCE a démarré fin novembre 2011. L'année 2013 sera consacrée aux consultations et enquête publique.

Au la date de rédaction de cette présente étude d'impact, le SRCE est en cours d'élaboration.

8.3. URBANISME

8.3.1. Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes (DTA06)

Dans la DTA des Alpes-Maritimes, le périmètre du projet Nice Méridia est référencé comme étant une zone d'urbanisation nouvelle et de restructuration (Cf. Figure 54).

L'aménagement de la vallée, dans le cadre de l'extension définie en conformité avec les prescriptions du plan de prévention des risques naturels, s'effectuera grâce à un développement qui doit, notamment, permettre, par des densités significatives, une gestion de l'espace économe et cohérente avec l'organisation d'un réseau de transports en commun. Dans le cas de Méridia, le COS moyen retenu permet une densification du tissu urbain tout en préservant des espaces publics et des espaces verts.

Dans la plaine, la requalification paysagère s'appuiera sur les orientations suivantes :

- . Assurer des coupures vertes transversales, pouvant, entre autres, correspondre aux vallons notamment en prolongeant les continuités écologiques des versants et en valorisant les espaces réservés pour l'écoulement des eaux ;
- . Réaliser un maillage de voirie végétalisée structurant les espaces ouverts à l'urbanisation.

. Dans le cas de Méridia, les 3 parcs urbains (jardins de la Traverse Sainte-Marguerite, Cours Robini et parc de l'Université) correspondent aux prolongements des trames végétales des versants. Ces parcs permettront de gérer les eaux pluviales en respectant la topographie et en utilisant ces espaces pour le drainage.

Par ailleurs, différents territoires sont à protéger (espace remarquable, espace urbanisé sensible, espace agricole, etc.). Le périmètre du projet ne fait partie d'aucun de ces territoires à protéger (Cf. Figure 55).

Sur le secteur du projet, il est prévu qu'une université soit implantée (Cf. Figure 55).

Concernant les espaces agricoles, le schéma d'orientation de la DTA (Cf. Figure 55) fixe des échelles de protection quantitative via des cercles qui, à l'échelle de la plaine du Var, localise 380 ha de terres agricoles sur des secteurs déterminés. Le document précise que ces choix sont motivés par « l'équilibre nécessaire entre la vocation agricole et les besoins liés à la croissance de l'agglomération » (DTA 2003). Le secteur du projet se situe en dehors de ces secteurs de protection des activités agricoles.

Le projet est compatible avec la DTA des Alpes-Maritimes.

8.3.2. SCoT

Le SCoT, dont le périmètre a évolué le 1er janvier 2012 suite à la création de la Métropole NCA, est en cours d'élaboration (Cf. 3.7.1.5).

8.3.3. PLH

Sur la commune de Nice, l'objectif est de produire 12 078 logements sociaux d'ici 2015.

Le projet prévoit la création de logements sociaux entre 2014 et 2026. Il permettra de contribuer, pour une faible partie à l'atteinte de cet objectif chiffré.

Le projet est compatible avec le PLH de Nice Côte d'Azur.

8.3.4. PDU

Le PDU de la métropole NCA est en cours d'élaboration à la date de rédaction de cette présente étude d'impact (janvier 2013).

8.3.5. PLU

8.3.5.1. Le PADD du PLU

Le PADD du PLU de Nice (approuvé le 23 décembre 2010) s'organise autour de 4 grands thèmes fondateurs

qui, eux-mêmes, sont constitués d'orientations.

Ces 4 thèmes fondateurs sont :

- . Préserver et valoriser un paysage et un environnement exemplaires ;
- . Se loger et vivre ensemble ;
- . Mieux circuler et se déplacer autrement ;
- . Affirmer Nice comme une métropole internationale.

Le projet Nice Méridia, conçu pour être une technopole urbaine, la ville des courtes distances et dont la nature fait partie intégrante, est en adéquation avec le PADD du PLU.

8.3.5.2. Le PLU

Dans le quartier de Nice MERIDIA, en bordure du boulevard Montel/slama, le PLU de Nice identifie des secteurs de développement futur classés en zone UD.

Il s'agit de zones de reconquête urbaine permettant à Nice de s'affirmer comme une métropole internationale au travers d'opérations d'aménagement fondées sur les principes du développement durable et de la mixité fonctionnelle et sociale, présentant une densité adaptée à une gestion économe de l'espace et autorisant de nouvelles formes urbaines au service de l'innovation architecturale.

Pour ce faire, ce secteur est assujéti à périmètre d'étude L 123-2a du code de l'urbanisme.

Le projet est conforme aux dispositions générales règlementaires du PLU en ce qu'il prend en compte la performance énergétique des constructions, favorise l'utilisation des systèmes de production d'énergies renouvelables, lie développement urbain et politique de déplacements et protège les éléments du patrimoine naturel et paysager.

Le règlement devra être modifié pour une mise en compatibilité. Cette modification devra être effectuée lors de l'approbation du dossier de réalisation.

9. METHODE D'EVALUATION UTILISEE ET DIFFICULTEES RENCONTREES

9.1. GENERALITES

Pour réaliser cette étude d'impact une bonne connaissance du site et de son évolution est nécessaire et pour cela plusieurs démarches complémentaires sont entreprises :

- . des visites terrain et relevés in situ permettant d'avoir une perception globale du site : reportage photographique, sensibilité paysagère, relevé et retranscription sur fond de plan ;
- . recueil de documents cartographiques : carte IGN, cadastre, PLU, carte géologique du BRGM, inventaire cartographié des ZNIEFF et sites Natura 2000 de la DREAL. Ces documents sont utilisés comme support ;
- . recueil de données brutes auprès de différents organismes tels que Météo France, Agence de l'Eau... ;
- . contacts auprès de différents organismes et administrations tels que la Mairie de Marseille, DDTM, ARS, DRAC, DREAL PACA... ;
- . études spécifiques (hydraulique, acoustique, air et santé, trafic, inventaires faune/flore,...) ;
- . étude de la bibliographie existante ;
- . expériences acquises sur d'autres dossiers d'études d'impacts.

9.2. METHODES UTILISEE POUR L'ANALYSE DE L'ETAT INITIAL

La rédaction de l'état initial est basée sur les données recueillies, par entretien direct ou par courrier, auprès des différents organismes compétents, notamment les services territoriaux et de l'Etat.

- . le recueil des données de base est complété par un parcours global du site par les ingénieurs généralistes d'ARTELIA pour une perception du territoire ;
- . le recueil des données est à l'échelle de l'aire d'étude.

Thématiques

Sources

Climatologie

Météo France

Topographie

IGN

BDTopo ; BD Alti

Géologie

BRGM

Aquifères et eaux souterraines, BRGM Edition

Eaux souterraines

Aquifères et eaux souterraines, BRGM Edition

Agence de l'eau Rhône-Méditerranée

Eaux superficielles

Agence de l'eau Rhône-Méditerranée

Banque hydro

Systeme d'Information sur l'Eau du bassin Rhône-Méditerranée

Etude hydraulique – ARTELIA

Risques naturels

DREAL PACA

Prim.net

Site officiel de NCA

PLU de Nice

Milieux naturels

DREAL PACA

Etude de définition de la trame verte et bleue de Nice en vue de son insertion dans le PLU (sept. 2009)

Guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques dans l'éco-vallée (juil. 2011)

Etude Ecosphère 2012

PLU de Nice

Paysage

DREAL PACA

Atlas départemental des paysages des Alpes-Maritimes

Photo aérienne (géoportail)

IGN

Visite de terrain

Patrimoine culturel et archéologique

DRAC PACA

DREAL PACA

Visite de terrain

Milieu humain

INSEE

Nice Côte d'Azur

PLU de Nice

IGN

DREAL PACA

Visite de terrain

Basias et Basol

Etude mobilité (Artelia 2012)

Etude mobilité de la voie de 40 m (Egis mobilité)

Lignes d'Azur

Association AVEX

Documents
d'urbanisme

Ville de Nice (PLU)

DDTM des Alpes-Maritimes (DTA06)

NCA (PLH)

Ambiance sonore

Visite de terrain

PLU de Nice (classement des voies bruyantes)

Etude acoustique (Artelia 2012)

Qualité de l'air

PRQA (Plan Régional de la Qualité de l'Air)

Plan de Protection de l'Atmosphère des Alpes-Maritimes (PPA06)

Etude d'impact Air & Santé de la voie des 40 m (TechniSim)

AtmoPACA

Réseaux

Gestionnaires des réseaux (France Télécom, ErDF, etc.)

Tableau 26 : Présentation des sources des données de l'état initial

Les données collectées sont exploitées à l'aide d'un Système d'Information Géographique (il s'agit d'une base de données dont les informations sont géoréférencées sur un fond cartographique).

5 grands thèmes ont été analysés :

- . le milieu physique ;
- . le milieu naturel ;
- . le paysage
- . le milieu humain ;
- . le patrimoine culturel et archéologique.

L'analyse de l'état initial permet de déterminer les sensibilités des différentes thématiques et d'en évaluer les enjeux.

9.3. METHODE UTILISEE POUR L'EVALUATION DES IMPACTS DU PROJET ET LA DEFINITION DES MESURES

L'évaluation des effets du projet sur l'environnement résulte de la confrontation entre les enjeux environnementaux mis en évidence à l'issue de l'analyse thématique de l'état initial et des caractéristiques du projet.

Elle se fait donc :

- . en déterminant les modifications engendrées par le projet sur les différentes thématiques ;
- . en évaluant la nature, l'effet et la durée de ces modifications ;
- . en croisant les vulnérabilités initiales des thématiques à ces effets.

L'analyse des impacts conserve le même enchaînement que l'état initial pour n'omettre aucune thématique.

Après la définition des impacts sur les composantes environnementales, des mesures de réductions ou de compensation sont automatiquement recherchées et proposées au maître d'ouvrage. Ceci afin d'orienter le projet vers un moindre impact sur l'environnement.

9.4. METHODE UTILISEE POUR L'EVALUATION DES EFFETS CUMULES

9.4.1. 1ère étape : choix du périmètre de recherche des projets à prendre en compte

La ZAC Méridia aura des impacts à l'échelle de la basse vallée du Var. Seuls les projets sur les communes de Nice et de Saint-Laurent-du-Var seront retenus.

9.4.2. 2ème étape : identification des projets connus

Les avis de l'autorité environnementale sont recherchés sur les sites « internet » de la DREAL PACA ainsi que sur le site internet du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD).

Date de l'avis
de l'autorité
environnemental

Communes

Projet

12/11/2012

Saint-Laurent-du-Var

Travaux de protection hydraulique de Saint-Laurent-du-Var contre les crues du Var

13/06/2012

Saint-Laurent-du-Var

PLU de St-Laurent-du-Var

13/01/2012

Nice

Programme immobilier d'accompagnement de Nice Stadium

03/12/2011

Nice

Conception réalisation d'un parc de stationnement souterrain quai de la Douane à Nice - MOA : Nice Côte d'Azur

03/11/2011

Nice

Réalisation de la ligne de tramway Est-Ouest et des aménagements qui lui sont liés - MOA : Communauté urbaine Nice Côte d'Azur

08/09/2011

Nice

Aménagement de la Coulée Verte à Nice

25/08/2011

Nice

Plan de rénovation urbaine du quartier des Moulins (opération ANRU), projet à maîtrise d'ouvrage Communauté urbaine Nice Côte d'Azur

20/06/2011

Nice

Elargissement du chemin de Crémat à Nice (06) - Maître d'ouvrage CUNCA

29/04/2011

Nice

Société Civile de Construction Vente (SCCV) Nice Gare du Sud - PC 006088 11 S 0043

07/04/2011

Communauté urbaine de Nice Côte d'Azur

"Voie de 40 mètres" à Nice

25/03/2011

Nice

Demande de création d'un centre de tri Haute performance pour le traitement de déchets par la Société Sud Est Assainissement

17/03/2011

Nice

Nice Eco Stadium

30/11/2010

Saint-Laurent-du-Var,
Nice

Autoroute A8 - Aménagement de la section Saint-Laurent-du-Var /
Nice Saint-Augustin - MOA : ESCOTA

07/12/2009

Nice

Communauté urbaine Nice Côte d'Azur - Vallon de Lingostière -
Aménagements hydrauliques

9.4.3. 3ème étape : choix des projets à retenir pour l'analyse des effets
cumulés

Seuls les projets situés dans la vallée du Var sont retenus. Par conséquent les projets situés dans le centre-ville
de Nice sont mis de côté.

La liste suivante présente les projets retenus pour l'analyse des effets cumulés :

Opération

Maître d'ouvrage

Avancement de la procédure
administrative

Aménagement de la voie des 40 m

NCA

Avis de l'AE : 07/04/2011

Nice Eco Stadium

Société Nice Eco Stadium

Avis de l'AE : 17/03/2011

Programme immobilier
d'accompagnement de Nice Stadium

Société Nice Eco Stadium

Avis de l'AE : 13/07/2012

Rénovation urbaine du quartier des
Moulins (ANRU)

NCA

Avis de l'AE : 25/08/2011

La ligne de Tramway : Projet de création
de la ligne Est-Ouest et des
aménagement qui lui sont liés

NCA

Avis de l'AE : 03/11/2011 (Préfet)
et 11/07/2012 (CGEDD)

Autoroute A8 – aménagement de la
section Saint-Laurent-du-Var Nice Saint-
Augustin

ESCOTA

Avis de l'AE : 30/11/2010

Il peut être pertinent de retenir également certains projets, à un stade avancé des études (étude d'impact en cours de rédaction). Dans le cas de Nice Méridia, à proximité de l'aéroport, 3 projets de réaménagement urbain et de transport sont en cours de finalisation des études :

Opération

Maître d'ouvrage

Avancement de la procédure administrative

Espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport

EPA Plaine du Var

Etudes en cours

Dossier de création de la ZAC Grand Arénas à Nice

EPA Plaine du Var

Etudes en cours

Cap 3000

Altarea Cogedim

Etudes en cours

9.4.4. Analyse des effets cumulés

Cette analyse est réalisée sur la base des études d'impact de chacun de ces projets et sur les enjeux principaux mis en évidence à l'issue de l'état initial (Cf. §. 3.8, p. 59). Seront également pris en compte les thématiques (autres que celles déjà mises en évidence par l'analyse des enjeux) sur lesquels le projet a un impact résiduel (modéré/fort ou positif).

L'objectif est de rechercher si ces projets ont des impacts (négatifs ou positifs) sur les mêmes enjeux environnementaux que le projet de ZAC.

Dans tous les cas, les effets cumulés n'ont été étudiés que sur les thématiques où le projet Nice Méridia a des impacts non nuls.

10.5. METHODE UTILISEE POUR L'EVALUATION DES ENJEUX FAUNE/FLORE

Les principales étapes de l'évaluation des enjeux faune/flore sont :

- . Audit de personnes ressources
- . Prospections de terrain entre mars et septembre 2012 ;
- . Evaluation des enjeux de conservation intrinsèques ;
- . Evaluation de l'enjeu stationnel ;
- . Evaluation de l'enjeu synthétique.

Pour plus de détails se reporter à l'Annexe 2.

Les impacts sur la faune et la flore ne sont évalués que dans le cas d'enjeux modéré à fort. Ils ne sont donc pas évalués pour les enjeux faible à négligeable.

Le niveau d'impact sur la faune/flore ne pourra être supérieur au niveau d'enjeu.

9.5. METHODE UTILISEE POUR L'ETUDE ACOUSTIQUE

Des mesures in situ ont été réalisées pour caractériser l'état initial (selon les normes XP S 33-133 et NF S 31-010).

Une modélisation des niveaux sonores a ensuite été réalisée avec le logiciel CadnaA.

Pour plus de détails se reporter à l'Annexe 7.

9.6. METHODE UTILISEE POUR L'ETUDE AIR & SANTE

Aucune méthodologie n'existe concernant les voies de desserte de ZAC. Par conséquent, l'étude Air & Santé s'est appuyée sur la note méthodologique du CERTU annexée à la circulaire interministérielle du 25 février 2005 (concernant la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières) tout en s'adaptant aux particularités d'une ZAC.

Cette étude est de niveau III sur la base des critères suivants (Cf. Figure 99) :

- . Seules les voies de la ZAC ont été prises en compte (ce qui exclut route de Grenoble et boulevard Montel/Slama) ;
- . Seules les voies créées ont été prises en compte (donc cours Robini non pris en compte) ;
- . Le trafic sur la majorité des axes de la ZAC sera inférieur à 10 000 véhicules/jours (Cf. Tableau 1), excepté pour le cours de l'Université où il est d'environ 12 000 veh/j. Cependant, ce trafic supérieur à 10 000 veh/j est dû à un faible linéaire entre la rue du canal d'Amenée et le boulevard Montel/Slama. Ce n'est donc pas représentatif du trafic de la ZAC qui est sur la grande partie du linéaire inférieur à 10 000 veh/j ;
- . la longueur totale de voirie sera d'environ 2 km, soit inférieur à 5 km ;
- . la densité de population sera d'environ 21 000 hab. /km2 (5000 hab. sur 24,41 ha).

Figure 99 : Niveau de l'étude Air & santé en fonction de la densité de population et de la longueur du projet

Source : Circulaire du 25 février 2005

Selon sa définition dans la note méthodologique du 25 février 2005, l'aire d'étude est composée du projet et de l'ensemble du réseau routier subissant une modification (augmentation ou diminution) des flux de trafic de plus de 10% du fait de la réalisation du projet. Cette définition du domaine d'étude reste toutefois indicative.

Aussi, d'après les données de l'étude de circulation et de mobilité, l'aire d'étude inclut la trame viaire de la ZAC. Il a également été choisi d'intégrer la route de Grenoble requalifiée et le boulevard Slama étant donné

que ces deux axes constituent les deux axes principaux d'accès au quartier, ainsi que l'avenue de la Digue des Français.

Les flux de véhicules ont été calculés sur la base de l'étude mobilité réalisée par Artelia en novembre 2012. Cette étude mobilité s'est elle-même basé sur l'étude trafic réalisée par Egis dans le cadre de la voie de 40 m (juillet 2010).

2 scénarios ont été comparés afin d'évaluer l'impact de la ZAC sur la qualité de l'air. Cependant, l'étude trafic de la voie de 40 m, à la base des calculs de trafic, a pris en compte dans les hypothèses de calcul à échéance 2030, la création de la ZAC Nice Méridia. Par conséquent, aucun scénario au fil de l'eau ne prenant pas en compte la ZAC Nice Méridia n'a été calculé.

La comparaison des scénarios a donc été réalisée entre la situation en 2009 et la projection à 2025, ce qui ne permet pas de faire ressortir les émissions atmosphériques générées par le trafic de la ZAC.

La quantification des émissions est réalisée à l'aide du logiciel IMPACT de l'ADEME, se basant sur la méthodologie COPERT III, pour les polluants indicateurs majeurs de la pollution d'origine routière, c'est-à-dire les oxydes d'azote (NOx), les composés organiques volatils (COV), le benzène, les particules (PM10), le dioxyde de soufre (SO2) et certains métaux lourds comme le plomb et le cadmium.

Pour plus de détail se reporter à l'Annexe 8.

9.7. DIFFICULTES RENCONTREES

L'étude d'impact a été réalisée conformément au décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011, applicable au 1er juin 2012. Les méthodologies pour traiter ces sujets ne sont pas encore standardisées et il n'existe que peu ou pas de retour d'expérience sur ces attentes nouvelles. Par conséquent, nous avons traité ces sujets au mieux en l'état des connaissances.

10. AUTEURS DE L'ETUDE ET ACTEURS DU PROJET

EPA-logo

MAITRE D'OUVRAGE : EPA Plaine du Var

Immeuble Nice Plaza

455 promenade des Anglais

BP 33257

06205 NICE CEDEX 3

. : 04 94 50 56 57

Interlocuteur : Jean-François QUAIS

REALISATION DE L'ETUDE D'IMPACT : ARTELA – EAU et ENVIRONNEMENT

Le Condorcet - 18 Rue Elie Pela - BP 132

13322 MARSEILLE Cedex 16

. : 04 91 17 00 14

Chef de projet : Maude RAYMONDI (ingénieur environnement)

Chargé d'étude acoustique : Frédéric MATHIEU (ingénieur environnement avec une spécialité en acoustique)

Chargée d'étude Air & santé : Emmanuelle REY (ingénieur environnement avec une spécialité en étude qualité de l'air)

ETUDE FAUNE/FLORE : Ecosphère

35 chemin Marius Espanet

13 400 AUBAGNE

. : 04 42.01.68.08

Chef de projet : Hervé Gomila

EQUIPE DE MAITRISE D'OEUVRE

DEVILLERS ET ASSOCIES

10 villa Nieuport

75 013 PARIS

. : 01.40.09.64.24

ARTELIA – VILLE ET TRANSPORT

Immeuble le Space

208 route de Grenoble

06 200 NICE

. : 04.92.15.28.07

Bureau d'études techniques, experts mobilités,
développement durable, énergies, hydraulique et VRD

TRANSERSVSAL / Jean-Michel ROUX

23 rue Carle Herbert

92 400 COURBEVOIE

. : 01.43.33.51.65

Expert des marchés immobiliers et stratégie foncière

ALAIN BOURDIN

63 rue de la Verrerie

75 004 PARIS

. : 01.44.78.02.31

Sociologue

CONVERGENCES – CVL

13/18 rue de Berri

75 008 PARIS

. : 01.56.88.35.52

Experts commerces

oOo

ANNEXES

Annexe 1 : ETUDE GEOTECHNIQUE

Source : ERG (2005)

Remarques : Cette étude a été réalisée pour le compte de NCA en 2005. Elle porte sur le périmètre du projet Nice Méridia. Une étude géotechnique sera réalisée dans les prochains mois sous la maîtrise d'ouvrage de l'EPA.

Annexe 2 : ETUDE FAUNE / FLORE

Source : Ecosphère 2012

Annexe 3 : COURRIER DE LA DRAC

Source : DRAC PACA

Annexe 4 : PRESCRIPTIONS DE GRTGAZ RELATIVES AU PROJET ECO VALLEE

Source : GRTgaz

Annexe 5 : SCHEMA DIRECTEUR ENERGETIQUE – POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT DES ENERGIES RENOUVELABLES ET DE RECUPERATION

Source : Artelia 2012

Annexe 6 : ETUDE MOBILITE

Source : Artelia 2012

Annexe 7 : ETUDE ACOUSTIQUE

Source : Artelia 2012

Annexe 8 : AIR & SANTE

Source : Artelia 2012

Annexe 9 : EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000

Source : Artelia 2013

