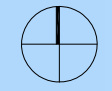
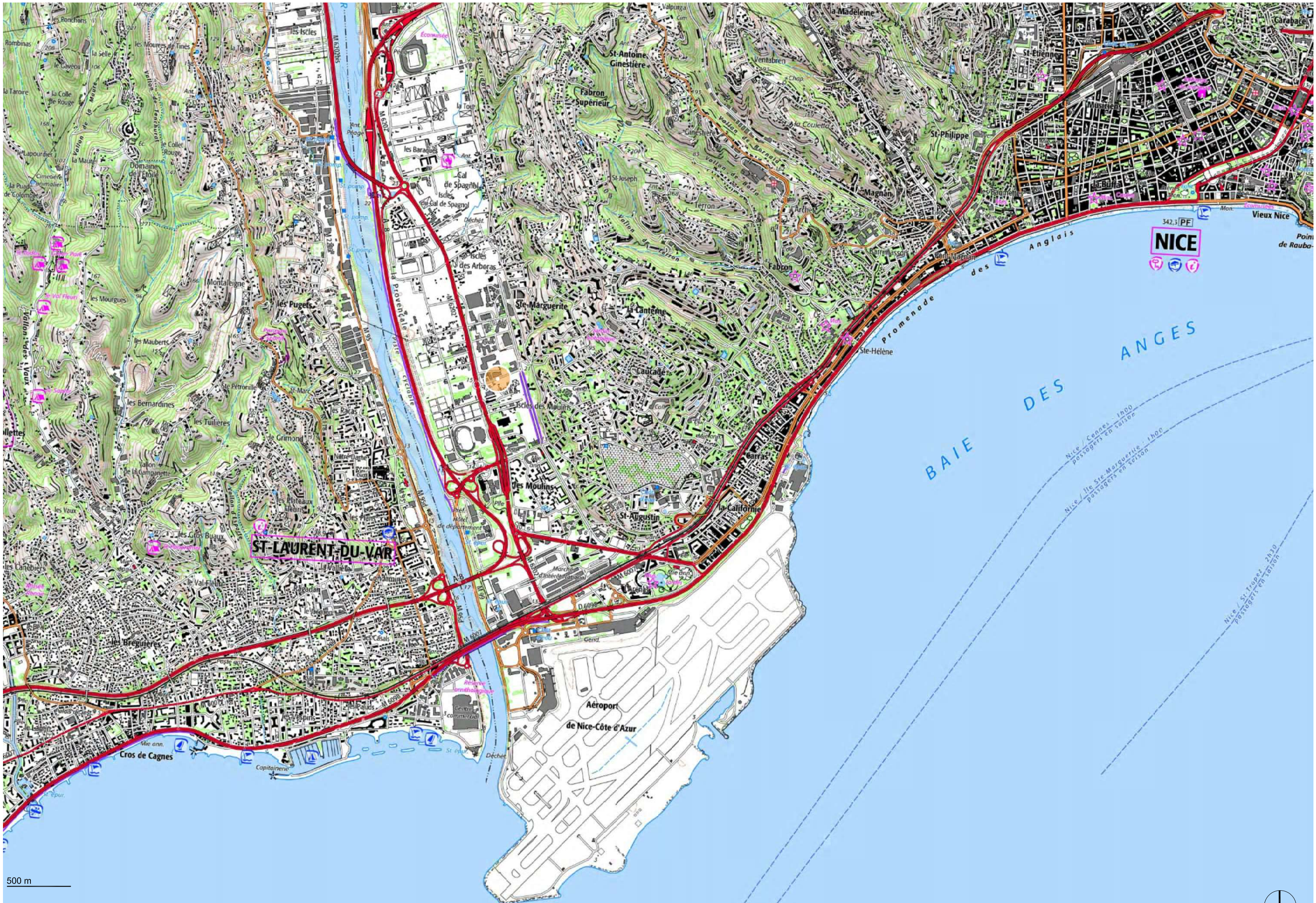


- 2 - PLAN DE SITUATION
- 3 - PHOTOGRAPHIES DE LA ZONE D'IMPLANTATION
- 4 - PLANS DU PROJET
- 5 - PLAN DES ABORDS DU PROJET
- 6 - PLAN DU PROJET PAR RAPPORT AUX SITES NATURA 2000
- 7 - AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE SUR L'ÉTUDE D'IMPACT DU DOSSIER DE RÉALISATION DE LA ZAC NICE MERIDIA ET RÉPONSES À L'AVIS
- 8 - PÉRIMÈTRES DE PROTECTION DES CAPTAGES « LES PRAIRIES » ET « LES SAGNES »
- 9 - EXTRAITS DE L'ÉTUDE D'IMPACT DU DOSSIER DE RÉALISATION DE LA ZAC NICE MERIDIA (MOBILITÉ, ACOUSTIQUE, QUALITÉ DE L'AIR)





VUE 1



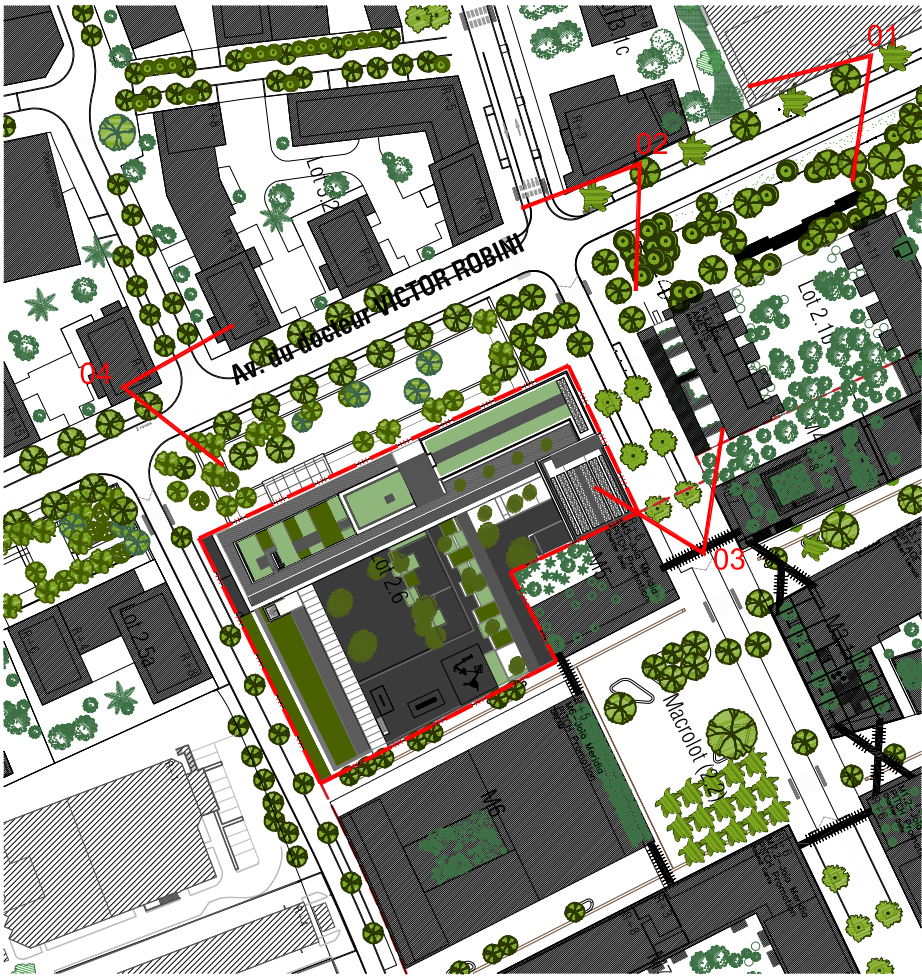
VUE 2



VUE 3



VUE 4



Reperage des vues



- 1 - Plan du sous-sol
- 2 - Plan du Rdc
- 3 - Plan du R+1
- 4 - Plan de l'étage courant R+2/3/4/5
- 5 - Plan du R+6
- 6 - Coupe transversale





0m
ECHELLE 1m 5m 10m 15m 20m

PLAN R d C - 14.16/13.56NGF

Phase : PC

Ech. : 1/250

Date : 2019/07/08





0m
ECHELLE 1m 5m 10m 15m 20m

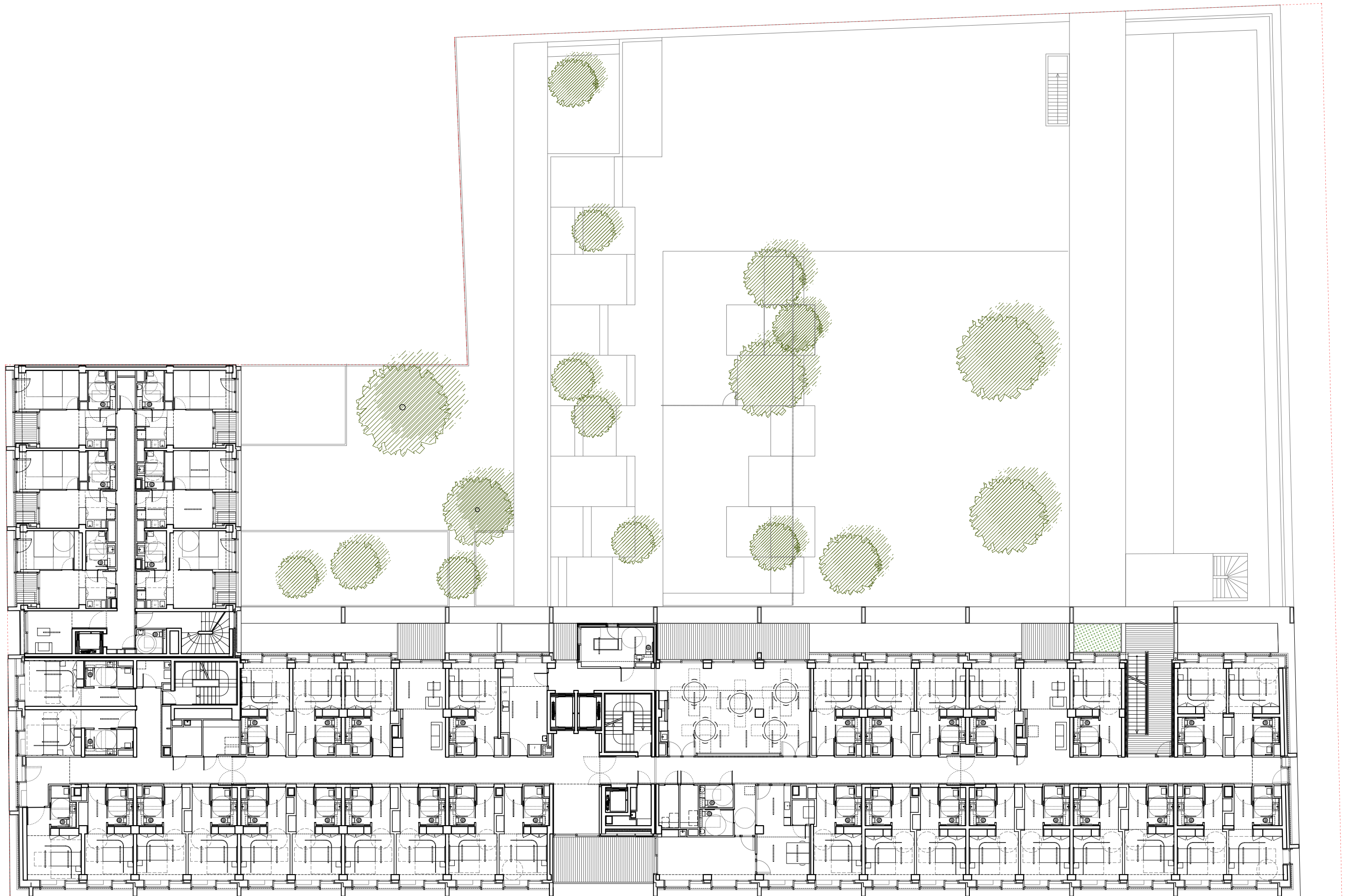
PLAN R + 1 - 19.91/19.00NGF

Phase : PC

Ech. : 1/250

Date : 2019/07/08





0m
ECHELLE 1m 5m 10m 15m 20m

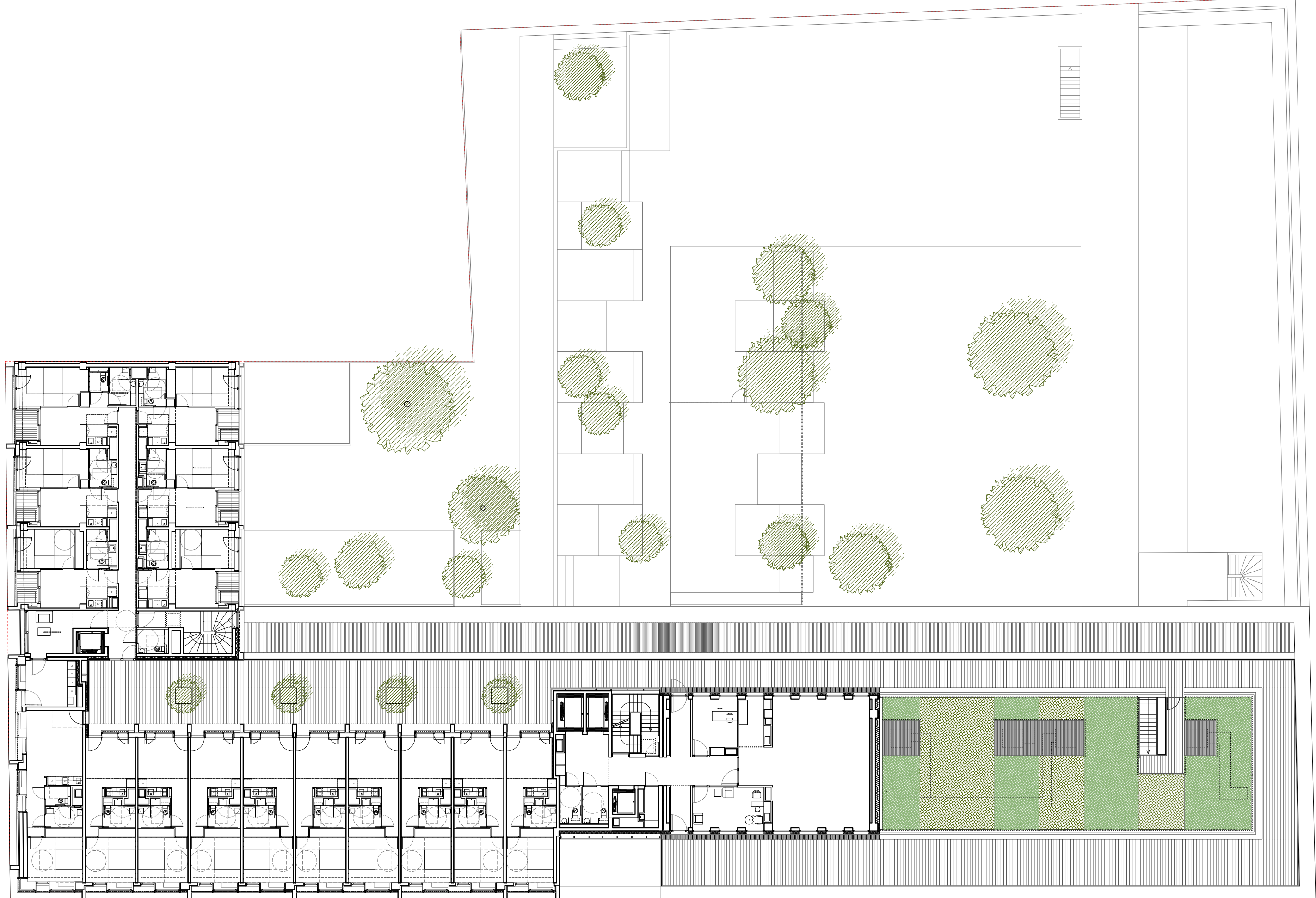
PLAN R + 2 a 5 - 23.43 / 26.79 / 30.15 / 33.51 NGF

Phase : PC

Ech. : 1/250

Date : 2019/07/08





0m
ECHELLE 1m 5m 10m 15m 20m

PLAN R + 6 - 36.87NGF

Phase : PC

Ech. : 1/250

Date : 2019/07/08







AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE SUR L'ÉTUDE D'IMPACT DU DOSSIER DE RÉALISATION DE LA ZAC NICE MERIDIA ET RÉPONSES À L'AVIS

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

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

SCADE
Unité Evaluation Environnementale

Adresse postale :
DREAL PACA
SCADE/UEE
16 rue Zattara
CS 70248
13331 – Marseille cedex 3

Affaire suivie par : Jean-Luc BETTINI
jean-luc.bettini@developpement-durable.gouv
Tél. 04 91 00 52 25
Site internet : <http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/evaluation-environnementale-r290.html>

Marseille, le 02 OCT. 2014

La Directrice Régionale

à

Monsieur le Président
de l'Etablissement Public Plaine du Var

Immeuble Nice Plaza
455 promenade des Anglais
BP 33257
06 205 NICE cedex 3

Avis de l'Autorité environnementale
sur le dossier de réalisation de la ZAC « Nice Méridia »

Dossier	Dossier de réalisation de la ZAC « Nice Méridia »
Maître d'ouvrage	EPA Plaine du Var
Date de réception du dossier par l'Autorité environnementale	22/07/14

Siège :
DREAL PACA
16, rue Antoine Zattara
13332 MARSEILLE cedex 3

SOMMAIRE

1. Contexte juridique

2. Présentation du projet de ZAC

3. Enjeux identifiés par l'Autorité environnementale

4. Analyse du dossier et de la démarche d'intégration environnementale dans le projet de ZAC

4.1. Présentation du projet de ZAC

4.2. Analyse des effets du projet de la ZAC

- 4.2.1 Généralités
- 4.2.2 Effets cumulés avec d'autres projets
- 4.2.3 Consommation d'espace et de terres agricoles
- 4.2.4 Intégration urbaine
- 4.2.5 Insertion paysagère
- 4.2.6 Cadre de vie et santé publique
- 4.2.7 Milieu naturel
- 4.2.8 Gestion de l'eau
- 4.2.9 Risques naturels
- 4.2.10 Volet énergétique
- 4.2.11 Compatibilité du projet avec les documents de cadrage supra-communaux

4.3. Résumé non technique

5. Conclusion

Avis élaboré sur la base du dossier composé des pièces suivantes :

Dossier de réalisation de la ZAC « Nice Méridia » comportant :

- le plan de situation,
- l'étude d'impact-juin 2014,
- l'étude d'incidences Natura 2000,
- les annexes.

1. Contexte juridique

Compte-tenu de l'importance et des incidences du projet sur l'environnement, celui-ci est soumis à l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement (dite Autorité environnementale), conformément aux articles L122-1 et R122-1-1 du code de l'environnement.

Selon l'article R122-1-1 du code de l'environnement, l'Autorité environnementale est le préfet de région. Pour préparer son avis, le préfet de région s'appuie sur les services de la DREAL. L'avis de l'Agence Régionale de Santé (ARS) a été sollicité.

L'avis porte sur la qualité du dossier, en particulier de l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge d'autoriser ou d'approuver le projet.

Comme prescrit à l'article L122-1 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage du projet a produit une étude d'impact qui a été transmise à l'Autorité environnementale. Le dossier comporte l'ensemble des documents exigés aux articles R512-2 à R512-10.

Le dossier a été déclaré recevable et soumis à l'avis de l'Autorité environnementale le 22 juillet 2014.

Selon l'article R122-13 du code de l'environnement, l'Autorité environnementale donne son avis sur le dossier d'étude d'impact dans les deux mois suivant cette réception.

Le présent avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de recueillir les remarques du public, dans les conditions fixées par l'article R122-9 du code de l'environnement :

- mise à disposition du public dans les conditions fixées par les articles L122-1-1 et R122-9 du code de l'environnement,
- publication de l'avis par voie électronique sur le site internet de l'autorité autorisatrice.

Le présent avis sera mis en ligne sur le site internet de la DREAL en tant qu'Autorité environnementale conformément aux dispositions du décret du 29 décembre 2011.

Le présent avis de l'Autorité environnementale porte sur le dossier de réalisation de la ZAC « Nice Méridia » sur la base de l'étude d'impact de juin 2014.

Le contenu du dossier de création de la ZAC « Nice Méridia » a été approuvé le 18 mars 2013 par le conseil d'administration de l'EPA Plaine du Var.

L'approbation finale du dossier de ZAC est de la compétence du Préfet des Alpes-Maritimes compte tenu de son implantation dans le périmètre de l'OIN³ « Eco-vallée- plaine du Var ». La ZAC Nice Méridia a été créée par arrêté préfectoral du 6 août 2013.

Le dossier de création de la ZAC « Nice Méridia » avait fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale en date du 13 juin 2013². Une nouvelle saisine de l'Autorité environnementale a été effectuée, compte tenu des forts enjeux environnementaux présents sur le secteur, et des précisions apportées au projet par le dossier de réalisation de la ZAC.

¹ Opération d'Intérêt National

² http://www.side.developpement-durable.gouv.fr/medias/medias.aspx?instance=EXPLOITATION&portal_id=medd_P24_D_Avis_AE.xml

2. Présentation du projet de ZAC

La commune de Nice compte 340 735 habitants (année 2009), sur un territoire de 7 200 hectares. Elle est membre de la Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA). Le territoire communal n'est pas couvert par un SCOT³ approuvé (SCOT de l'agglomération Nice Côte d'Azur en cours d'élaboration, p.58).

Le présent dossier de réalisation concerne l'aménagement d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) d'une superficie d'environ 24 hectares située en milieu péri-urbain, à environ 5 km à l'ouest du centre-ville de Nice, dans la basse vallée du Var, à 500 m à l'est du fleuve (p.12).

La maîtrise d'ouvrage de la ZAC « Nice Méridia » est assurée par l'EPA⁴ Plaine du Var.

Les principaux objectifs de l'élaboration de cette ZAC portent sur la restructuration du site actuellement peu organisé, dans un contexte de réalisation d'une technopôle urbaine liée au domaine de la haute technologie, associée à un programme mixte de logements (dont logement social), d'équipements et de services (p.76, 79).

L'opération « Nice Méridia » s'inscrit dans le périmètre d'aménagement de l'OIN⁵ « Eco-vallée-plaine du Var » d'une superficie d'environ 10 000 hectares (p.3). Le projet de territoire formulant les grands principes d'aménagement de l'OIN a été adopté par le conseil d'administration de l'EPA⁶ Plaine du Var le 19 décembre 2011 (p.4).

La plaine du Var est un secteur stratégique de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes (p.3).

Le projet « Nice Méridia » fait partie des 4 opérations considérées comme prioritaires pour l'Eco-Vallée (p.5).

3. Enjeux identifiés par l'Autorité environnementale

Le périmètre d'accueil de la ZAC « Nice Méridia » se présente initialement comme un espace péri-urbain constituant une zone de transition entre le secteur urbanisé de Nice et la plaine du Var porteuse d'une certaine naturalité. Cet espace est actuellement largement artificialisé, « peu cohérent spatialement » et mal connecté à son environnement naturel et urbain.

L'analyse de l'état initial de l'environnement, abordée dans ses composantes physique, naturelle, et cadre de vie, conduit à mettre en évidence les enjeux suivants :

- gestion économe de l'espace communal en liaison avec l'étalement urbain, et pérennité de l'espace agricole dans ses aspects économique, paysager, patrimonial et environnemental (p.41) ;
- insertion paysagère (p.32) et intégration urbaine du projet de ZAC, en liaison notamment avec le centre-ville de Nice et les autres projets (en cours ou à venir) de l'OIN « Eco-vallée, plaine du Var » (p.8) ; face au risque de fracture urbaine et sociale entre le quartier des Moulins et le futur quartier Méridia nécessite une vigilance particulière ;

³ Schéma de Cohérence Territoriale

⁴ Etablissement Public Administratif

⁵ Opération d'Intérêt National

⁶ Etablissement Public d'Aménagement

- préservation des espaces naturels remarquables, dont le site Natura 2000 ZPS « Basse vallée du Var » situé à environ 500 m à l'ouest et en contrebas du site de projet (p.25) ;
- protection de la biodiversité floristique et faunistique (p.27 à 30), et préservation de la fonctionnalité écologique du secteur (fleuve Var, canal des arrosants, vallons boisés (p.26, 30) ;
- préservation de la qualité des eaux de surface (Var, canaux d'irrigation, p.16), ou des circulations souterraines (nappe alluviale du Var, p.15), en lien avec les modalités d'assainissement du secteur (eaux usées et pluviales) et la prise en compte du risque inondation ;
- altérations du cadre de vie, en termes de nuisances potentielles diverses (ambiance sonore, qualité de l'air, pollution des sols, trafic et déplacements,...) subies (proximité d'infrastructures bruyantes, p.49), ou induites par la ZAC,
- maîtrise de la consommation énergétique et des rejets de gaz à effet de serre (p.56, 115), en lien avec le contexte général de fragilité de l'approvisionnement énergétique de l'est PACA,
- limitation de l'usage de la voiture individuelle, par le développement des modes de déplacement doux et des réseaux de transport en commun,
- amélioration des conditions de circulation sur les axes routiers chargés (boulevard du Mercantour, avenue Simone Weil, Traverse de la digue des Français, Traverse des Arboras, p.45) situés à proximité immédiate de la ZAC,

En matière de risques naturels, le site d'implantation de la ZAC est concerné potentiellement par le risque inondation (zone bleue B5 du PPRI en vigueur, p.21), sismique (niveau 4 moyen, p.23), feux de forêt (en limite d'un secteur boisé fortement exposé, p.23), mouvements de terrains (proximité d'une falaise instable, p.24), et remontée de la nappe sous-jacente (p.24).

Par ailleurs, la sensibilité au risque technologique est illustrée par la présence d'un certain nombre d'ICPE⁷ jouxtant le site (p.40), le transport de matières dangereuses (TMD) sur les grands axes de circulation encadrant la ZAC, ainsi que la présence de deux canalisations de gaz (p.41).

L'analyse de l'état initial de l'environnement s'appuie sur un certain nombre d'études et de données spécifiques et quantitatives représentatives du contexte local pour ce qui concerne notamment : le fonctionnement hydraulique du Var (p.19), le diagnostic faune-flore (p.27 à 29), les déplacements (p.42), l'ambiance sonore (p.49), la qualité de l'air (p.52).

Les principaux enjeux environnementaux sont pour l'essentiel correctement recensés et localisés dans le cadre d'une présentation claire et bien structurée. Ils font l'objet d'une synthèse récapitulative en fin de chapitre (p.62).

4. Analyse du dossier et de la démarche d'intégration environnementale dans le projet de ZAC

4.1. Présentation du projet de ZAC

La ZAC « Nice Méridia » est positionnée essentiellement dans une logique de renouvellement urbain diversifié (technopole urbaine, logement, équipements et services).

⁷ Installation Classée pour la Protection de l'Environnement

Il est indiqué (p.76) que le programme prévisionnel d'aménagement du dossier de création « a évolué à la marge vers une augmentation de la constructibilité (environ 27 000 m² de SDP⁸) qui n'impacte pas le dimensionnement des espaces publics et les réseaux de la ZAC » (p.76).

Ce programme prévoit au niveau du dossier de réalisation (p.76) sur une superficie totale de 24 ha :

➤ 347 000 m² de surface de plancher (SDP) répartis comme suit :

- 2 500 logements (p.10) (4000/4500 habitants, accession aidée et locatif social, accession et locatif libres) – 177 000 m² (51%),
- bureaux – 58 000 m² (16,7%),
- laboratoires (recherche et développement, secteurs privé et universitaire) – 38 000 m² (11%),
- commerces de proximité, hôtellerie et services – 17 000 m² (4,8%),
- activités et showroom - 21 000 m² (6%),
- équipements (dont éco-campus) – 36 000 m² (10%).

➤ des espaces publics (p.80)

- le réseau viaire (desserte, stationnement, liaisons douces, ...),
- des espaces publics paysagers, dont les trois « corridors écologiques » (axes structurants végétalisés) est-ouest (parc de l'université, cours Robini et traverse Sainte-Marguerite).

L'aménagement prévisionnel de la ZAC est présenté sur le plan de répartition fonctionnelle (p.77). A noter que ce plan ne comporte pas de légende, ce qui n'en facilite pas la compréhension.

L'aménagement de la ZAC comportant 3 macro-lots sera réalisé en plusieurs phases échelonnées jusqu'en 2026 (p.77, 78).

4.2 Analyse des effets du projet de ZAC

4.2.1 Généralités

La déclinaison des incidences de la ZAC est dans l'ensemble cohérente avec la liste des enjeux (milieu physique, naturel et cadre de vie) identifiés lors de l'analyse de l'état initial de l'environnement.

4.2.2 Effets cumulés avec d'autres projets

La mise en œuvre de la ZAC « Nice Méridia » s'inscrit dans un environnement urbain complexe et en pleine mutation. De nombreux projets sous diverses maîtrises d'ouvrage, en cours ou à venir, sont susceptibles d'une interaction avec la ZAC.

1) Les « autres projets connus » (au sens de l'article R.122-5 du code de l'environnement) :

L'étude d'impact identifie 10 projets pris en compte à ce titre (p.161) :

- l'aménagement de la voie des 40 m,
- le stade Allianz Riviera,
- le programme immobilier d'accompagnement de Nice Stadium,

⁸ Surface de Plancher

- la rénovation urbaine du quartier des Moulins,
- la création de la ligne de tramway est-ouest et les aménagements annexes,
- l'aménagement du tronçon de l'autoroute A8 Saint-Laurent du Var / Saint-Augustin,
- les espaces publics du pôle d'échange multimodal Nice Saint-Augustin aéroport,
- la ZAC du Grand Arenas,
- Cap 3000 : réaménagement du centre commercial,
- Cap 3000 : aménagement de voirie.

Ces opérations sont bien localisées (carte p.161) et succinctement décrites. Pour chacune d'entre elles un récapitulatif des principaux impacts (positifs et négatifs) sur l'environnement est présenté.

2) Les projets relevant du programme d'aménagement (au titre de l'article R.122-3 du code de l'environnement) :

Aucun projet n'est mentionné à ce titre dans l'étude d'impact du projet Nice Méridia.

Il est mentionné dans l'étude d'impact que la réalisation de la ZAC « Nice Méridia » s'inscrit de façon plus large dans un « projet global d'aménagement de 200 hectares », dont elle constitue la première tranche opérationnelle. Cette perspective d'aménagement renvoie à la problématique conjointe des effets potentiels cumulés et du programme d'aménagement, et notamment de leurs effets sur la consommation d'espaces naturels et agricoles (p.69, carte p.10).

La ZAC « Nice Méridia », orientée notamment sur la recherche, l'innovation et le développement durable, devra rechercher des complémentarités et des synergies avec l'offre présente à Sophia-Antipolis pour éviter toute concurrence entre les territoires.

4.2.3 Consommation d'espace et de terres agricoles

Au vu du plan masse (p.77) des aménagements, le projet « Nice Méridia » présente une bonne compacité globale. La densité prévisionnelle du bâti n'est pas précisée. Un chiffrage sur la base de 2 500 logements sur 24 ha fournit une valeur basse de l'estimation de l'ordre de 100 logements à l'hectare.

L'activité agricole de Nice est caractérisée par un phénomène de déprise très marqué (p. 41), illustré par la perte de 191 hectares (soit près de 50%) de SAU⁹ entre 1988 et 2000. La haute valeur agronomique des terres agricoles de la vallée du Var est bien soulignée par l'étude d'impact qui les qualifie de « riches terres alluviales » (p.32).

Il est indiqué que « des serres maraîchères, encore en exploitation sur le site de la ZAC, occupent une surface de 500 m² ha, soit 2% de la surface du projet ». Outre le manque de cohérence de ces chiffres (500 m² représente 0,2% de 24 ha), on notera que l'étude d'impact du dossier de création (mars 2013) faisait état de parcelles agricoles en activité d'une surface de 1,2 ha, soit 5% de la surface totale. Ce point nécessite d'être précisé.

L'impact du projet sur l'espace agricole est jugé « faible et permanent » (p.125). Il est envisagé notamment à titre de compensation la réinstallation de l'agriculteur concerné sur une autre parcelle à proximité du site. Le suivi de cette mesure, peu détaillée dans l'étude d'impact, devra faire l'objet d'une attention particulière, compte tenu de l'importance de l'enjeu de préservation de terres agricoles dans le contexte de l'aménagement de la plaine du Var.

⁹ Surface Agricole Utile

On notera toutefois que l'emprise du « périmètre large de réflexion de 200 ha » (voir supra) impacte directement « l'espace agricole à protéger » identifié par la DTA¹⁰ des Alpes-Maritimes en rive gauche du Var (rapprochement des cartes p.10 et p.57).

Le maintien de l'activité agricole prend toute sa place dans le cadre de la réflexion concernant le « projet agricole de la plaine du Var » actuellement engagé avec les acteurs concernés, au premier rang desquels la chambre d'agriculture, sur les thèmes de l'agriculture de proximité et des circuits courts de distribution. La mise à jour du dossier d'étude d'impact précise que la réalisation du projet Nice Méridia s'inscrit en cohérence avec l'aménagement plus global de la plaine du Var qui devra notamment tenir compte de la préservation des espaces naturels et agricoles à l'échelle de la vallée dans le cadre de la réflexion partenariale engagée sur la stratégie de développement agricole de l'OIN.

Le projet Nice Méridia a l'ambition d'offrir un cadre de vie agréable comportant notamment la réalisation de jardins partagés ou familiaux et de toitures végétalisées, à proximité d'une « zone agricole comprenant notamment un centre équestre, la pépinière de la ville de Nice, un jardin pédagogique et un parc urbain ». Il convient de noter toutefois que ces espaces ne constituent pas stricto sensu des zones et des activités agricoles.

4.2.4 Intégration urbaine

1) Liaisons fonctionnelles

L'intégration harmonieuse au tissu urbain (quartiers environnants et centre-ville de Nice) constitue un enjeu important du projet de ZAC (p.69, 73).

Actuellement, le secteur de projet est un espace péri-urbain mal identifié, peu organisé, relativement excentré à environ 5 km du centre-ville dont il se trouve séparé par un ensemble collinaire parfois escarpé en bordure ouest. Le « goulot d'étranglement » en bordure de mer entre ces reliefs et l'aéroport Nice Côte d'Azur est occupé par plusieurs infrastructures lourdes de transport (pénétrantes routières, voie SNCF) et logistiques (MIN). Concernant l'interface entre la future ZAC « Nice Méridia » et le quartier des Moulins, la configuration urbaine existante présente aujourd'hui au niveau de la Digue des Français, difficilement franchissable par les piétons, une coupure physique forte, susceptible de se doubler d'un contraste social entre le quartier populaire des Moulins et le futur quartier Méridia.

L'opération doit permettre d'assurer la connexion urbaine d'un site porteur d'une nouvelle identité propre (création d'une nouvelle centralité), fondée notamment sur des principes de mixité fonctionnelle et sociale. La construction de ce lien passe par la mise en place de liaisons fonctionnelles efficaces est-ouest (centre-ville, coteaux urbanisés, ...) et nord-sud (quartier des Moulins, centre administratif CADAM, Grand-Arenas, stade Allianz Riviera, ...), (p.69).

La mise à jour du dossier d'étude d'impact a permis d'apporter des précisions sur le parti d'aménagement retenu pour ce projet au regard des études complémentaires réalisées pour le dossier de réalisation de ZAC. Sont notamment développés les principes suivants :

- la mise en place d'un quartier qui intègre mixités sociale, intergénérationnelle, fonctionnelle et morphologique : le projet prévoit notamment la réalisation de 35 % de logements locatifs sociaux et 5% de logements en accession sociale,
- l'intégration harmonieuse du projet au tissu urbain,
- les liaisons fonctionnelles externes du projet, notamment avec l'opération de rénovation urbaine des Moulins : il est précisé que la requalification de la Digue des Français en boulevard urbain dès 2018 et la réalisation du canal de l'Amenée permettront des liaisons fonctionnelles entre les deux quartiers. Une vigilance particulière devra être apportée dans

¹⁰ Directive Territoriale d'Aménagement

le cadre de la réalisation de la ZAC sur ces liaisons afin de développer des synergies entre ces quartiers.

Il est par ailleurs notamment prévu la réalisation d'une nouvelle voie transversale dans l'hypothèse d'une réorganisation des activités sur site (au niveau de Nice Matin) pour permettre une densification des emprises libérées (p.81).

Le projet de Nice Méridia est caractérisé par une mosaïque de lieux tels que les parcs, les jardins, les squares, les cours, les places. Ces lieux sont maillés par un réseau d'avenues, de rues, de passages et de venelles.

Le futur quartier Nice Méridia est délimité par trois avenues structurantes. A l'ouest, la Route de Grenoble, artère métropolitaine qui relie le centre-ville niçois avec la vallée du Var. A l'est, l'avenue de Slama marque la transition entre les coteaux et la Plaine du Var. Au sud, l'avenue de la Digue des Français, qui accueillera à moyen terme la ligne de tramway est-ouest, et constitue la limite nord du quartier des Moulins.

Le réaménagement des axes structurants doit répondre à des besoins de mobilité pour la métropole, d'urbanité et de déplacements alternatifs. Les transports en communs lourds, type tramway et/ou bus à haut niveau de service en seront la principale composante. Les hypothèses et échéances de développement des transports collectifs (ligne T2 et ligne T3 du tramway) prises en compte dans le dossier en page 125 et 126 en parallèle à la phase de réalisation de l'écoquartier, demandent à être confirmées en lien avec la maîtrise d'ouvrage de MNCA.¹¹

► Concernant les voies structurantes Nord/Sud, hors ZAC, qui encadrent le périmètre de la ZAC.

Il est envisagé de requalifier la Route de Grenoble en avenue urbaine de centre-ville, avec une contre-allée sur la rive est. Le réaménagement de la Route de Grenoble devra conserver ses fonctions de desserte de niveau primaire pour supporter des flux importants car cet axe constitue l'accès principal au centre-ville de Nice depuis la Plaine du Var. La Route de Grenoble devra donc garder une capacité importante (2x2 voies de circulation), et permettre une desserte plus douce du quartier et de ses abords par des contre-allées.

L'aménagement du boulevard Montel-Slama en avenue urbaine correspond à une vision plus apaisée et plus «verte» que la Route de Grenoble, dans une logique de desserte inter-quartiers, avec une part importante réservée aux cheminements doux. Une première phase consiste à ouvrir la voie des 40 m jusqu'au stade Allianz Riviera; une seconde sera d'accueillir un TCSP¹². Or, à ce stade, la ligne Sud-Nord de tramway qui va relier à terme les points de centralité des quartiers traversés prévue au schéma directeur du réseau de transport urbain Nice Côte d'Azur n'est pas programmée.

L'avenue Slama articule le quartier Nice Méridia avec les coteaux. Elle présente une largeur de 40m. Les carrefours urbains seront réaménagés pour organiser l'accès au nouveau quartier. Ces aménagements devront offrir une capacité suffisante afin d'assurer la fluidité des trafics entrants et sortants. Enfin, une large place sera faite aux différents modes de circulation douce (piétons, cyclistes et TCSP).

► Concernant les voies de traverse est/ouest :

Le Cours de l'Université sera aménagé en parc urbain linéaire de 50 m de large reliant les coteaux jusqu'à la plaine du Var.

¹¹ Métropole Nice Côte d'Azur

¹² Transport en Commun en Site Propre

Le Cours Robini de 37m environ de large, dont 25m environ de parc linéaire, sera aménagé en parc de proximité et de loisirs avec des espaces de rencontres, de partages, des jeux d'enfants. La traverse Sainte-Marguerite comportera un programme de jardins familiaux et associatifs.

La rue du Canal d'Amenée, qui prend appui sur les emplacements réservés du PLU, permettra une desserte interne au quartier, de nature plus apaisée que Slama ou Grenoble. Cette petite voie sinueuse va relier les différents parcs mais aussi les points de centralité du quartier, les équipements, les commerces, etc. Son aménagement prévoit une place importante aux modes doux et particulièrement aux piétons. La rue du canal d'Amenée est dimensionnée pour permettre le double sens de circulation. Cette voie constituera un élément de connexion avec le quartier des Moulins.

Des venelles et des cheminements modes doux en cœur d'îlot sont prévus afin de préserver une grande perméabilité des îlots et un accès aux logements en cœur d'îlot.

2) Transports en commun et liaisons douces

Le secteur de projet est desservi actuellement par 6 lignes de bus (9, 10, 11, 51, 59, 70) et par 3 lignes « moyen et haut-pays » (730, 740, 750), (p.46).

Les perspectives d'évolution du réseau de transport en commun prévoient :

- la création de 2 lignes de transport en commun en site propre se croisant au niveau du pôle multimodal Nice-aéroport, assurant une desserte du site de projet :
 - la ligne de tramway est-ouest (ligne2, dont la mise en service est prévue pour 2017), au niveau de la Digue des Français,
 - la ligne nord-sud (tramway ou BHNS), reliant Nice-Ville au stade Allianz Riviera, au niveau de la voie des 40 m,

- le renforcement de l'offre de transport en commun urbain et inter-urbain.

Les modes de déplacements doux (cheminements piétonniers et pistes cyclables) sont actuellement très peu développés dans le secteur Nice Méridia, essentiellement dédié à la voiture individuelle (p.48). Ils semblent en revanche bien pris en compte dans les aménagements prévus, tant pour ce qui concerne le réseau interne que les abords de la ZAC (p.127, 128).

3) Trafic et stationnement

Les infrastructures routières situées aux abords de la future ZAC sont actuellement saturées par les flux de circulation pendulaires aux heures de pointe. Ce point est d'autant plus préoccupant que de nombreux autres projets structurants sont en cours de réalisation dans la plaine du Var, y compris en dehors de ceux qui ont fait ou font actuellement l'objet d'une procédure administrative et qui font donc l'objet d'une appréciation de leurs effets cumulés dans le dossier (voir étude de mobilité en annexe 13).

La création de ce nouveau pôle urbain et des infrastructures liées augmentera inévitablement le nombre de véhicules sur les routes existantes.

La projection de trafic HPM/HPS à l'horizon 2025 fournit les chiffres suivants :

- Avenue Simone Weil 1 600 UVP/h/sens
- Bvd du Mercantour 2 400 UVP/h/sens

L'étude conclut à une situation satisfaisante en 2025 (p.129). Toutefois ce bon fonctionnement en situation future suppose une **évolution notable connexe des transports en commun** et du réseau routier (voie des 40m, lignes de tramway reports modaux sur les TCSP, modes doux et TER°

La bonne accessibilité de la ZAC depuis le centre-ville de Nice et depuis l'ouest (Cagnes sur Mer, Saint Laurent du Var) repose sur l'utilisation massive des transports en commun via le pôle multimodal de Nice Saint-Augustin.

L'augmentation sensible du trafic sur avenue Simone Weil est a priori compensée par la requalification de la voie des 40m .

Pour une meilleure fluidité, l'étude avance des préconisations (annexe 13) concernant l'aménagement de la voirie (profils en travers) et des carrefours desservant la ZAC (axes Simone Weil, route de Grenoble).

D'une façon générale, le comparatif existant/situation future aurait mérité d'être plus détaillé pour ce qui concerne l'évolution du niveau de trafic sur tous les axes du plan de l'état initial (p.44).

Les différents acteurs de l'aménagement de la plaine du Var ont vocation à mieux préciser le traitement de ces forts enjeux qui pèsent sur la circulation et la desserte de ce secteur en pleine mutation.

Le volet stationnement est peu explicité dans l'étude d'impact.

Le projet de ZAC prévoit la réalisation de 4 204 places de stationnement pour une demande estimée à 5 050 véhicules. Le différentiel résulte d'un processus d'économie basé sur la prise en compte du « **phénomène de foisonnement** » (p.127). Des parkings-silos seront répartis dans les macro-lots dans une « **logique de mutualisation de l'offre en stationnement** » (p.104).

4) Synthèse intégration urbaine

Sur la base des éléments présentés ci-dessus, la ZAC Nice Méridia est satisfaisante pour ce qui concerne son fonctionnement interne relatif aux transports et déplacements. *Toutefois, les hypothèses de développement des transports collectifs prises en compte dans le cadre de la desserte et de l'évaluation des générations de trafic sur le réseau environnant de ce futur pôle urbain, en lien avec le phasage de ce dernier, mériteraient d'être actualisées et confirmées.*

Il s'agit d'un point d'autant plus important que la ZAC Nice Méridia fait partie d'un ensemble de projet structurants sur le secteur de la plaine du Var, susceptibles de générer des augmentations de trafics. Il ressort nettement que la réalisation de la ZAC « *Nice Méridia* » ne peut être envisagée isolément. La reconstitution d'un lien urbain de qualité avec l'agglomération niçoise et notamment avec le centre-ville de Nice est largement tributaire d'autres aménagements tels que la restructuration du réseau routier structurant, le pôle multimodal, la ZAC « du Grand Arenas », l'opération de rénovation urbaine du quartier des Moulins, le développement du réseau de transports en commun (dont la ligne de tramway).

Ainsi, l'argumentaire consistant à indiquer que le projet donnant une part importante aux TC et modes doux n'a pas d'effet cumulé en termes de transports avec d'autres projets, mériterait d'être approfondi.

Il importe que la réalisation de la ZAC Nice Méridia s'inscrive dans le cadre d'une approche globale conforme aux grands principes de projet de territoire (p.4) qui prévoient notamment que « *la stratégie de transport et de déplacement doit être conçue comme un préalable aux aménagements tout en offrant des alternatives au tout-voiture* »

4.2.5 Insertion paysagère

Le périmètre d'accueil de la future ZAC correspond à un espace de transition entre l'urbanisation des coteaux et les abords du fleuve Var encore dotés d'une certaine naturalité.

L'importance des espaces verts aménagés sur l'emprise de la ZAC est de nature à contribuer à l'insertion paysagère du projet (p.121, 122)

Il est indiqué que la répartition d'un certain nombre de bâtiments de grande hauteur, pouvant atteindre 55 m, préserve les perceptions lointaines à partir des coteaux (p.122).

L'étude d'impact pourrait comporter utilement des documents (montages photos, croquis d'ambiance, coupes,...) permettant d'apprécier de façon exhaustive les perceptions lointaines à partir des points de vues remarquables situés dans le voisinage de la ZAC. Seule une vue d'ensemble à partir des coteaux est fournie.

L'Autorité environnementale rappelle qu'une évaluation environnementale spécifique est requise au stade du permis de construire pour certains projets soumis à étude d'impact au titre de l'article R.122-2 du code de l'environnement.

4.2.6 Cadre de vie et santé publique

1) Ambiance sonore

L'analyse de l'état initial montre que le site est caractérisé par une ambiance acoustique modérée sauf pour ce qui concerne les abords immédiats des voies fortement circulantes encadrant le périmètre (Boulevard du Mercantour, avenue Simone Veil, digue des Français), (p.50).

Pour ce qui concerne la situation future après réalisation de la ZAC, la modélisation acoustique réalisée met en évidence un dépassement des seuils admissibles au niveau de quelques façades situées en bordure des axes les plus bruyants (Avenue Simone Veil, boulevard du Mercantour et cours Robini, p.130 et carte 128 p.132).

Les mesures préconisées portent essentiellement sur la réduction du bruit routier à la source, l'isolation des locaux, la mise en place de bâtiments écrans et la localisation appropriée des bâtiments sensibles (p.150).

On notera toutefois que les éléments relatifs à l'ambiance sonore exposés dans l'étude d'impact sont parfois difficiles à appréhender. En particulier, la distinction entre constructions existantes et constructions nouvelles gagnerait à être mieux précisée (p.129).

2) Qualité de l'air

Les études réalisées font ressortir, en état initial comme en situation future, un dépassement des seuils pour les PM10 (p.133).

Il conviendrait toutefois de préciser quel élément nouveau justifie le fait que toutes les concentrations de polluants diminuent après aménagement de la ZAC (tableau p.23), alors

que l'étude d'impact du dossier de création (tableau p.99) fait état au contraire d'une augmentation de tous les polluants (sauf le benzène) en situation future.

Une étude air et santé de niveau II est jointe en annexe 15 à l'étude d'impact.

3) Synthèse cadre de vie et santé publique

L'aménagement de la ZAC « Nice Méridia » prévoit, d'une part un accroissement de population significatif (4 500 habitants), et d'autre part une augmentation en termes de trafic et de stationnement.

L'enjeu sanitaire est donc important sur ce projet. L'étude d'impact doit permettre d'évaluer avec précision le risque sanitaire lié à la pollution atmosphérique pour les futurs résidents de la ZAC, et le niveau de bruit auquel ils seront exposés (dans le logement et hors logement).

L'impact dans ce domaine est partiellement lié aux évolutions du trafic. Il convient donc d'être prudent quant à l'analyse des conséquences du projet, compte tenu des remarques qui précèdent dans le domaine des déplacements.

4.2.7 Milieu naturel

1) Espaces naturels remarquables

Le périmètre de la ZAC « Nice Méridia » située en milieu péri-urbain ne recoupe physiquement aucune zone naturelle à statut (inventaire ou réglementaire). Il se situe toutefois à environ 500 m à l'est d'un espace naturel remarquable répertorié à la fois en tant que ZNIEFF¹³ de type II « Le Var » et site Natura 2000 ZPS¹⁴ « Basse vallée du Var » (p.25).

Une évaluation des incidences du projet sur le site Natura 2000 a été réalisée en application de la réglementation en vigueur (articles R.414-19 et suivants du code de l'environnement). Le document intitulé « formulaire d'évaluation simplifiée des incidences Natura 2000 » est joint en annexe 17 au dossier.

Au regard de l'importance du projet, l'évaluation est peu développée. Toutefois, la mention (p.149) de l'absence d'incidences du projet sur la ZPS « Basse vallée du Var » peut être recevable compte tenu de l'artificialisation actuelle du site et de sa distance par rapport au site Natura 2000.

2) Espèces protégées

Un diagnostic faune-flore (dont l'intégralité est jointe en annexe 2) a été réalisé entre mars et octobre 2012 afin de caractériser le potentiel écologique du site.

Cet inventaire naturaliste fait ressortir la sensibilité du périmètre de la ZAC pour 1 espèce floristique remarquable : l'Alpiste Aquatique (enjeu assez fort sur certaines stations de cette espèce). Il conviendrait de préciser pourquoi la Linare de Sieber (enjeu moyen), considérée comme digne d'intérêt au niveau du dossier de création (mars 2013), n'est pas reprise dans l'étude d'impact actualisée du dossier de réalisation (juin 2014). On notera également que la localisation de l'Alpiste aquatique sur l'aire d'étude diffère sensiblement entre les 2 versions de l'étude d'impact (carte p. 27 pour EI mars 2013 et carte p.29 pour EI juin 2014).

¹³ Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique

¹⁴ Zone de Protection Spéciale – Directive Habitats

Malgré les mesures d'évitement envisagées pour certaines stations du site de projet, l'impact résiduel sur l'Alpiste aquatique est jugé « modéré, direct et permanent » (p.149). En conséquence, une procédure dérogatoire devant la CNPN¹⁵ sera engagée (p.149). Cette démarche devra être menée conjointement par l'EPA Plaine du Var et le Conseil Général des Alpes-Maritimes, au titre des effets cumulés de la ZAC et de la voie des 40 m également concernée par la destruction potentielle de l'Alpiste.

En matière d'espèces protégées, l'Autorité environnementale rappelle que l'atteinte aux individus, la perturbation et la dégradation des habitats, sont interdites, sauf procédure exceptionnelle de dérogation (article L.411-2 du code de l'environnement).

3) Continuités écologiques

L'étude de l'état initial de l'environnement fait ressortir le faible rôle du site Méridia en matière de continuités écologiques, en raison notamment de son caractère artificialisé et fragmenté (infrastructures de transport, urbanisation...). Néanmoins, certaines fonctionnalités semblent encore possibles, de type « pas japonais » (p.28) notamment, pour ce qui concerne les déplacements est-ouest entre les coteaux urbanisés et le lit du Var. La présence d'oiseaux migrateurs (tourterelle des bois, Guépier d'Europe) est signalée sur le périmètre de la ZAC.

La prise en compte du maintien de la fonctionnalité écologique du site par le projet se traduit notamment par un parti pris d'aménagement qui consiste à intégrer fortement la nature en ville et notamment la création de trois boulevards urbains fortement végétalisés dans l'axe est-ouest. Il convient toutefois de bien faire la distinction entre un espace vert et une zone naturelle. Un espace vert de détente entretenu, fréquenté, perd une part notable de sa fonctionnalité écologique.

4.2.8 Gestion de l'eau

Le document intègre les orientations et prescriptions du projet de révision du SAGE¹⁶ Nappe et basse vallée du Var, actuellement en instruction. Formellement, il convient de signaler une mauvaise interprétation relevée en p167 - 8.1.2 §2 : le Conseil Général s'est vu confier l'animation et le secrétariat du SAGE et non sa mise en œuvre. Celle-ci relève de l'État, de l'ensemble des collectivités et de toute personne publique et privée au travers du règlement opposable. L'élaboration du SAGE est officiellement de la compétence de la CLE¹⁷.

En règle générale, l'EPA a été très présent dans les discussions du SAGE. Le projet de ZAC intègre donc très en amont les principes du SAGE et en particulier la protection de la nappe.

Il est rappelé que tout impact significatif du projet sur cette masse d'eau souterraine patrimoniale reconnue aussi bien dans le cadre du SDAGE¹⁸ que du SAGE n'est pas acceptable, compte tenu du rôle de cette nappe dans l'alimentation en eau potable. Les mesures d'évitement par des procédés constructifs adaptés permettant d'éviter des perturbations significatives de la nappe sont impératives (parois moulées obturées en fond, cuvelage...).

Le risque de mise en communication des différents niveaux de nappe devra également être pris en compte.

¹⁵ Conseil National pour la Protection de l'Environnement

¹⁶ Schéma d'Aménagement et de gestion des Eaux

¹⁷ Commission Locale de l'Eau

¹⁸ Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

En dehors des prélèvements d'eau géothermiques et en phase de constructions d'immeubles, le projet ne devrait pas relever de procédures d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

1) Sur l'usage géothermique

L'incidence potentielle de cet usage sur la nappe est peu développée dans l'étude d'impact. Or, selon les modalités de mise en œuvre, un impact durable fort à très fort est possible. Une multiplication d'installations autonomes est à proscrire compte tenu des risques inhérents à chaque dispositif et des contraintes d'implantation pour prévenir un cumul d'effets thermiques ;

Aucune mesure compensatoire n'est possible sur la nappe compte tenu du fort enjeu lié à l'eau potable. Seules des mesures d'évitement et de correction (boucles de fluides intermédiaires et réinjections par doublets géothermiques) sont envisageables.

L'Autorité environnementale rappelle que le projet d'alimentation énergétique du quartier par « géothermie » pourrait faire l'objet d'une procédure spécifique relevant du code minier. Dans ce cas, cela imposerait une demande de permis exclusif de recherche et d'exploitation de géothermie et une demande d'autorisation de travaux pour la réalisation des forages en nappe.

L'impact cumulé avec d'autres projets de ce type, actuellement envisagés dans le secteur de Nice Stadium est à évaluer.

D'une façon plus générale, il convient de prendre en compte dans le dossier les impacts générés par les activités créées sur l'emprise de la ZAC qui relèvent éventuellement de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) : chauffage, combustion, compression, refroidissement, ateliers, équipements susceptibles de produire des gaz à effet de serre, Ces activités sont à identifier le plus en amont possible dans le cadre de l'étude d'impact.

2) Sur les eaux pluviales

L'assainissement pluvial de la zone a été conçu pour être raccordé au réseau urbain de la métropole qui, sur ce secteur, est en phase de restructuration notamment au niveau de la « voie de 40m ».

Le projet Nice Méridia a été conçu pour ne pas dégrader la qualité des eaux de la nappe et être compatible avec le réseau pluvial situé en aval.

Toutefois, contrairement à ce qui est annoncé par l'étude d'impact, la gestion des eaux pluviales à la parcelle n'a rien d'ambitieux. Elle dégage l'aménageur de toute implication dans la conception, dans la réalisation, dans le financement et dans la gestion future des dispositifs. Il s'agit de la méthode qui apporte le moins de garantie de bonne gestion dans la durée puisqu'aucun contrôle n'est prévu. Cette approche s'avère peu conforme à ce qui fait l'intérêt même du dossier de ZAC, à savoir une analyse du projet dans son ensemble dans le cadre d'une démarche d'aménagement globale.

Il convient toutefois de noter qu'un certain nombre de mesures à caractère collectif sont décrites §4.8.15 p106 à 109 (noues, tranchées et chaussées drainantes...).

Les modalités de collecte et de traitement des eaux pluviales de la ZAC devront être précisées dans le dossier loi sur l'eau.

L'Autorité environnementale rappelle que, en application de la directive européenne n° 91/271/CEE du 21 mai 1991 relative aux eaux résiduaires urbaines (directive ERU), la mise à niveau des dispositifs d'assainissement constitue un préalable à toute extension de l'urbanisation.

3) Sur la consommation d'eau de la zone

Certaines options très consommatrices d'eau comme des canaux paysagers ont été abandonnées.

La volonté de verdifier la zone avec de nombreux arbres induit un besoin d'arrosage important qui n'est pas estimé. La ressource constituée par les canaux agricoles en déprise est sans rapport avec le besoin d'arrosage de ces espaces verts. Des prélèvements en nappe spécifiques risquent donc de s'avérer nécessaires. L'optimisation de l'arrosage évoqué au 6.1.6 est donc impératif et doit être géré de manière collective.

4) Sur la préservation de zones humides à l'intérieur de l'espace urbain

Si du point de vue d'une approche purement naturaliste, le maintien de zones humides de type roseière est louable, la question du risque sanitaire doit être prise en compte dans leur aménagement pour éviter de futurs traitements chimiques, ce type de milieu étant favorable au développement des moustiques dont *Aedes albopictus*.

5) Sur les Eaux usées

La capacité de la station d'épuration de la commune (dimensionnée pour traiter 650 000 équivalents-habitants) à absorber le surcroît d'effluents générés par la mise en œuvre de la ZAC est précisée (p.135).

4.2.9 Risques naturels

Le projet prend en compte le PPR¹⁹ inondation qui concerne marginalement la zone au titre d'un aléa exceptionnel (T²⁰⁰>100 ans) et d'un risque faible à modéré.

Il intègre néanmoins des mesures de gestion du pluvial destinées à ne pas aggraver les risques en aval, ce qui est positif.

Il conviendrait de démontrer en quoi les aménagements de la ZAC Nice Méridia sont compatibles avec la doctrine nationale de non-aggravation des enjeux en arrière des digues.

Le seul autre risque présent est le risque sismique modéré, comme dans la plupart des communes du département. Néanmoins, les vallées alluviales sont sujettes à des effets de site qui vont en général dans le sens d'amplitudes majorées et cette dimension doit être prise en compte.

4.2.10 Volet énergétique

¹⁹ Plan de Prévention des Risques

²⁰ Période de retour

Le bon niveau de prise en compte de la problématique énergétique dans le projet de ZAC est bien illustré par des dispositions telles que :

- le cadre du CRQE²¹ de l'EPA Plaine du Var fixant des objectifs de qualité environnementale (p.67),
- la mise en œuvre des principes d'éco-exemplarité de l'Eco-Vallée,
- l'application grandeur nature du concept smart-grid (p.69),
- l'inscription du projet dans la démarche Eco-cité.

Les orientations prévues par le projet apparaissent pertinentes. En plus d'être comme il se doit conforme à la RT2012, un objectif de RT2012 -20% (p.145) est visé, qui passe notamment par un mix énergétique (photovoltaïque, bois énergie/solaire thermique, trigénération, éventuellement géothermie) et la mise en place de smart grid permettant l'optimisation de la consommation par rapport à la demande. La faisabilité des solutions envisagées reste toutefois encore à approfondir. On notera également que la part résiduelle d'énergie fossile dans la consommation totale annuelle de la ZAC est estimée à 36 % (p.115) et à 55% (p.145). Ce point mérite d'être précisé.

L'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables obligatoire pour les ZAC en application de l'article L.128-4 du code de l'urbanisme est jointe en annexe 12.

Les principales dispositions en matière de maîtrise de consommation d'énergie et de rejet des gaz à effet de serre (GES) pourraient faire l'objet d'une insertion dans un cahier des charges à destination des acquéreurs de parcelles.

4.2.11 Compatibilité du projet avec les documents de cadrage supra-communaux

Conformément aux dispositions du code de l'urbanisme et comme indiqué au stade du dossier de création de ZAC, cette dernière est compatible avec la loi Littoral dont les modalités d'application ont été précisées par la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes approuvée le 2 décembre 2003 .

- la DTA

Le projet de ZAC se trouve dans une zone urbaine dans laquelle la DTA prévoit notamment la possibilité d'une urbanisation nouvelle et d'une restructuration (cf carte des orientations pour l'aménagement de la basse vallée du Var).

Il n'impacte pas la zone d'activité agricole figurant à proximité au Nord du périmètre de la ZAC sur les cartes de la DTA.

La ZAC envisagée est donc bien compatible avec les orientations de la DTA relatives au secteur stratégique de la basse vallée du Var.

- le SCoT en cours d'élaboration

Au moment de sa création la ZAC doit être compatible avec un SCoT lorsque celui-ci est approuvé. Dans le cas présent, le SCoT est en cours d'élaboration.

²¹ Cadre de Référence pour la Qualité Environnementale

- le Plan local d'urbanisme (PLU) de Nice approuvé le 23 décembre 2010, modifié le 29 juin 2012 et le 21 juin 2013.

Le projet de ZAC se situe en zone urbaine « UD » (zone de développement futur) et notamment en secteur UDg (zone pour l'essentiel couverte par un périmètre d'attente de projet d'aménagement global qui interdit les extensions de + 50m²), et en secteur Udm qui concerne le secteur Nice Méridia et qui comprend à ce jour 5 sous-secteurs.

Cette zone fera l'objet prochainement d'une mise en compatibilité du PLU dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique qui permettra notamment de classer l'ensemble des terrains en secteur unique UDn afin notamment de permettre une densification du site et la réalisation des aménagements prévus par la ZAC.

4.3. Résumé non technique

Le résumé non technique devra faire l'objet des adaptations nécessaires afin de prendre en compte les observations figurant dans le présent avis.

5. Conclusion

Les précisions apportées au projet de ZAC par le dossier de réalisation et la mise à jour de l'étude d'impact reflètent l'ambition de mettre en place un quartier de ville durable à travers le projet Nice Méridia.

L'évaluation environnementale du projet est présentée de façon claire et bien structurée.

Lors de la conception et de la réalisation de la ZAC, une attention toute particulière devra être apportée :

- à la qualité des liaisons fonctionnelles de la ZAC avec son environnement urbain, notamment en termes de trafic routier ;
- à la préservation (qualitative et quantitative) de la nappe du Var ;
- au suivi de la procédure dérogatoire CNPN pour ce qui concerne la destruction de l'Alpiste Aquatique.

La Directrice Régionale de l'Environnement
de l'Aménagement et du Logement

Anne-France DIDIER



ZAC Nice Méridia

DOSSIER DE REALISATION

ELEMENTS COMPLEMENTAIRES EN REPONSE A L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE DU 2
OCTOBRE 2014 SUR LA MISE A JOUR DE L'ETUDE D'IMPACT

ARTELIA Eau et Environnement

Méditerranée

Bâtiment le Condorcet
18 Rue Elie PELAS
CS 80132
13 016 Marseille
Tel. : +33 (0)4 91 17 55 84
Fax : +33 (0)4 91 17 00 74



DATE : OCTOBRE 2014 REF : 8230056

1. PREAMBULE

La ZAC Nice Méridia a été créée par arrêté préfectoral en date du 6 août 2013.

Le projet d'aménagement a fait l'objet d'un dossier de réalisation comprenant une étude d'impact soumise à l'avis de l'autorité environnementale conformément aux articles L122-1 et R122-1-1 du code de l'environnement. Cet avis qui porte sur la mise à jour de l'étude d'impact établie au titre du dossier de réalisation de la ZAC Nice Méridia a été émis en date du 2 octobre 2014.

Afin de tenir compte des remarques formulées au travers de cet avis, le maître d'ouvrage a souhaité apporter dès à présent des réponses adaptées et des compléments d'informations, d'explications ou de démonstration, dans la mesure du possible, dans le présent mémoire réponse en vue de le joindre au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et au dossier de réalisation de la ZAC Nice Méridia.

2. ELEMENTS DE REPONSE A L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

4.1 PRESENTATION DU PROJET DE ZAC, P. 7

L'aménagement prévisionnel de la ZAC est présenté sur le plan de répartition fonctionnelle (p.77).
A noter que ce plan ne comporte pas de légende, ce qui n'en facilite pas la compréhension.

La légende de la figure p.77 est la suivante :



La figure de la p. 77 est reprise ci-dessous :



4.2.2 EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS, P.8

La ZAC « Nice Méridia », orientée notamment sur la recherche, l'innovation et le développement durable, devra rechercher des complémentarités et des synergies avec l'offre présente à Sophia-Antipolis pour éviter toute concurrence entre les territoires.

p. 6 et 69 de l'étude d'impact il est fait référence à Sophia-Antipolis en indiquant notamment :

« 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 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. »

« Les axes économiques de Nice Méridia ont ainsi été pensés en cohérence avec la dynamique azurée et sont construits en complémentarité avec Sophia Antipolis. »

Ainsi, la technopole Nice Méridia vise des secteurs économiques complémentaires tels que la santé, la croissance verte, l'environnement, la gestion des risques, le bâtiment intelligent, les réseaux énergétiques et toutes les composantes de la ville durable, innovante, intelligente et interconnectée. L'Institut Méditerranéen des risques, de l'Environnement et du Développement Durable (IMREDD) préfigure le projet de développement d'un Eco Campus par l'Université Sophia Antipolis. L'implantation d'une Ecole d'Ingénieur apportera une offre de formation indispensable dans ces domaines de hautes technologies. La concrétisation du projet du Campus régional de l'apprentissage porté par la CCI va permettre la constitution d'une offre de formation par alternance du CAP à l'ingénieur dans les domaines liés à la ville durable et interconnectée. Les partenariats entre enseignement supérieur, centre 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'entreprise, à l'investissement et à l'emploi.

De plus, aux côtés de la métropole NCA, l'EPA s'est engagé dans l'appel à projet lancé par le ministère sur le développement des quartiers numériques. Une réponse commune avec la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis (CASA) et sa technopole Sophia-Antipolis ainsi que la ville de Cannes est en cours de finalisation.

Enfin, il convient de signaler que la composition du conseil d'administration de l'EPA intègre 3 personnes qualifiées désignées par arrêté du ministre chargé de l'urbanisme dont un représentant de Sophia Antipolis, garant de la bonne complémentarité des deux territoires.

4.2.3. CONSOMMATION D'ESPACE ET DE TERRES AGRICOLES, P. 8

Il est indiqué que « des serres maraîchères, encore en exploitation sur le site de la ZAC, occupent une surface de 500 m² ha, soit 2% de la surface du projet ». Outre le manque de cohérence de ces chiffres (500 m² représente 0,2% de 24 ha), on notera que l'étude d'impact du dossier de création (mars 2013) faussait état de parcelles agricoles en activité d'une surface de 1,2 ha, soit 5% de la surface totale. Ce point nécessite d'être précisé.

Depuis la rédaction de l'étude d'impact, des investigations complémentaires ont été menées par l'EPA pour l'établissement du dossier de Déclaration d'Utilité Publique. Celles-ci font apparaître que la surface réelle actuellement exploitée est de 9.600 m². Cela correspond donc à un peu moins de 4% de la surface de la ZAC.

S'agissant des deux agriculteurs exploitants, l'un d'eux a émis le souhait d'un départ à la retraite. Pour le second, l'EPA est en cours de recherche d'une parcelle pour la relocalisation de cet agriculteur.

On notera toutefois que l'emprise du « périmètre large de réflexion de 200 ha » (voir supra) impacte directement « l'espace agricole à protéger » identifié par la DTA¹⁰ des Alpes-Maritimes en rive gauche du Var (rapprochement des cartes p.10 et p.57).

Le périmètre de 200 ha comprend une zone agricole de 50 hectares (Cf. figure 4), hors périmètre de la ZAC Nice Méridia, dans le secteur défini par la DTA comme espace agricole. Ces 50 hectares seront préservés de l'urbanisation.

4.2.4. INTEGRATION URBAINE, P. 12

Sur la base des éléments présentés ci-dessus, la ZAC Nice Méridia est satisfaisante pour ce qui concerne son fonctionnement interne relatif aux transports et déplacements. Toutefois, les hypothèses de développement des transports collectifs prises en compte dans le cadre de la desserte et de l'évaluation des générations de trafic sur le réseau environnant de ce futur pôle urbain, en lien avec le phasage de ce dernier, mériteraient d'être actualisées et confirmées.

La mise en service de la ligne 2 (ouest-est) du tramway est prévue par la Métropole Nice Côte d'Azur en 2018. Les travaux ont d'ores et déjà démarrés tant dans sa partie ouest, avec la réalisation du pont rail, sous maîtrise d'ouvrage RFF, dans le cadre du Pôle d'Echanges Multimodal Nice Aéroport, que dans sa partie est, avec les travaux préparatoires à la réalisation de la section souterraine entre le port de Nice et le boulevard Grosso.

Cette ligne 2 (ouest-est) desservira donc Nice Méridia puisqu'elle passe par la traverse de la Digue des Français en limite sud de la ZAC.

Concernant la ligne 3 (sud-nord), le calendrier de réalisation n'est pas confirmé à ce jour, mais il semble réaliste de prévoir une mise en service entre 2019 et 2022.

4.2.6. CADRE DE VIE ET SANTE PUBLIQUE, P. 13

2) Qualité de l'air

Les études réalisées font ressortir, en état initial comme en situation future, un dépassement des seuils pour les PM10 (p.133).

Il conviendrait toutefois de préciser quel élément nouveau justifie le fait que toutes les concentrations de polluants diminuent après aménagement de la ZAC (tableau p.23), alors que l'étude d'impact du dossier de création (tableau p.39) fait état au contraire d'une augmentation de tous les polluants (sauf le benzène) en situation future.

Dans le dossier de création, l'étude Air et santé réalisée était de niveau III avec uniquement un calcul des émissions pour toute l'aire d'étude. Dans le dossier de réalisation, afin de s'assurer de l'intégration des éléments concernant les espaces publics, et notamment les voiries, une étude de niveau II a été réalisée. Cette étude de niveau II a permis de calculer (par modélisation) les concentrations de polluants en complément du calcul des émissions.

Dans un 1^{er} temps, il est important de noter que les taux d'émissions et les concentrations de polluants ne peuvent être comparés. En effet, les valeurs d'émissions sont exprimées en kilogramme

par jour (kg/j) pour les véhicules en circulation et les concentrations en microgramme par mètre cube (µg/m³).

Par ailleurs, le bilan des émissions présenté dans le dossier de création et dans le dossier de réalisation (p. 18 de l'étude air et santé) est un bilan global sur toute l'aire d'étude. Les émissions polluantes sur la totalité de l'aire d'étude augmentent effectivement entre l'état initial et l'état futur, du fait de la création de voies. Plus localement, au droit du boulevard du Mercantour notamment, les émissions diminuent en raison du report de certains flux liés notamment à la réalisation du prolongement de l'avenue Simone Veil et du boulevard Slama jusqu'au stade Allianz Riviera.

Tableau 9 - Bilan des émissions en grammes par jour sur l'aire d'étude à l'état initial (2009)

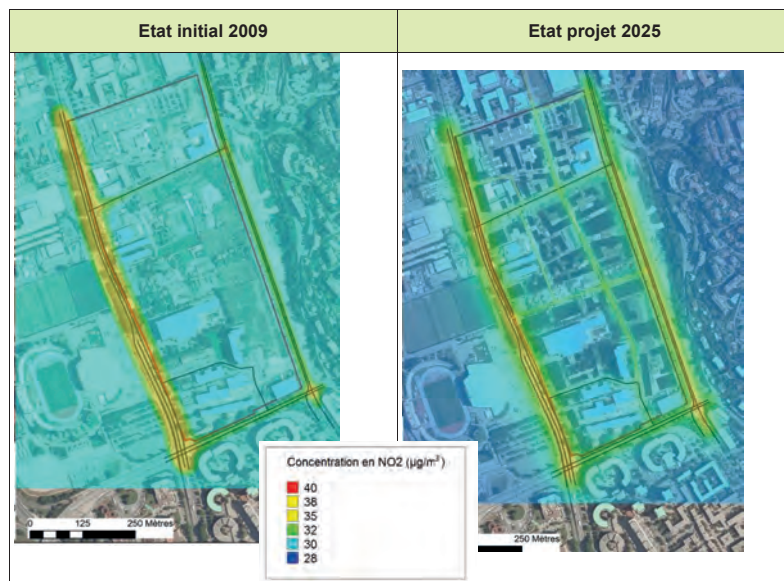
	Emissions en grammes par jour à l'état initial (2009)								
	NOx	COV	C ₆ H ₆	PM10	SO ₂	Pb	Cd	CO	CO ₂
Boulevard Mercantour	16 803	2 022	43	767	135	1,2	16 µg	14 391	5 276 638
Boulevard Slama	4 609	590	12	212	37	0,3	0	3 929	1 463 269
Avenue de la Digue des Français	2 788	339	7	128	23	0,2	0	2 377	885 257
Cours Robini	1 719	247	5	93	14	0,1	0	2 343	539 255
Total aire d'étude	25 718	3 167	67	1 201	208	1,8	16 µg	23 040	8 166 419

Tableau 10 - Bilan des émissions en grammes par jour sur l'aire d'étude après la réalisation de la ZAC à l'horizon 2025

	Emissions en grammes par jour avec le projet de ZAC - 2025								
	NOx	COV	C ₆ H ₆	PM10	SO ₂	Pb	Cd	CO	CO ₂
Boulevard Mercantour	13586	1366	21	581	126	1	16	11795	4 921 507
Boulevard Slama	7670	776	12	326	71	0,4	10	6632	2 780 760
Avenue de la Digue des Français	2657	243	5	122	24	0,2	0	2463	950 170
Cours Robini	928	114	2	50	8	0,1	0	2	329 408
Cours de l'université	622	70	1	37	6	0	0	924	218 938
Traverse Sainte-Marguerite	218	25	0	13	2	0	0	324	76 815
Rue du Canal d'Amenée	1729	195	4	102	16	0,1	0	2571	609 020
Voies de desserte (proche digue des français)	274	31	1	16	2	0	0	407	96 405
Voies de desserte (entre cours de l'Université et cours Robini)	130	15	0	8	1	0	0	193	45 640
Total aire d'étude	27 814	2 835	360	941	256	1,8	26	25 311	10 028 663
Evolution en % suite à la réalisation de la ZAC	+8%	-10%	-31%	+4%	+23%	0%	+63%	+10%	+23%

Concernant les concentrations maximales (présentées dans le tableau 23 de l'étude d'impact), elles correspondent à la valeur maximale ponctuelle. Le boulevard du Mercantour étant l'axe avec le plus de trafic sur l'aire d'étude, la valeur maximale indiquée dans le tableau 23 correspond à la valeur maximale au droit du boulevard du Mercantour. La baisse de la concentration correspond bien également à une baisse des émissions. Sur les autres axes, les concentrations augmentent (ce qui est bien visible sur les illustrations du tableau 24 de l'étude d'impact) mais restent inférieures aux valeurs du boulevard du Mercantour. Ci-dessous l'exemple de la modélisation du NO₂ avec :

- les valeurs maximales le long du boulevard du Mercantour mais une diminution entre état initial et état projet,
- une augmentation des concentrations sur les autres axes mais des valeurs qui sont inférieures à celles le long du boulevard du Mercantour.



4.2.7. MILIEU NATUREL, P. 14

Cet inventaire naturaliste fait ressortir la sensibilité du périmètre de la ZAC pour 1 espèce floristique remarquable : l'Alpiste Aquatique (enjeu assez fort sur certaines stations de cette espèce). Il conviendrait de préciser pourquoi la Linaire de Sieber (enjeu moyen), considérée comme digne d'intérêt au niveau du dossier de création (mars 2013), n'est pas reprise dans l'étude d'impact actualisée du dossier de réalisation (juin 2014). On notera également que la localisation de l'Alpiste aquatique sur l'aire d'étude diffère sensiblement entre les 2 versions de l'étude d'impact (carte p. 27 pour EI mars 2013 et carte p.29 pour EI juin 2014).

L'étude d'impact est orientée sur les espèces protégées pour lesquelles il existe des obligations réglementaires. La linaire de Sieber n'étant pas protégée, sa présence a été indiquée uniquement à titre informatif.

Concernant la différence de cartographie pour l'Alpiste aquatique, dans le dossier de réalisation il a été choisi de ne faire apparaître que les localisations comprises dans l'emprise de la ZAC Nice Méridia, les autres stations, situées le long de la voie des 40 m ayant d'ores et déjà fait l'objet d'un dossier CNPN porté par NCA et d'un arrêté préfectoral en date du 12 août 2013.

Il convient par ailleurs de préciser que l'étude faune/flore établie en 2012 par Ecosphère constitue l'annexe 2 de l'étude d'impact et présente l'ensemble des localisations d'Alpiste aquatique.

une procédure dérogatoire devant le CNPN[®] sera engagée (p.149). Cette démarche devra être menée conjointement par l'EPA Plaine du Var et le Conseil Général des Alpes-Maritimes, au titre des effets cumulés de la ZAC et de la voie des 40 m, également concernée par la destruction potentielle de l'Alpiste.

Comme indiqué précédemment, le dossier CNPN de la voie de des 40 m a d'ores et déjà fait l'objet d'un arrêté préfectoral portant dérogation à l'interdiction de destruction et de déplacement de spécimens d'une espèce végétale protégée. Par ailleurs, chaque pétitionnaire doit porter la demande de dérogation concernant le projet dont il est maître d'ouvrage et par conséquent les 2 projets ne pouvaient pas faire l'objet d'un dossier CNPN conjoint.

En revanche, il convient de signaler que la Métropole NCA, le Conseil général des Alpes-Maritimes et l'EPA ont souhaité mener une réflexion commune sur cette espèce et se sont associés pour réduire les effets cumulés sur l'Alpiste aquatique et pour porter conjointement une stratégie globale de préservation de l'espèce. Cette démarche permet ainsi de mutualiser les moyens des trois structures.

4.2.8. GESTION DE L'EAU, P. 16

1) Sur l'usage géothermique

L'incidence potentielle de cet usage sur la nappe est peu développée dans l'étude d'impact. Or, selon les modalités de mise en œuvre, un impact durable fort à très fort est possible. Une multiplication d'installations autonomes est à proscrire compte tenu des risques inhérents à chaque dispositif et des contraintes d'implantation pour prévenir un cumul d'effets thermiques ;

Aucune mesure compensatoire n'est possible sur la nappe compte tenu du fort enjeu lié à l'eau potable. Seules des mesures d'évitement et de correction (boucles de fluides intermédiaires et réinjections par doublets géothermiques) sont envisageables.

L'Autorité environnementale rappelle que le projet d'alimentation énergétique du quartier par « géothermie » pourrait faire l'objet d'une procédure spécifique relevant du code minier. Dans ce cas, cela imposerait une demande de permis exclusif de recherche et d'exploitation de géothermie et une demande d'autorisation de travaux pour la réalisation des forages en nappe.

L'impact cumulé avec d'autres projets de ce type, actuellement envisagés dans le secteur de Nice Stadium est à évaluer.

L'EPA envisage l'utilisation de la géothermie de nappe via un réseau comme indiqué à la fin du §. 4.8.16.2. afin de ne pas multiplier les installations autonomes. La technique qui sera mise en place sera celle du doublet géothermique de forage : L'eau de la nappe prélevée à sa température naturelle est réinjectée dans un second forage, après exploitation de ses propriétés thermiques. Plusieurs doublets géothermiques seront vraisemblablement mis en place pour constituer l'installation géothermique globale de la ZAC.

Comme indiqué au §. 5.1.4.2 de l'étude d'impact, Le BRGM a étudié les impacts hydrodynamiques et thermiques que pourrait engendrer l'exploitation géothermique de la nappe, via le modèle numérique conceptuel construit dans le cadre de cette étude.

Concernant la préservation de la réserve en eau, le volume d'eau pompé sera simultanément restitué à sa nappe d'origine, via les puits de réinjection exécutés en aval de la production. Ce dispositif, dont la mise en place est une obligation réglementaire, assurera le maintien de l'équilibre hydrodynamique de la ressource géothermale.

Concernant les aspects thermiques, ils sont négligeables car le faible écart de température constaté au niveau du périmètre rapproché 2 du captage des Sagnes ne dépasse pas 2°C, ce qui reste dans la gamme normale d'évolution de la température des eaux de la nappe. Ces faibles impacts se justifient pour ce qui est de l'aspect hydrodynamique par la grande transmissivité de la nappe, mesurée grâce aux essais de pompages réalisés au début de ce programme d'étude. Cette transmissivité très élevée reflète la capacité de la nappe à mobiliser des volumes d'eau importants lors des pompages sans risquer son épuisement localement.

Ainsi, en cas de mise en place de la géothermie sur le secteur du quartier du stade (situé à environ 2 km en amont de la ZAC Nice Méridia), les impacts des installations géothermiques sur l'écoulement de la nappe et sur sa température ne se cumuleront pas.

Enfin, l'EPA a bien connaissance des procédures à respecter au titre du code minier en cas de mise en place de la géothermie.

2) Sur les eaux pluviales

Toutefois, contrairement à ce qui est annoncé par l'étude d'impact, la gestion des eaux pluviales à la parcelle n'a rien d'ambitieux. Elle dégage l'aménageur de toute implication dans la conception, dans la réalisation, dans le financement et dans la gestion future des dispositifs. Il s'agit de la méthode qui apporte le moins de garantie de bonne gestion dans la durée puisqu'aucun contrôle n'est prévu. Cette approche s'avère peu conforme à ce qui fait l'intérêt même du dossier de ZAC, à savoir une analyse du projet dans son ensemble dans le cadre d'une démarche d'aménagement globale.

La gestion des eaux pluviales présentée dans l'étude d'impact nécessite quelques compléments /précisions :

Il convient de préciser que, du fait de la présence proche de la nappe alluviale, l'enjeu consiste à éviter tous risques de pollution de la nappe, ce qui nécessite de proscrire l'infiltration des eaux pluviales et de développer des alternatives pour leur gestion afin de réduire l'impact sur les réseaux publics, au regard des épisodes pluvieux spécifiques au climat méditerranéen.

Dans ce contexte, la gestion des eaux pluviales sur la ZAC Nice Méridia est différenciée entre espaces privés et espaces publics.

Ainsi la gestion à la parcelle par les promoteurs ne concerne que les événements pluvieux de période de retour inférieure à 10 ans. Cette gestion a été proposée pour qu'elle soit raisonnée. Les toitures stockantes seront notamment privilégiées.

S'agissant des espaces publics et comme précisé en annexe 8 « Etude d'avant-projet de Nice Méridia : conception des espaces publics et paysagers – livret 2/VRD », les ouvrages de rétention ont été dimensionnés pour toute la surface de la ZAC pour des événements de période de retour 0/2 ans, 10 ans, 30 ans voire 100 ans. C'est donc bien une gestion collective des eaux pluviales qui est proposée au niveau des espaces publics, tout en tenant compte des ouvrages à la parcelle telles que les toitures stockantes qui participent ainsi au système de gestion alternative des eaux pluviales.

Le projet Nice Méridia s'inscrit ainsi dans une ambition innovante en termes de qualité environnementale, en matière d'écoulement et de traitement des eaux pluviales.

A l'échelle du projet d'aménagement les principes retenus sont les suivants :

- Traiter les flux de pollution apportés par les eaux pluviales issues des voiries ;
- Améliorer la situation actuelle jusqu'à la pluie décennale ;
- Gérer la pluie trentennale de l'ensemble de la ZAC grâce aux parcs.

Au-delà de la gestion réglementaire des épisodes pluvieux d'occurrence trentennale, la conception de ces parcs permet aussi d'envisager la gestion des pluies centennales. Les 3 parcs urbains (jardins de la Traverse Sainte-Marguerite, Cours Robini et parc de l'Université) permettront de gérer les eaux pluviales en respectant la topographie et en utilisant ces espaces pour le drainage.

Les niveaux d'eaux seraient alors de 20 à 80 cm selon les configurations des parcs avec des temps de vidange restant compris entre 1h30 et 6h30 maximum.

La thématique de la gestion de l'eau a été ainsi abordée très en amont, avec un objectif ambitieux de gestion des eaux pluviales à la parcelle et de rétention des crues trentennales voire centennales. Le projet fait, à ce titre, l'objet d'une réponse à l'appel à projet de l'agence de l'eau relatif à la gestion innovante des eaux pluviales.

Les modalités de collecte et de traitement des eaux pluviales de la ZAC devront être précisées dans le dossier loi sur l'eau.

Les rejets des eaux pluviales après traitement seront évacués vers le réseau d'eau pluvial existant (Cf. §. 3.7.4, 4.8.15.1.2 et 6.1.4.2) qui est suffisamment dimensionné. Ainsi, le projet n'est pas soumis à un dossier loi sur l'eau étant donné qu'il n'y aura pas de rejet dans le milieu naturel.

Cette conclusion a été confirmée par l'Etat qui a validé la note argumentaire portant sur les différentes rubriques de la nomenclature de la loi sur l'eau, appliquées à la ZAC Nice Méridia.

4.2.9. RISQUE NATURELS, P. 17

Le projet prend en compte le PPR³⁹ inondation qui concerne marginalement la zone au titre d'un aléa exceptionnel (T²⁰>100 ans) et d'un risque faible à modéré.

Il intègre néanmoins des mesures de gestion du pluvial destinées à ne pas aggraver les risques en aval, ce qui est positif.

Il conviendrait de démontrer en quoi les aménagements de la ZAC Nice Méridia sont compatibles avec la doctrine nationale de non-aggravation des enjeux en arrière des digues.

Comme indiqué dans l'étude d'impact et repris dans l'avis de l'autorité environnementale, le projet prévoit des mesures de gestion du pluvial pour ne pas aggraver le risque inondation (stockage jusqu'à des événements d'une période de retour de 30 ans voire de 100 ans). Par conséquent la ZAC Nice Méridia n'aggrave pas les enjeux en arrière des digues du Var. Par ailleurs, la limite de la ZAC est située à 500m des digues et le plan de prévention des risques naturels inondation inscrit son périmètre en zone hors risques, à l'exception d'un secteur situé à l'extrême Sud-Est déjà aménagé.

4.2.10. VOLET ENERGETIQUE, P. 18

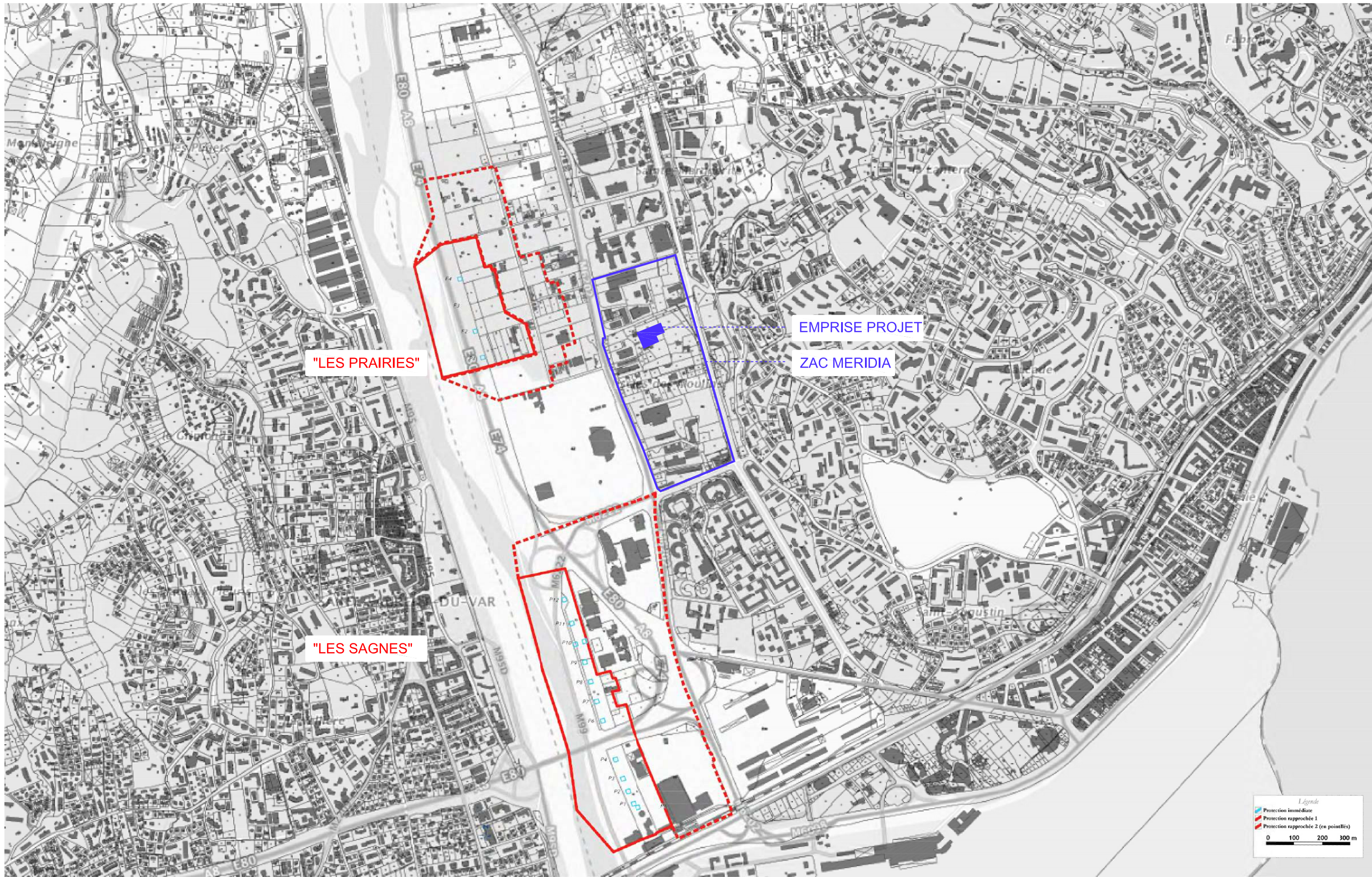
On notera également que la part résiduelle d'énergie fossile dans la consommation totale annuelle de la ZAC est estimée à 36 % (p.115) et à 55% (p.145). Ce point mérite d'être précisé.

Le pourcentage de recours aux énergies non renouvelables sera d'environ 55 %

Les principales dispositions en matière de maîtrise de consommation d'énergie et de rejet des gaz à effet de serre (GES) pourraient faire l'objet d'une insertion dans un cahier des charges à destination des acquéreurs de parcelles.

Les engagements concernant les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre sont repris dans le Volet environnemental du cahier des prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales (CPAUPE) présenté en Annexe 16 de l'étude d'impact. Ce document sera joint au cahier des charges de cession de terrain (CCCT).

De plus, pour chaque consultation de promoteurs, une fiche de lot viendra compléter les prescriptions spécifiques des programmes immobiliers à prendre en compte.



PÉRIMÈTRES DE PROTECTION DES CAPTAGES « LES PRAIRIES » et « LES SAGNES »

EXTRAITS DE L'ÉTUDE D'IMPACT DU DOSSIER DE RÉALISATION DE LA ZAC NICE MERIDIA (MOBILITÉ, ACOUSTIQUE, QUALITÉ DE L'AIR)

➤ En phase exploitation

La ZAC va permettre la création de 5000 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 120).

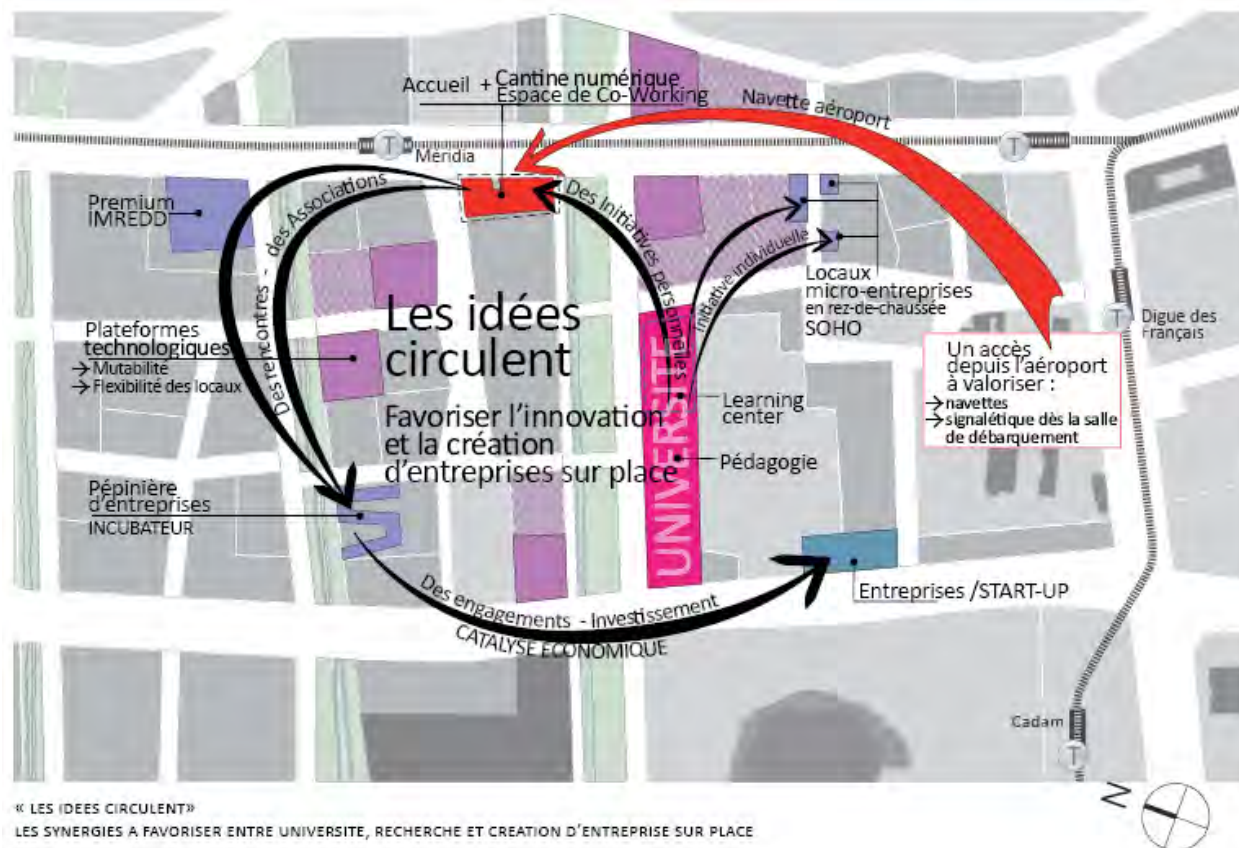


Figure 120 : Synergies à favoriser entre université, recherche et création d'entreprise
 Source : Equipe de MOEU (Devillers, Artelia, Transversal, Bourdin)

L'impact du projet sur l'emploi et les activités (hors agriculture) sera positif et temporaire.

5.4.1.5. Impacts sur l'agriculture

Actuellement, une faible partie de la surface (0,5 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.

S'agissant de cette exploitation présente sur le secteur et cernée par l'urbanisation, sa relocalisation vers un pôle à vocation agricole plus en amont dans la vallée, est en cours de négociation entre l'EPA et le maraicher (a priori aux environs de Gattières).

Les jardins de la traverse Sainte-Marguerite comprendront des jardins partagés et/ou familiaux qui reprennent la trame agricole de la plaine du Var et le vocabulaire associé aux pratiques culturelles présents aujourd'hui : système d'irrigation, petites terrasses, tonnelles, etc. Ces jardins (de 1000 m²) permettront de conserver une forme d'agriculture dans le secteur de Nice Méridia et pourront accueillir un jardin pédagogique.

Conscient des enjeux agricoles dans la basse vallée du Var, l'EPA Plaine du Var développe une stratégie de maintien de l'agriculture dans la plaine du Var (Cf. §. 4.1.2) avec la mise en place d'une gouvernance et la réalisation d'un diagnostic qui a permis d'identifier trois types de secteurs d'intérêt agricole pour lesquels les objectifs visés sont protéger/reconquérir, développer/conforter, intégrer/équilibrer.

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 existante.

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 13). 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 tiennent compte des opérations suivantes :

- Evolution de l'offre de TC :
 - Ligne 2 de tramway en 2017 (ligne Est-Ouest) ;
 - Ligne 3 (tramway ou BHNS sur l'avenue Simone Veil) 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 ;
 - Liaison voie Mathis/A8, ne déchargera pas la section du boulevard du Mercantour au niveau de Nice 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 ;

- Demi-échangeur de la Baronne
- Echangeur RD 6202bis/A8.

Le modèle de trafic AZUR a été réalisé à l'échelle départementale (Conseil Général des Alpes Maritimes) par Egis. Ce modèle prend en compte les projets d'urbanismes et plus précisément dans la basse vallée du Var (soit les projets indiqués au §. 2.5) :

- Le PRU des Moulins ;
- Grand Arénas ;
- Stade Allianz Riviera (ex Nice Eco-stadium) et l'EcoQuartier associé ;
- La Baronne/ Lingostière ;
- Cap 3000.

Tableau 21 : Hypothèse de calcul du trafic

Source : Artelia

	Réalisation du programme de l'éco-quartier	Projets transports
Phase 1	2014 - 2018	Ligne Est-Ouest de tramway + voie de 40m
Phase 2	2019 - 2022	Ligne Sud-Nord de transport structurant (tramway ou BHNS)
Phase 3	2023 - 2026	

Le calcul de génération de trafic de Nice Méridia a été fait à partir des hypothèses de programme de Nice Méridia (Cf. Tableau 17) et des ratios définis ci-dessous.

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 22 synthétise ces hypothèses d'évolution de parts modales.

Tableau 22 : 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%

Circulation motorisée sur la ZAC

La circulation sera apaisée. 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).

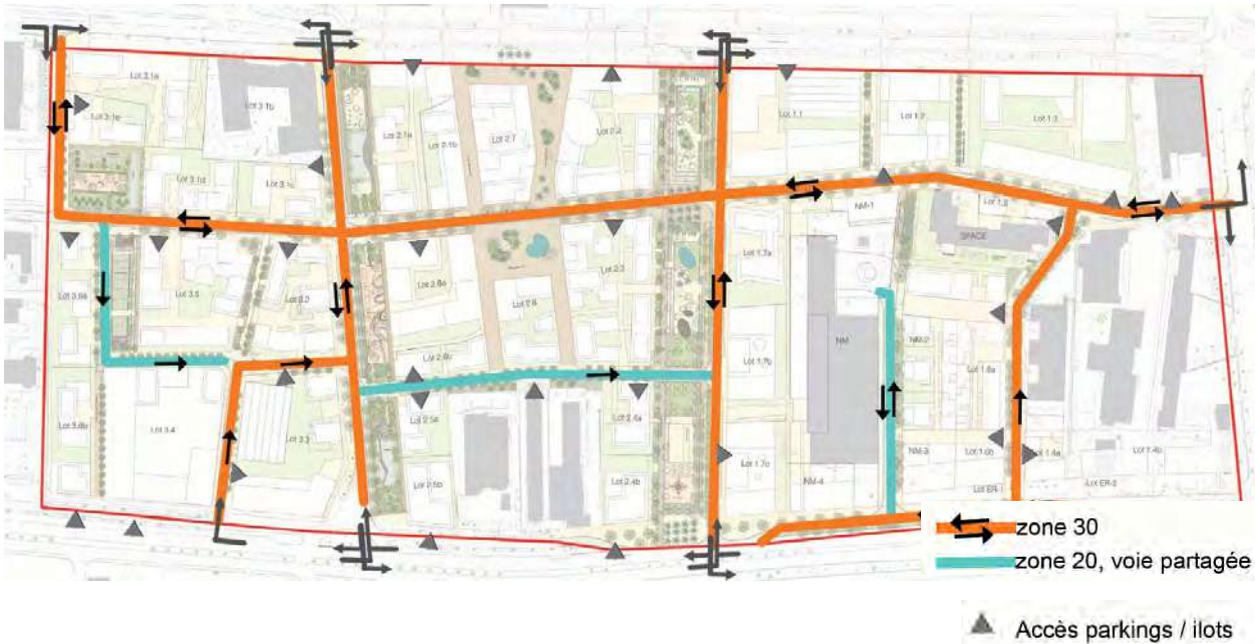


Figure 121 : Plan de circulation de la ZAC

Sources : Equipe de MOEU (Devillers, Artelia, Transversal, Bourdin)

2 bornes d'auto-bleue seront mises en place sur la ZAC (Cf. Figure 103).

De plus, des bornes de recharge de véhicules électriques seront implantées dans les zones de parkings publiques et privés ainsi que dans les voiries publiques ;

Les trafics

La Figure 122 présente le trafic projeté (en 2025) en Heure de Pointe du Matin (HPM) et la Figure 123 présente le trafic projeté (en 2025) 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.

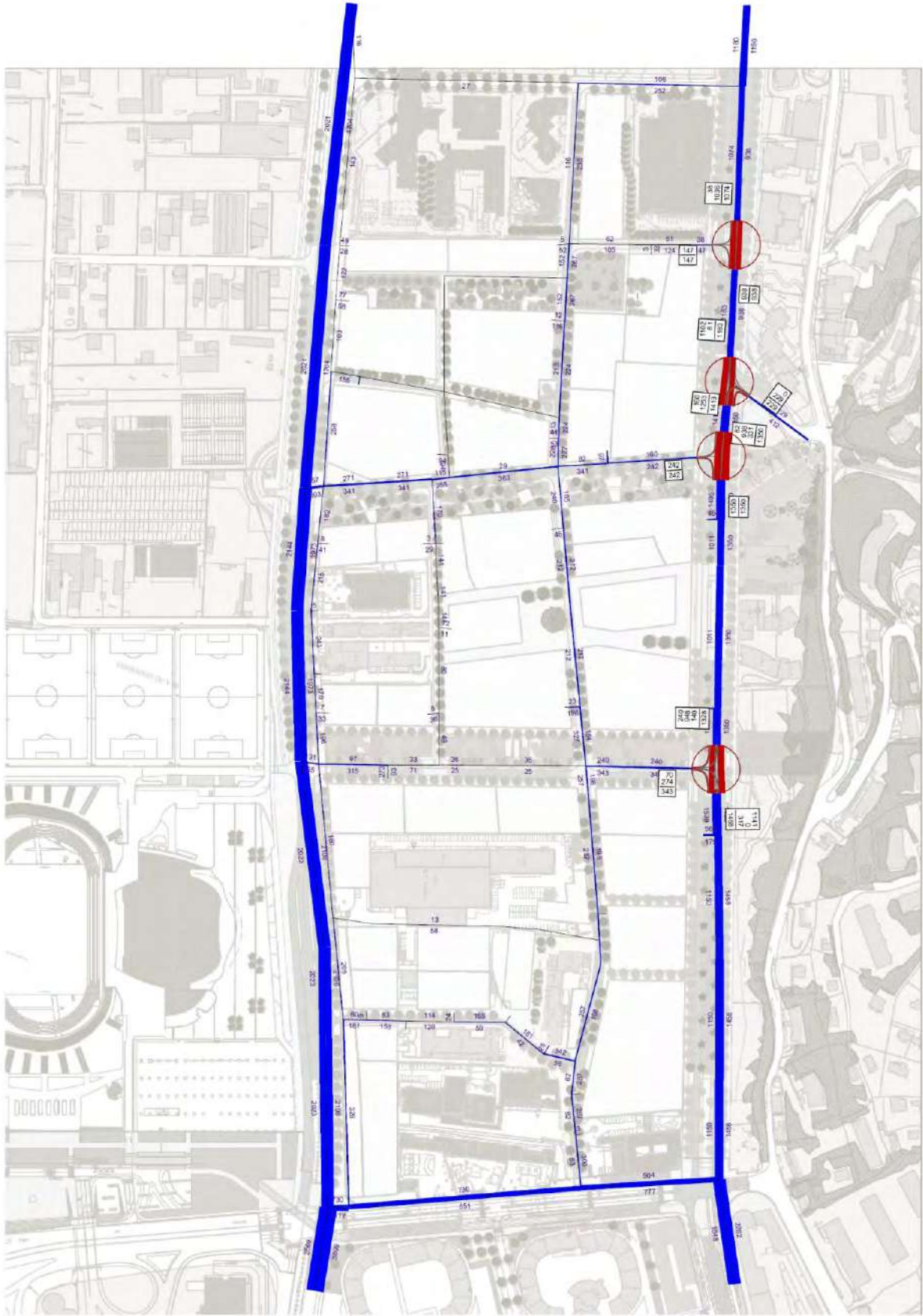


Figure 122 : Trafic projeté en HPM
Sources : Artelia

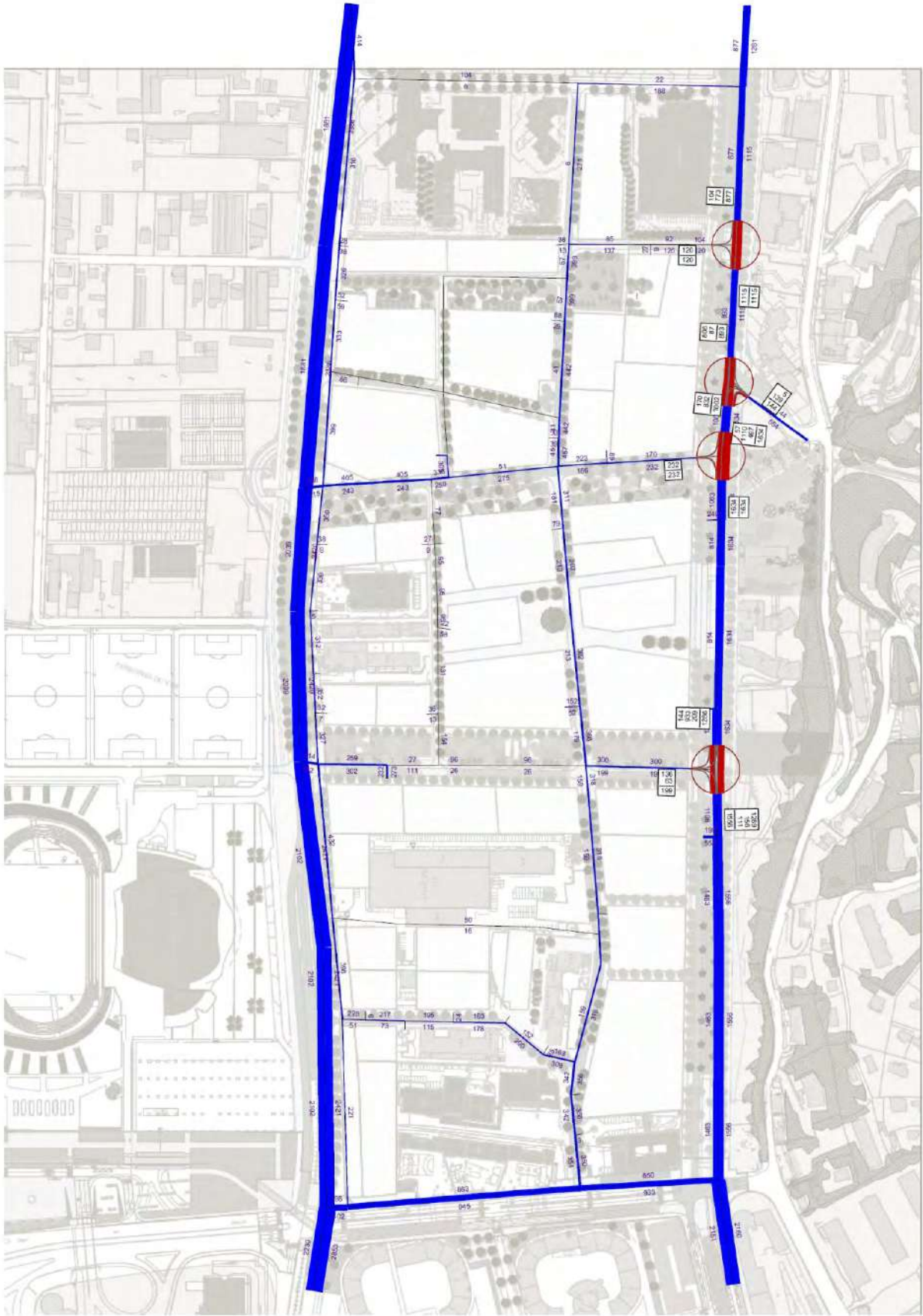


Figure 123 : Trafic projeté en HPS
Sources : Artelia

Sur les voiries internes à la ZAC, le trafic restera faible avec moins de 450 UVP/h/sens aux heures de pointe du matin et du soir. Un aménagement des carrefours internes avec priorité à droite sera mis en œuvre. Ces carrefours auront un bon fonctionnement.

Sur l'avenue Simone Veil, le trafic pourra atteindre jusqu'à 1600 UVP/h/sens. Un aménagement à 2x2 voies est donc préconisé par les services de la métropole NCA (hors ZAC).

Sur le boulevard du Mercantour, le trafic pourra atteindre jusqu'à 2400 UVP/h/sens.

5.4.2.2.4. Stationnement

Sur Nice Méridia afin de limiter la construction de places de parking, la mutualisation et le foisonnement des places de stationnement a été étudié.

4204 places de stationnement seront créées et permettront le stationnement de 5050 véhicules (Cf. §. 4.8.14). Le nombre de places de stationnement a été dimensionné en cohérence avec les exigences du PLU de Nice. La réalisation de parkings silos permettra la mutualisation de certaines places de stationnement en lien avec la forte mixité fonctionnelle des programmes (50% logements et 50% activités).

5.4.2.2.5. Modes doux

Les modes doux (piétons et cyclistes) seront privilégiés au sein de la ZAC Nice Méridia. Des trottoirs et pistes cyclables sont intégrés dans chaque voie de circulation (Cf. 4.8.7, p. 83). Les cœurs d'îlot seront réservés aux liaisons douces.



Figure 124 : Les cheminements piétons et les pistes cyclables
 Sources : Equipe de MOEU (Devillers, Artelia, Transversal, Bourdin)

Des bornes vélo bleu sont déjà situées à proximité de la ZAC (Cf. Figure 50).

Les pistes cyclables de la ZAC s'intègrent à un réseau de pistes cyclables sur Nice.

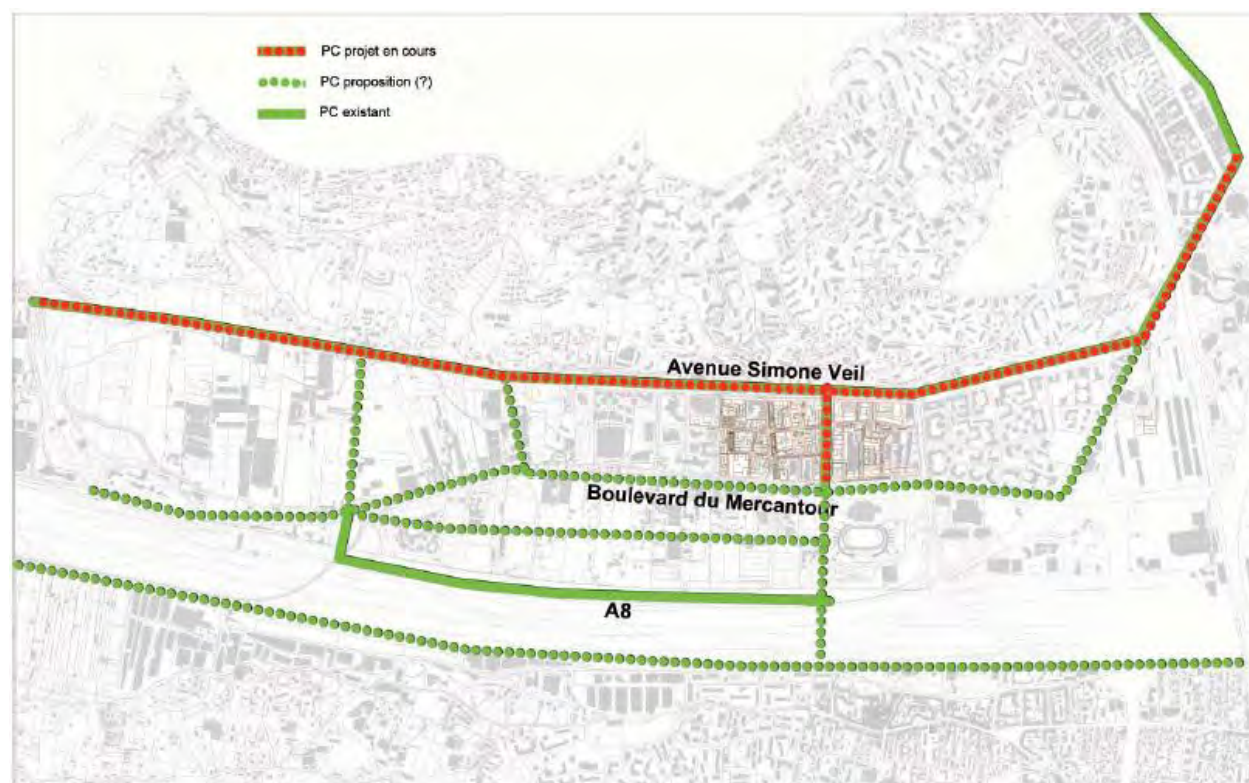


Figure 125 : Réseau de pistes cyclables existantes ou en projet à proximité de la ZAC
 Sources : Equipe de MOEU (Devillers, Artelia, Transversal, Bourdin)

5.4.2.2.6. Transports en commun

Le périmètre de la ZAC est desservi par 6 lignes de bus (9, 10, 11, 51, 59 et 70) ainsi que 3 lignes « moyen et haut pays » (730, 740 et 750). A horizon 2016, 2 lignes de transport en commun en site propre (TCSP) desserviront la ZAC (Cf. Figure 45). 3 stations seront situées en limite de la ZAC :

- 2 stations sur l'avenue Simone Veil ;
- 1 station sur la Digue des Français.

Le pôle d'échanges multimodal Nice-Aéroport, qui fait l'objet d'un réaménagement des espaces publics (Cf. §. 7.3.7) est situé à moins de 1 km au Sud de la ZAC. Il est donc accessible par transport en commun, à pied et à vélo). Ce pôle d'échanges comprend une gare ferroviaire TER/TGV, une gare routière, une station de tramway. Depuis ce pôle d'échanges, il est donc possible de rayonner vers l'Est comme vers l'Ouest du département.

L'aéroport Nice Côte d'Azur, également à environ 1 km au Sud de la ZAC, est accessible par transport en commun (la ligne de tramway desservira les 2 aérogares via le pôle d'échanges) ou modes doux.

5.4.2.2.7. Synthèse

L'étude trafic a été réalisée en prenant en compte les évolutions des transports en commun et du réseau routier (Cf. §. 5.4.2.2.1) et les projets d'aménagement du secteur d'étude. Sur les voiries internes à la ZAC, le trafic restera faible. L'étude de trafic a été réalisée sur la base d'une étude de circulation et de déplacement réalisée par l'EPA à l'échelle de la basse vallée du Var. Cette étude menée par EGIS mobilité en 2013 a permis de montrer que, grâce à la réalisation des nouvelles infrastructures (voie des 40m, ligne de tramway...) et des reports modaux qui s'effectueront sur les TCSP, les modes doux et le ferroviaire (TER, les axes et carrefours existants conserveront un bon fonctionnement.

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). L'évolution des mobilités dans le quartier, et la substitution au «tout voiture» par les TCSP et les modes doux (marche à pied et vélo).

La ZAC Nice Méridia sera donc accessible depuis le centre-ville de Nice et depuis l'Ouest de Nice (Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var) pas uniquement en voiture mais aussi en transport en commun (via le pôle multimodal Nice Saint-Augustin/aéroport) et en vélo. Les alternatives à la voiture sont disponibles et accessibles.

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 de l'avenue Simone Veil 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 14). 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 13).

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 bâtiments ont été définis dans le modèle par éléments ou blocs de même hauteur. Ainsi, un bâtiment peut être composé de plusieurs éléments. Au total, les calculs ont été réalisés en façade de 189 éléments ou blocs représentant l'ensemble des bâtiments (31 éléments constituant les bâtiments existants et 158 éléments constituant les constructions nouvelles).

Les figures 126 et 127 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 éléments 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.

En considérant uniquement la contribution sonore des voies nouvelles, aucune construction existante ne présente de dépassement de seuil : les niveaux maximaux observés du fait de la contribution sonore des voies nouvelles sont de 58 dB(A) de jour et concernent des bureaux. A l'exception de quelques façades, les niveaux sonores ne dépassent pas 50 dB(A) de jour et 40 dB(A) de nuit.

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 14).

L'impact du projet sur l'ambiance sonore en phase aménagée sur les constructions existantes sera nul.

➤ Constructions nouvelles

Les résultats montrent des dépassements de seuils de jour pour 30 éléments constituant les bâtiments sur les 158 éléments modélisés, soit 19% de bâtiments concernés. Les dépassements de seuils concernent quelques façades de bâtiments d'habitations : il s'agit des façades les plus exposées au bruit de l'avenue Simone Veil, du boulevard Mercantour et éventuellement du cours Robini. Au total, 9% des logements présentent un dépassement de seuil sur une de leur façade. Les autres bâtiments concernés par des dépassements de seuil sont des bâtiments appartenant à l'université (33%), dont une des façades donne sur l'avenue Simone Veil ou le boulevard Mercantour, et des bureaux (55%), dont une de leur façade donne sur le boulevard Mercantour.

De nuit, les dépassements de seuils concernent un seul élément appartenant à un bâtiment d'habitation (soit 1% des logements concernés) : il s'agit d'un bâtiment d'habitation dont une façade donne sur le boulevard Mercantour et dont les niveaux sur cette façade atteignent 55 dB(A).

La Figure 128 présente une localisation des façades des constructions nouvelles, où des dépassements de seuils de jour sont observés.

Les dépassements de seuils sont observés uniquement sur les façades les plus exposées aux infrastructures les plus bruyantes : avenue Simone Veil et boulevard du Mercantour. Il peut d'ailleurs être rappelé que ces deux axes sont classés comme infrastructures bruyantes.

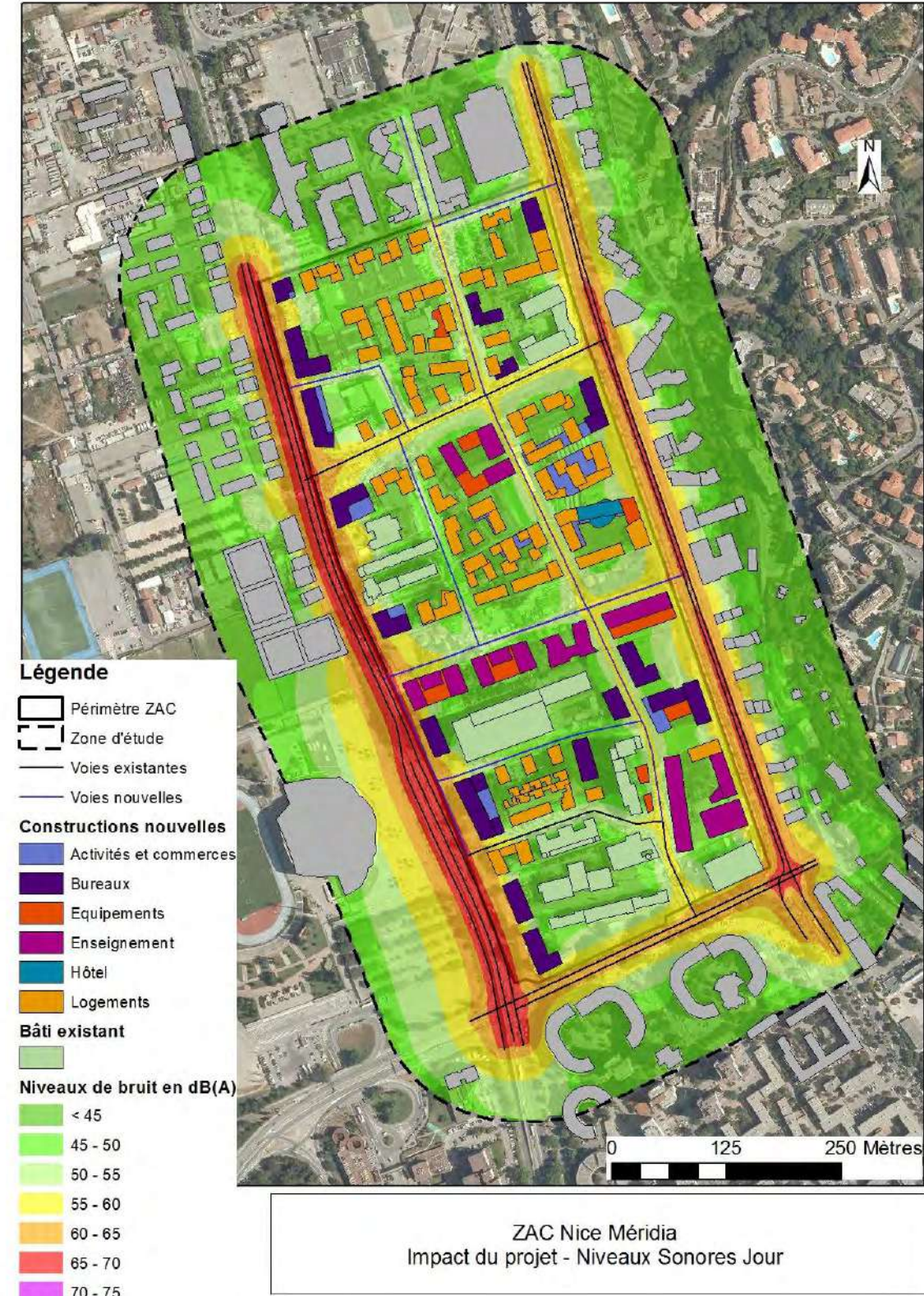


Figure 126 : Carte des isophones en état projet de jour
Source : Artelia

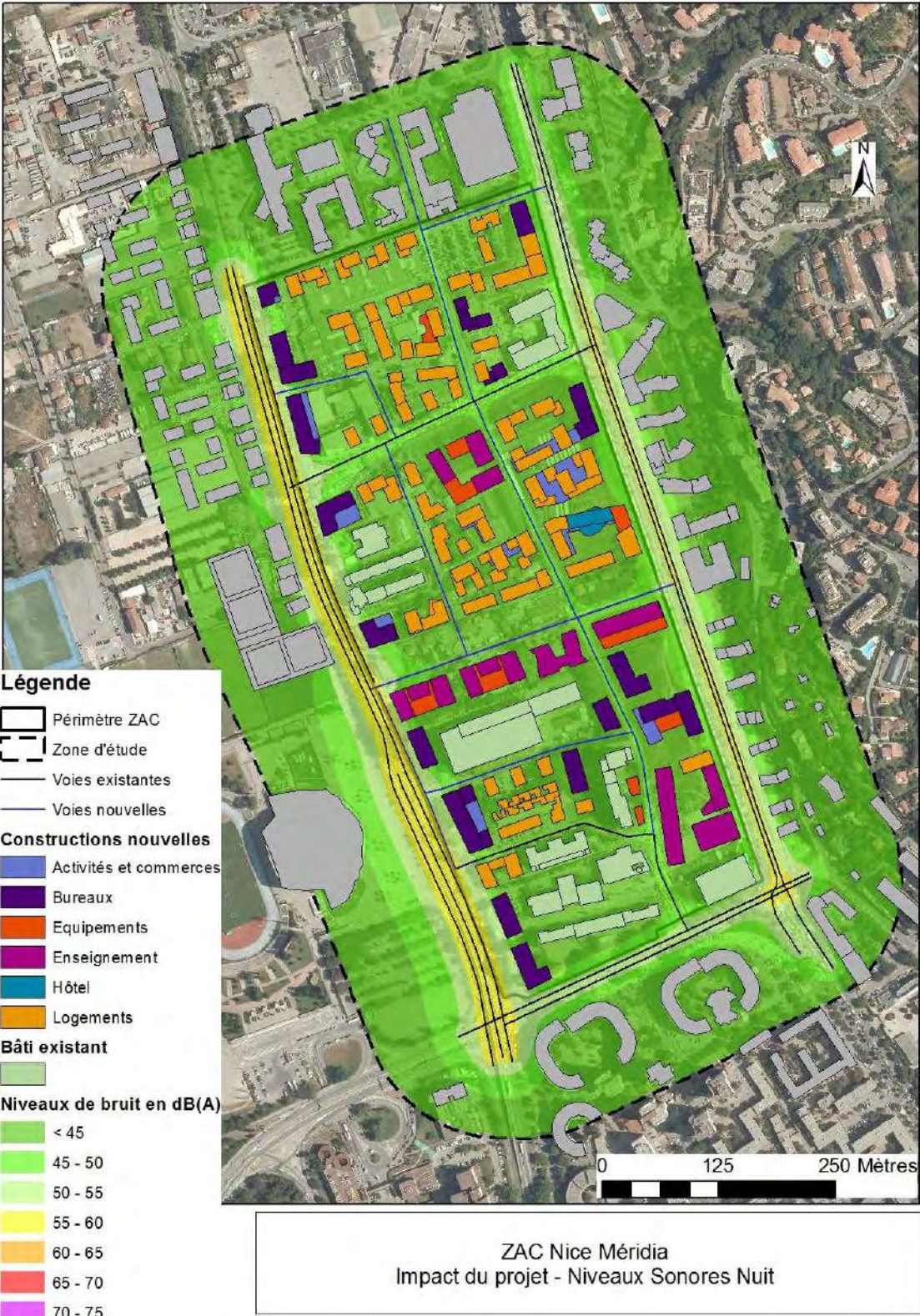


Figure 127 : Carte des isophones en état projet de nuit
Source : Artelia

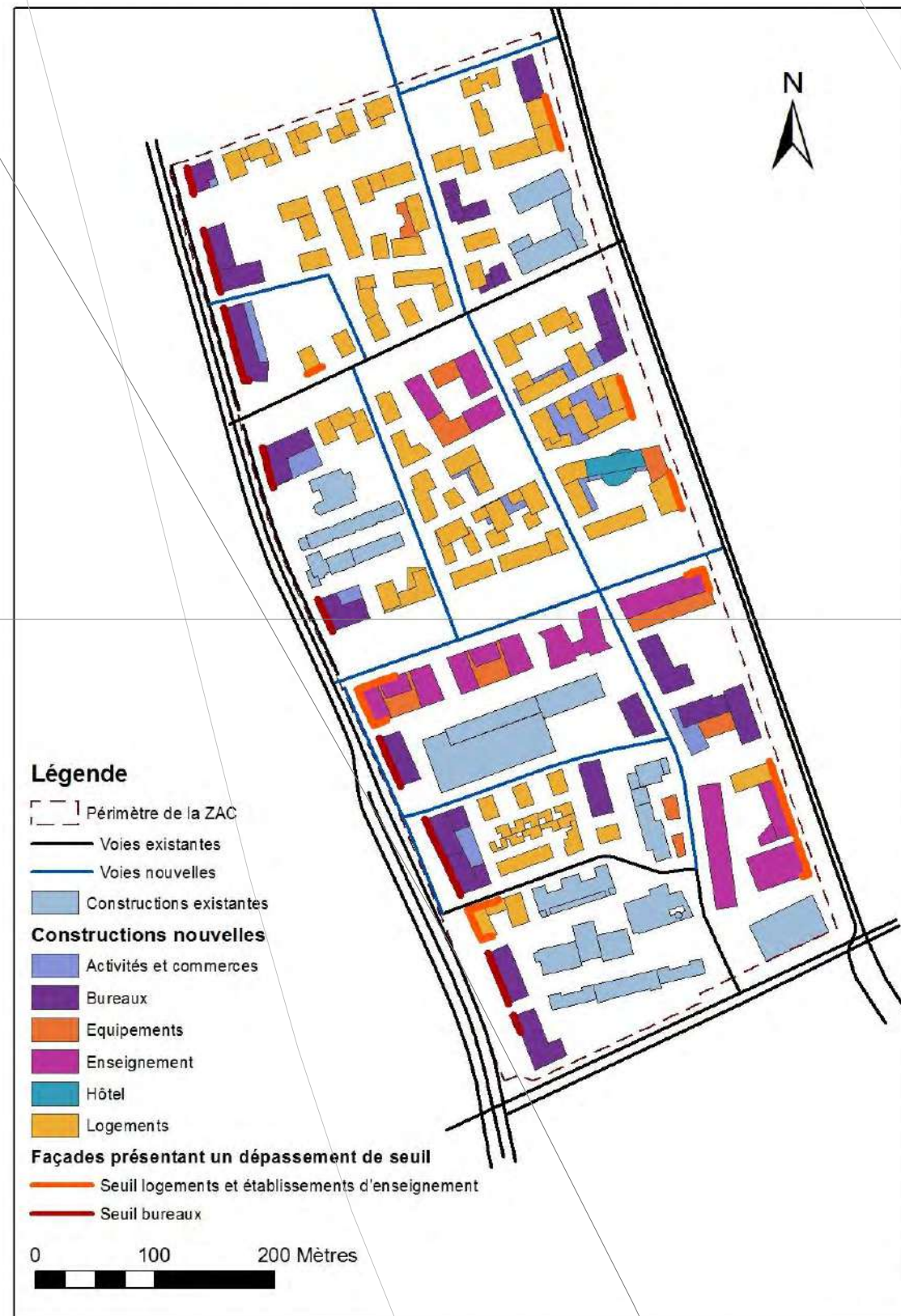


Figure 128 : Localisation des constructions nouvelles exposées à des niveaux supérieurs à 60 dB(A) de jour

Source : Artelia

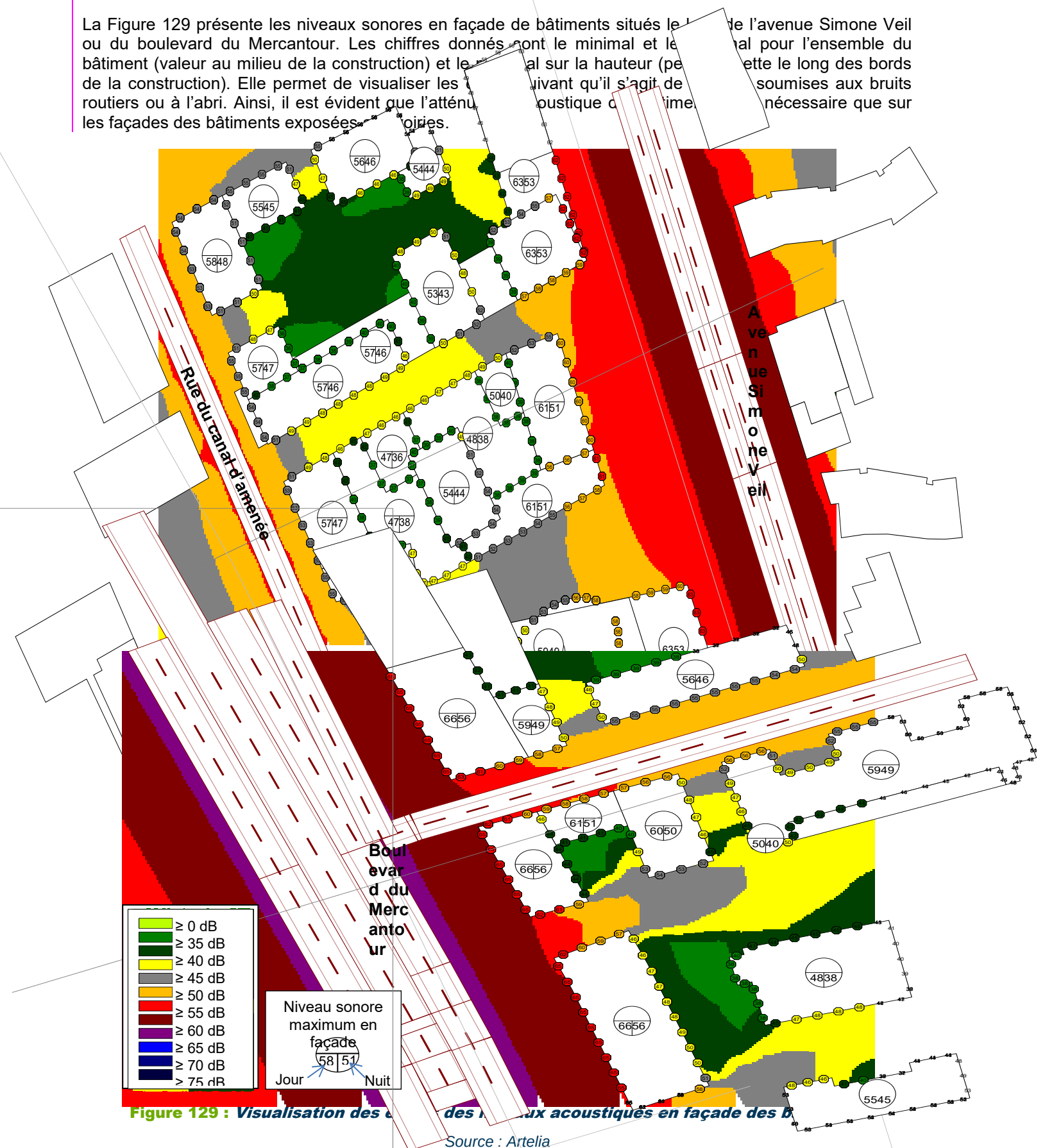


Figure 129 : Visualisation des niveaux acoustiques en façade des bâtiments

Les coupes de la Figure 130 présentent les niveaux sonores au droit des bâtiments d'habitation les plus exposés (avenue Simone Veil et boulevard du Mercantour). Elles montrent que si les niveaux sont élevés et supérieurs aux seuils réglementaires (60 dB(A) de jour pour les bâtiments d'habitation) au droit des façades les plus exposées, ces niveaux diminuent ensuite et des zones plus calmes sont observées à l'arrière des bâtiments.

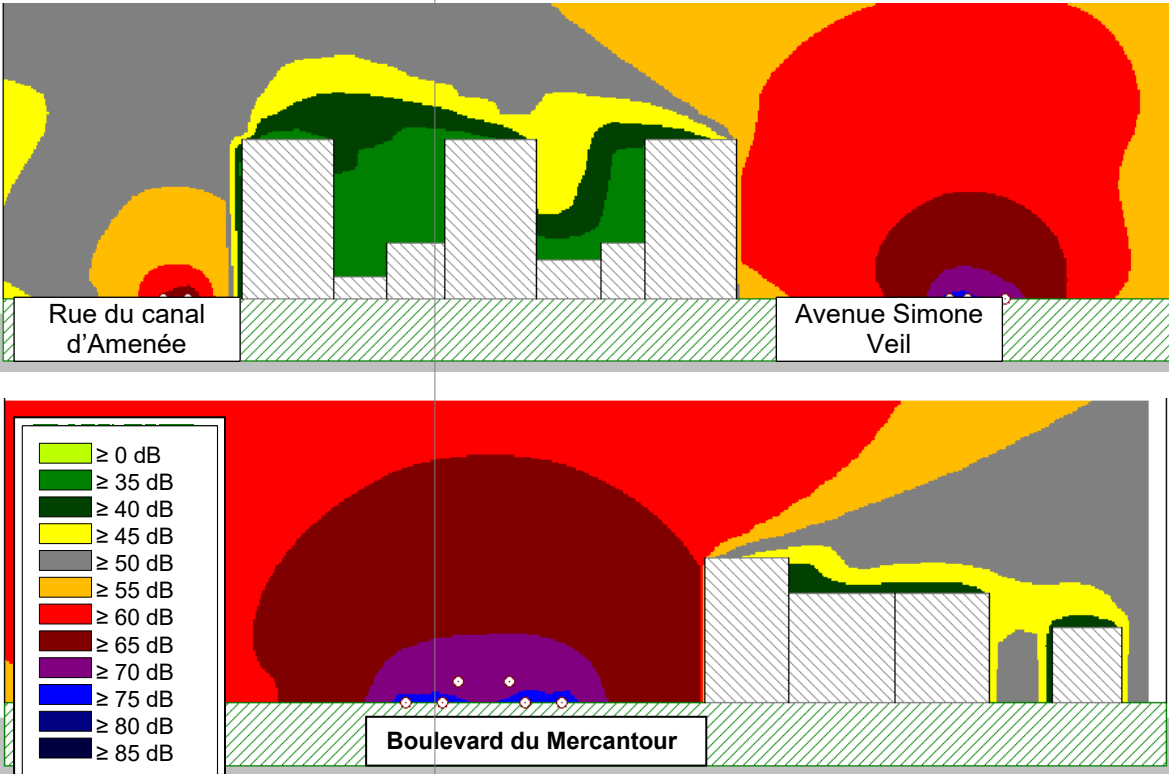


Figure 130 : Coupe bruit routier au droit des bâtiments les plus exposés

Source : Artelia

L'ensemble des nuisances sonores des voiries existantes a été prise en compte dès la conception du projet afin de réduire au maximum l'exposition de la population au bruit. Les bureaux, activités et commerces ont été implantés en priorité dans les zones bruyantes (en bordure d'axes fortement circulés) et l'implantation de logements dans les zones calmes (en cœur d'îlot). A l'intérieur de la ZAC, les vitesses ont été réduites à 30 km/h sur les voies de desserte afin de réduire les niveaux sonores à la source et préserver l'ambiance sonore dans les cœurs d'îlots.

Toutefois, il subsiste quelques bâtiments d'habitation exposés au bruit de l'avenue Simone Veil ou du boulevard Mercantour. Le nombre de ces bâtiments a été réduit entre le dossier de création et le dossier de réalisation de la ZAC et ne concerne maintenant que 9% des nouveaux bâtiments d'habitation. De plus, les niveaux élevés sur ces bâtiments concernent uniquement la façade la plus exposée

Il est à noter que l'étude acoustique relative à la réalisation d'une voie structurante de 40 m de largeur avait conclu à la nécessité d'implanter deux écrans acoustiques sur la section entre l'avenue de la Digue des Français et le cours Robini afin de ramener les niveaux sonores en dessous du seuil de 60 dB(A) pour deux constructions individuelles. Ces deux habitations ne sont pas conservées dans le cadre du projet de la ZAC. Aussi, les écrans proposés n'ont plus lieu d'être (la réglementation impose des mesures de réduction pour les constructions existantes (articles R.571-44 et suivant du Code de l'Environnement). Cette proposition d'écran ne sera pas conservée. Il n'y a donc pas de mesures associées au projet de la voie des 40 m au niveau de la ZAC permettant de réduire la contribution sonore de la voie en façade des habitations de la ZAC.

L'impact du projet sur l'ambiance sonore en phase aménagée sur les constructions nouvelles sera permanent, faible à modéré à fort (plus de 60 dB(A) sur uniquement quelques façades).

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). Une étude Air & Santé de niveau II a donc été réalisée. L'étude complète est présentée en Annexe 15. Une synthèse est présentée ci-après. La méthodologie mise en œuvre est présentée au §. 10.6.

La dispersion de polluants a été calculée avec ADMS-Roads pour les polluants indicateurs majeurs, à savoir le NO₂, les PM10 et le benzène. Les émissions du boulevard du Mercantour, de l'avenue Simone Veil, de la traverse de la Digue des français et du cours Robini sont modélisées.

Les concentrations maximales calculées, par modélisation, dans l'aire d'étude en dioxyde d'azote (NO₂), PM10 et benzène en 2009 et 2025 sont présentées dans le Tableau 23.

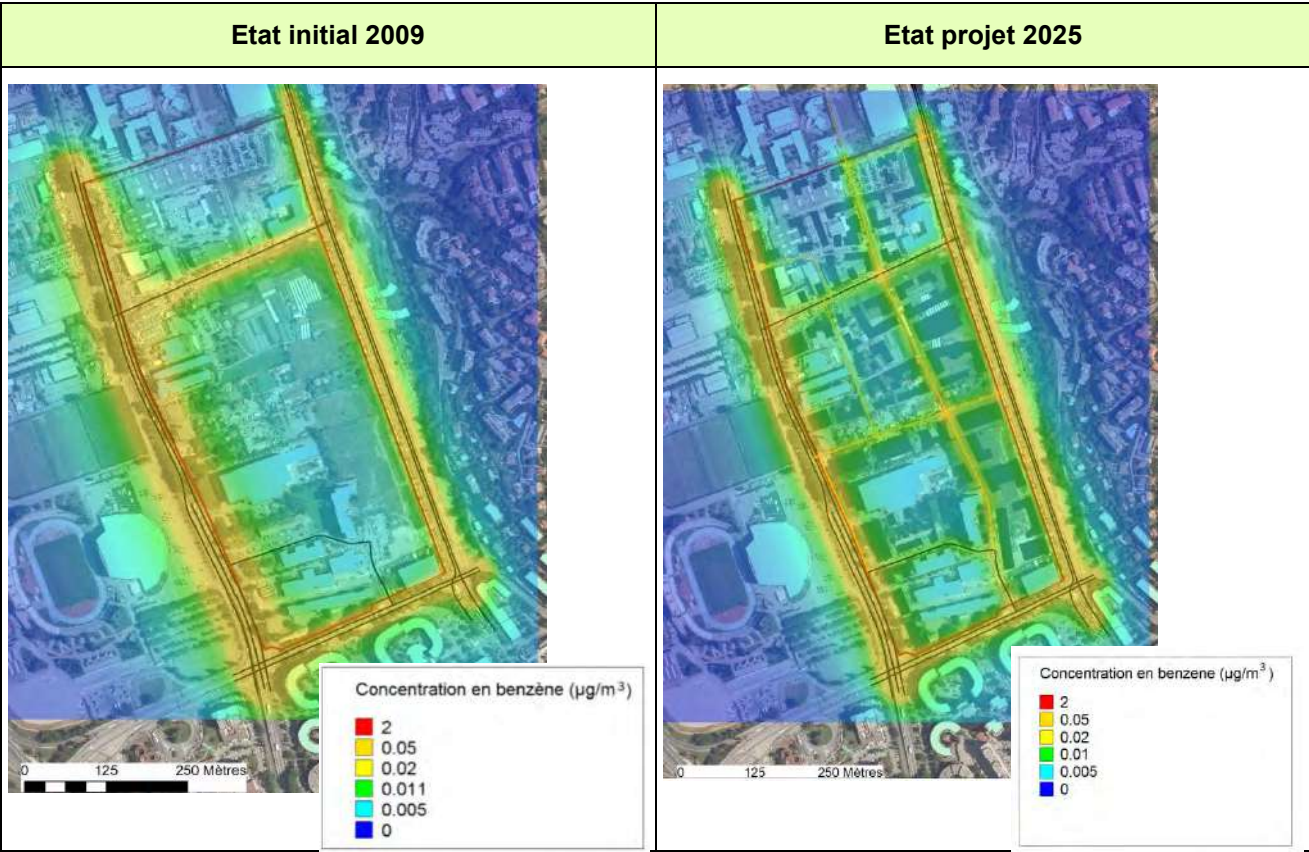
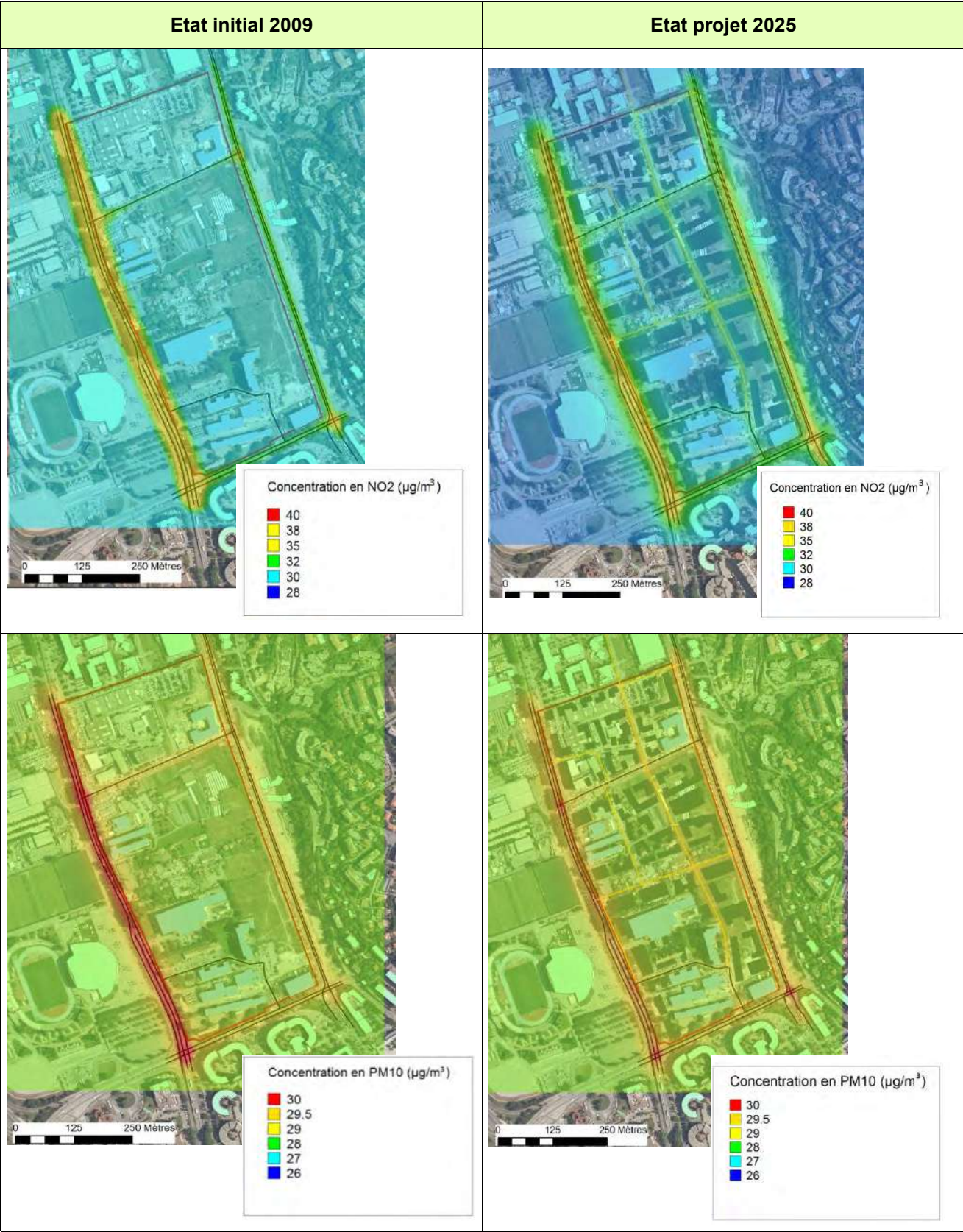
Tableau 23 : Concentrations maximales en NO₂, PM10 et benzène (état initial 2009 et état projet 2025)

	NO ₂ (µg/m ³)	PM10 (µg/m ³)	Benzène (µg/m ³)
Valeur maximale 2009	39,62	30,6	0,12
Valeur maximale 2025	38,4	30,2	0,07

En état initial comme en état futur, la valeur maximale de PM10 est légèrement au-dessus de l'objectif de qualité de 30 µg/m3.

Le Tableau 24 présente les cartes de concentration moyenne annuelle modélisée du NO₂, des PM10 et du benzène.

Tableau 24 : Concentrations moyennes annuelles en NO₂, PM10 et benzène (état initial 2009 et état projet 2025)
Source : Artelia



En état projet :

Les concentrations moyennes annuelles de ces 3 polluants sont inférieures aux objectifs de qualité (40 µg/m³ pour le NO₂, 30 µg/m³ pour les PM10 et 2 µg/m³ pour le benzène) dans tout le domaine de calcul, sauf pour le PM10 aux jonctions du cours Robini/boulevard du Mercantour, de la traverse de la Digue des Français/avenue Simone Veil, et de la traverse de la Digue des Français/boulevard du Mercantour.

Les concentrations de NO₂, des PM10 et du benzène liées aux nouveaux axes à l'intérieur de la ZAC sont relativement faibles en comparaison avec celles des deux axes principaux de l'air d'étude (à savoir le boulevard Mercantour et l'avenue Simone Veil) qui servent aussi de trafic de transit.

L'impact sur la qualité de l'air du projet d'aménagement de la ZAC est par conséquent jugé faible.

L'impact du projet sur la qualité de l'air en phase aménagée sera faible, direct et permanent.

5.4.3.3. Analyse des couts collectifs

La méthodologie de calcul du coût collectif de la pollution atmosphérique et lié à l'effet de serre est présentée en Annexe 15. Les résultats sont présentés dans les Tableaux 25 et 26.

Tableau 25 : Coût de la pollution atmosphérique pour une journée, en euro
Source : Artelia

	Etat initial 2009	Etat futur 2025	Evolution état futur – Etat initial
Coût en € par jour - VP	908,29 €	899,78 €	-1%
Coût en € par jour - PL	422,77 €	303,73 €	-28%
Coût en € par jour	1 331,06 €	1 203,51 €	-16%

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 est en cours de recherche d'une parcelle pour la relocalisation de cet agriculteur.

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 13), 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).

Le projet a intégré au plus tôt les enjeux de déplacement et d'évolution des mobilités (Cf. 5.4.2.2), aucune mesure complémentaire n'est nécessaire.

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 (Cf. Annexe 14)

La conception du projet constitue en elle-même une mesure d'évitement. La première mesure a été de privilégier l'implantation de bureaux, d'activités et de commerces dans les zones bruyantes (en bordure d'axes fortement circulés) et l'implantation de logements dans les zones calmes (en cœur d'îlot). A l'intérieur de la ZAC, les vitesses ont été réduites à 30 km/h sur les voies de desserte afin de réduire les niveaux sonores à la source et préserver l'ambiance sonore dans les cœurs d'îlots.

Les 9 % des bâtiments d'habitation dont une façade est soumise à des seuils supérieurs à 60 dB(A) de jour et /ou supérieurs à 55 dB(A) de nuit devront 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 70) a privilégié l'implantation de bureaux, de commerces, de différentes activités et de showroom en bordure de l'avenue du Mercantour et la construction des bâtiments d'habitation dans les cœurs d'îlots en retrait des axes fortement circulés.

L'impact résiduel sur l'ambiance sonore en phase aménagée sera négligeable.

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 œuvre 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 15) :

- 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 le boulevard du Mercantour et l'avenue Simone Veil) ;
- 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'étude de sûreté et de sécurité publique lancée par l'EPA en avril 2014 permettra de définir les prescriptions à mettre en œuvre sur la ZAC. Ces prescriptions pourront être d'ordre technique (dispositif de sécurité, vidéo-protection, etc.), organisationnelle ou liées à l'aménagement. Cette étude devra permettre un meilleur traitement des interfaces publics/privés.

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.

De plus, le système d'éclairage sera équipé d'un dispositif d'adaptation de l'intensité lumineuse en fonction des périodes de la nuit (Cf. §. 4.8.13).

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

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.

L'impact résiduel du projet sur la gestion des eaux usées en phase aménagée sera négligeable.