

# NOTE INFORMATIVE D'ÉVOLUTION DU PROJET

## PLATEFORME LOGISTIQUE LA POSTE – PLAINE DU VAR

### Table des matières

Objet de la présente note	2
Plans du projet (avant/après)	2
Avant (projet initial)	2
Après (nouveau projet)	4
Résumé des incidences potentielles de l'évolution du projet	6
Point sur la présence de la nappe	7
Conclusion	8

### Table des figures

FIGURE 1 : COUPE DU PROJET INITIAL, VUE DU COTE SUD (EN HAUT) ET EST (EN BAS). (SOURCE : ABC ARCHITECTES)	2
FIGURE 2 : PLAN R+3 DU PROJET INITIAL (SOURCE : ABC ARCHITECTES)	3
FIGURE 3 : PLAN R+4 DU PROJET INITIAL (SOURCE : ABC ARCHITECTES)	3
FIGURE 4 : PLAN DE MASSE DU PROJET INITIAL (SOURCE : ABC ARCHITECTES)	4
FIGURE 5 : COUPE DE PRINCIPE TRANSVERSALE (SOURCE : ABC ARCHITECTES)	4
FIGURE 6 : PLAN DU SOUS-SOL (SOURCE : ABC ARCHITECTES)	5
FIGURE 7 : PLAN DE MASSE DU PROJET ACTUEL (SOURCE : ABC ARCHITECTES)	5
FIGURE 8 : ÉVOLUTION DU NIVEAU PIEZOMETRIQUE DE LA NAPPE DE 1 970 A NOS JOURS (SOURCE : ADES)	7
FIGURE 9 : LOCALISATION DU PROJET PAR RAPPORT AU PIEZOMETRE (SOURCE : ADES)	8

## Objet de la présente note

Le projet de Plateforme logistique La Poste – Plaine du Var a fait l’objet, courant 2023 d’un examen au cas par cas (rubriques 39b et 41b) car il prévoit une emprise au sol de plus de 12 700 m<sup>2</sup> et plus de 300 places de parking (privé et public). L’arrêté n° AE-F09323P0191 du 4 août 2023 portant décision d’examen au cas par cas a dispensé le projet d’étude d’impact.

Ce projet fait par ailleurs actuellement l’objet d’une instruction Loi sur l’Eau en autorisation auprès de la DDTM 06 (demande de complétude en date du 31/01/2024) pour les rubriques 2.1.5.0 (déclaration) et 3.2.2.0 (autorisation). Ce projet, qui s’implante dans la plaine du Var (lit majeur du Var en rive gauche), secteur Lingostière prévoit la création d’un bâtiment avec bureaux en R+1, R+2, entrepôt au RDC, voiries d’accès, parkings extérieurs et quai de chargement. Il prévoyait à l’origine des parkings en toiture au R+3. Pour des raisons techniques et financières, le projet a récemment évolué, et les parkings initialement envisagés en toiture sont finalement prévus sur un niveau en infrastructure (voir FIGURE 5 et FIGURE 6 ci-après).

La DDTM 06 a été informée, dans des échanges de février 2024 avec le bureau d’études CEREG, de la teneur de ces modifications, et les a jugées comme étant **mineures au regard du dossier Loi sur l’Eau** en cours d’instruction compte tenu d’éléments probants qui leurs ont été transmis concernant la nappe d’eau souterraine située assez largement en dessous des fondations du projet, ce dernier n’entraînant aucun impact en phase travaux et exploitation -> pas de rubrique complémentaire appelée au titre de la loi sur l’eau.

La présente note a pour but d’informer les services de la DREAL de cette modification importante du projet, qui n’a cependant pas d’incidence sur l’environnement comme démontré ci-après.

## Plans du projet (avant/après)

Afin de se représenter au mieux les évolutions du projet, voici quelques plans présentant le projet initial puis le nouveau projet.

### Avant (projet initial) :

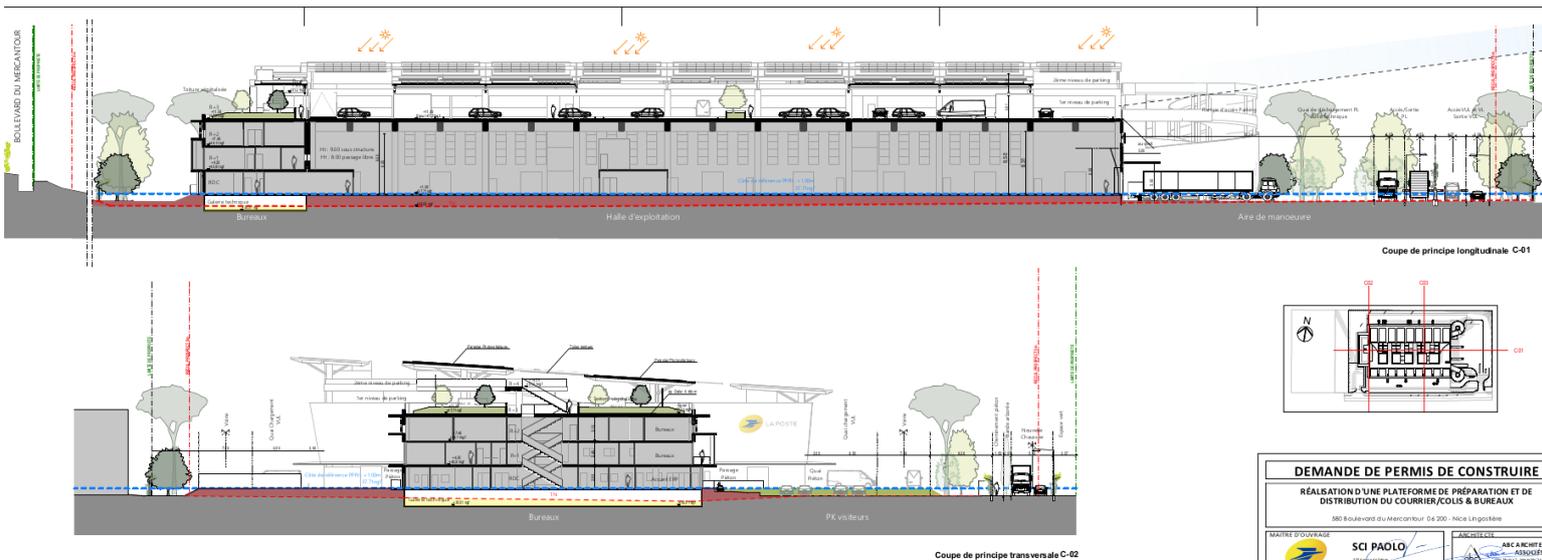


FIGURE 1 : COUPE DU PROJET INITIAL, VUE DU COTE SUD (EN HAUT) ET EST (EN BAS). (SOURCE : ABC ARCHITECTES)

Ici, les remblais sont représentés en rouge et les déblais en jaune.

- 94 Places pour VUL 3/7
- 92 Places pour VL Perso elec
- 43 Places pour 2 roues



FIGURE 2 : PLAN R+3 DU PROJET INITIAL (SOURCE : ABC ARCHITECTES)

- 72 Places pour VL Perso elec
- 8 Places pour 2 roues



FIGURE 3 : PLAN R+4 DU PROJET INITIAL (SOURCE : ABC ARCHITECTES)



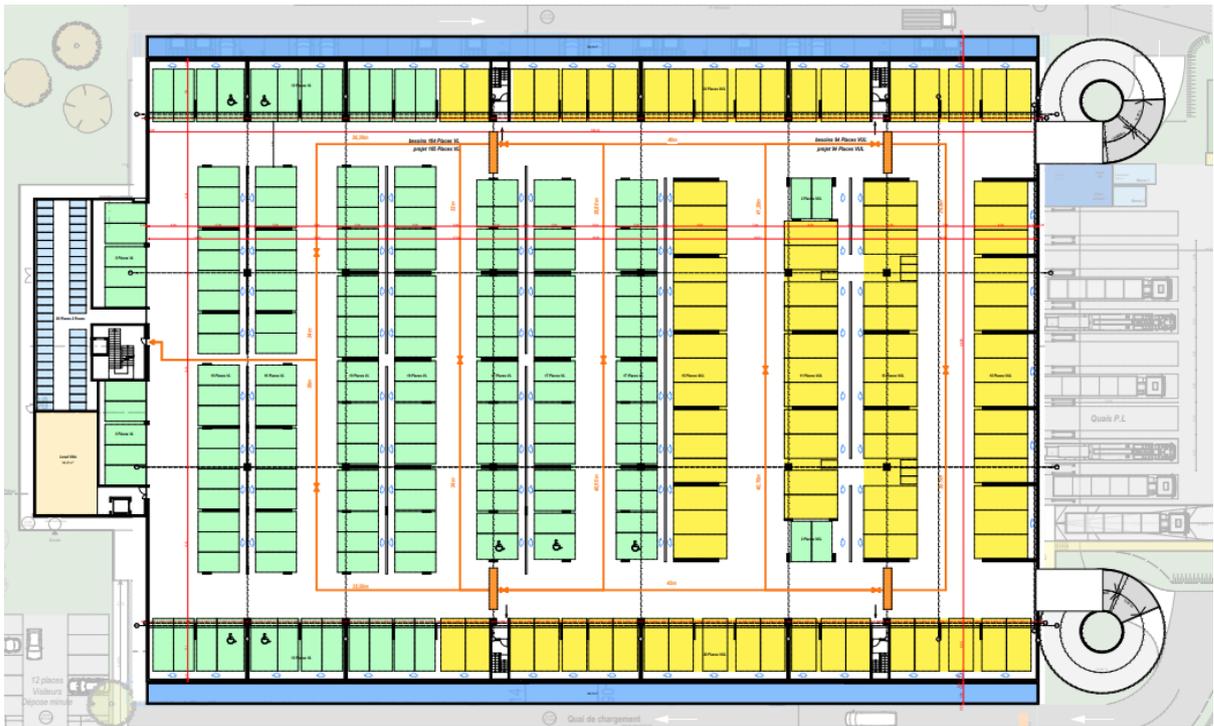


FIGURE 6 : PLAN DU SOUS-SOL (SOURCE : ABC ARCHITECTES)

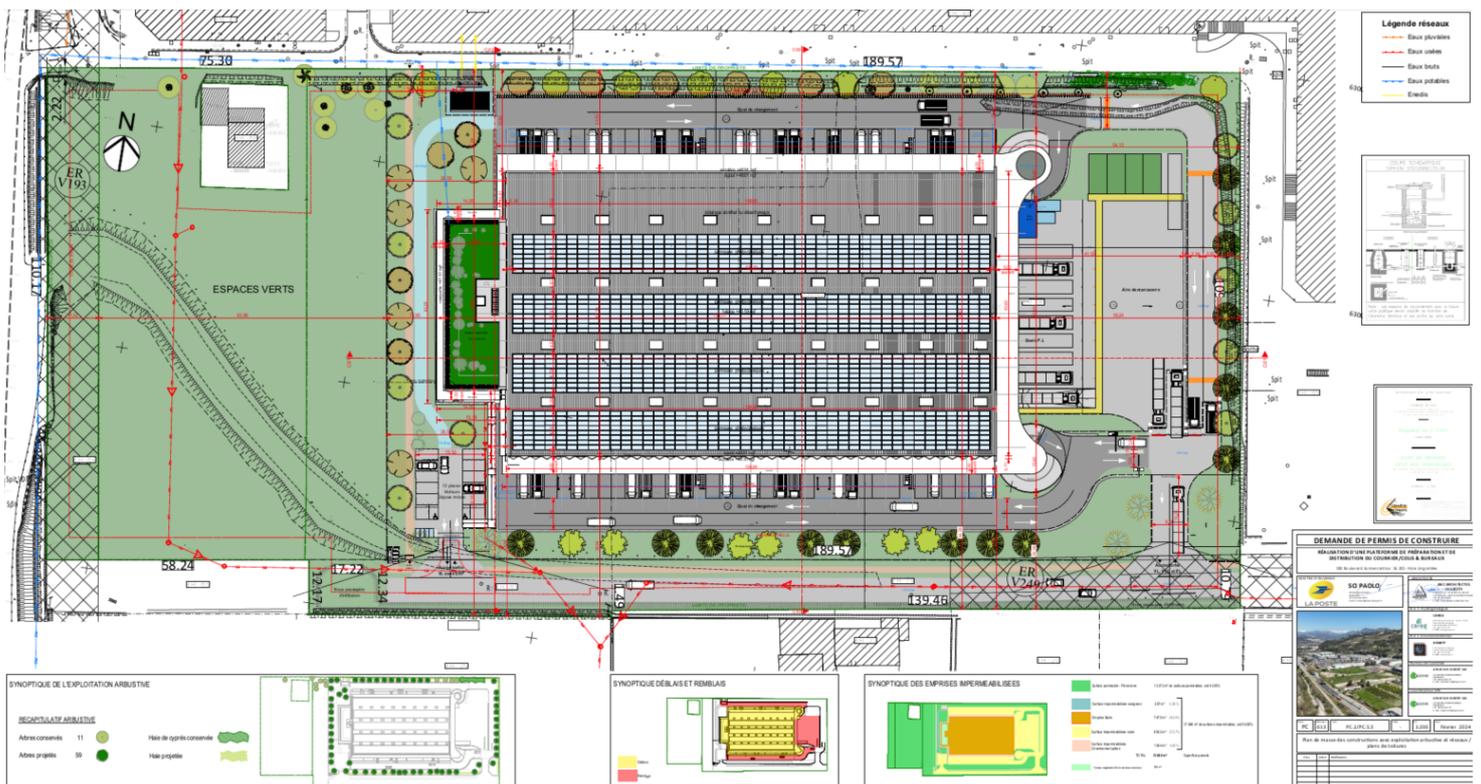


FIGURE 7 : PLAN DE MASSE DU PROJET ACTUEL (SOURCE : ABC ARCHITECTES)

Les figures ci-dessus présentent les plans comprenant les nouveaux parkings prévus, en infrastructure sur un niveau. Ce dernier atteindra une profondeur maximale de 4 m.

## Résumé des incidences potentielles de l'évolution du projet

La modification apportée au projet (niveau en infrastructure auparavant non prévu) pourrait être susceptible d'avoir des conséquences sur les items relevés dans le tableau suivant. L'état projet modifié est comparé à l'état projet initial, et la dernière colonne de ce tableau conclut quant au niveau d'incidence.

Catégorie	Etat Projet Initial	Etat Projet Modifié	Incidence de la modification
Occupation du terrain	31 060 m <sup>2</sup> , dont 7 909 m <sup>2</sup> en partie Ouest qui correspondent à un parc OAP rétrocedé à la commune de Nice.	Identique	Pas d'incidence
Eaux souterraines	<b>Niveau de nappe</b> : mesuré à 15 m de profondeur par le géotechnicien lors des forages réalisés en hiver 2023. Le niveau peut évoluer en fonction de la pluviométrie et des régimes hydrauliques du Var. Risque de pollution lors de l'infiltration des eaux pluviales.	Création d'un niveau en infrastructure à 4 m du niveau du terrain existant avant travaux. Niveau piézométrique largement supérieur à 4 m de profondeur depuis 1975 (niveau de la nappe décroissant depuis les années 70. Fluctuations entre 10 et 15 m depuis 2000 ; voir les données ADES sur le piézomètre BSS002HESV, voir FIGURE 8). Voir le point sur la présence de la nappe ci-dessous.	Pas d'incidence
Eaux superficielles	Le projet s'implante dans le lit majeur du Var. Il y a un risque de pollution par ruissellement des eaux superficielles dû à l'imperméabilisation de la zone.	Identique	Pas d'incidence
Gestion eaux pluviales	Evacuation de l'ensemble des eaux pluviales par infiltration sans rejet dans le réseau d'eau pluviale de la MNCA. Risque de pollution lors de l'infiltration des eaux pluviales.	Identique La gestion des eaux pluviales (positionnement des BR notamment) est revue pour s'adapter au niveau en infrastructure.	Pas d'incidence
Remblais lit majeur	Remblais dans le lit majeur du Var sur près de 13 000 m <sup>2</sup> . Projet hors zone d'expansion des crues (ZEC).	La modification du projet diminue les volumes de remblais à effectuer. L'ensemble des remblais proviendront à présent des déblais réalisés sur site.	Amélioration
Risque inondation	Projet situé en zone inondable, risque d'inondation en phase travaux et phase d'exploitation.	Voir ci-dessus.	Pas d'incidence
Remontée de nappe	Projet situé sur une zone potentiellement sujette aux inondations de cave, mais pas de niveau enterré.	Création d'un niveau en souterrain à une profondeur d'environ 4 m du terrain existant avant travaux. Le niveau de la nappe est plutôt stable, avec des profondeurs importantes.	Pas d'incidence
Déblais	Déblais réutilisés au maximum sur place pour les aménagements paysagers, la voirie et les terrassements. Les matériaux en excédent seront acheminés vers une installation de gestion des déchets adaptée (Installation de Stockage des Déchets Non Dangereux (ISDND) ou Installation de Stockage des Déchets Inertes (ISDI)) suivant leur nature.	Déblais plus importants du fait des niveaux en infrastructure. Les études sont en cours pour déterminer leur nature et volumes exacts. Ces informations sont par ailleurs demandées par la DDTM dans le DLE en cours d'instruction. Une partie de ces matériaux insensibles à l'eau (sables ; graviers) sera réutilisée pour les remblais. La terre végétale sera réutilisée pour les espaces verts et la partie recyclable sera renvoyée dans un site pour traitement et réutilisation de ceux-ci. La partie ultime sera acheminée en décharge.	Amélioration dans le sens où tous les remblais seront faits avec ces déblais, et où le reste des matériaux excavés pourra être recyclé. Amélioration au niveau du bilan carbone.

<b>Ecosystèmes</b>	Aucune zone à fort enjeu ou modéré (milieux perturbés, pollués et fortement anthropisés, et présence de chats qui limite fortement la présence d'espèces faunistiques).	Identique	<b>Pas d'incidence</b>
<b>Mouvements de terrain</b>	Projet situé en zone d'aléa moyen concernant le retrait-gonflement des argiles. Risque au niveau de la stabilité des bâtiments.	Le niveau en sous-sol présente un très faible risque pour la stabilité des bâtiments. Les préconisations des experts seront suivies et les normes de constructions respectées.	<b>Pas d'incidence</b>
<b>Consommation d'énergie</b>	3 000 m <sup>2</sup> de panneaux solaires prévus en couverture de parking.	Les panneaux solaires seront placés directement sur le toit et non pas en pergola. L'accessibilité de maintenance sera facilitée et sécurisée.	<b>Amélioration</b>

## Point sur la présence de la nappe

Le radier du nouveau parking est prévu à 4 m environ du niveau du terrain existant avant travaux. La nappe FRDG396, quant à elle se trouve actuellement à une profondeur avoisinant les 15 m. Des fluctuations peuvent être observées, mais depuis 1 970 la nappe n'a pas dépassé les 6,5 m de profondeur et son état est plutôt stable ces dernières décennies selon le suivi piézométrique obtenu au niveau du piézomètre BSS002HESV (09994X0191/P16) (voir FIGURE 8 ci-dessous) situé à environ 170 m au Sud de la zone du projet (voir FIGURE 9). Hormis un pic noté en 2001 avec une profondeur de 8 m, les niveaux enregistrés sont aux alentours de 11 m de profondeur (d'après les données ADES). Ces relevés viennent appuyer les résultats de l'étude géotechnique menée à l'hiver 2023 sur le terrain même du projet qui estimait la profondeur de la nappe à 15 m.

La création du parking en souterrain n'impactera donc pas la nappe, que ce soit en phase de terrassement/travaux que durant le cycle de vie du bâtiment.

La DDTM 06, sollicitée sur ce point, a jugé que les modifications du projet étaient minimes au regard du DLE déposé avant la modification du projet et actuellement en cours d'instruction (en demande de complétude), n'appelant pas de nouvelles rubrique IOTA.

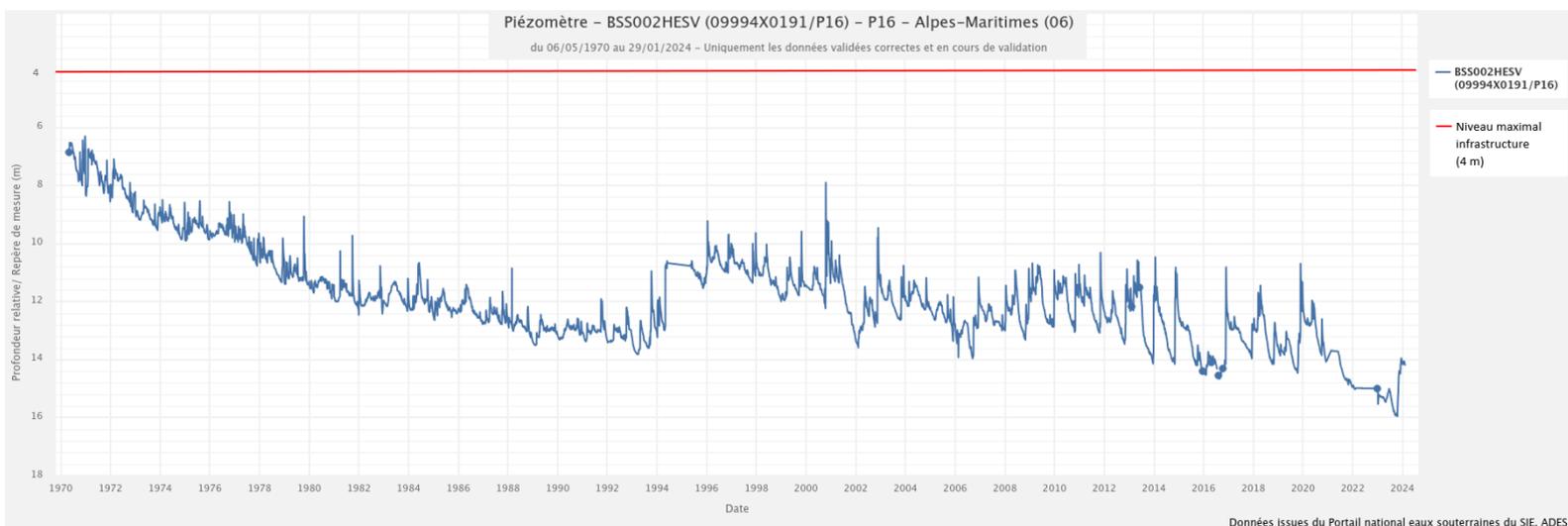


FIGURE 8 : EVOLUTION DU NIVEAU PIEZOMETRIQUE DE LA NAPPE DE 1 970 A NOS JOURS (SOURCE : ADES)

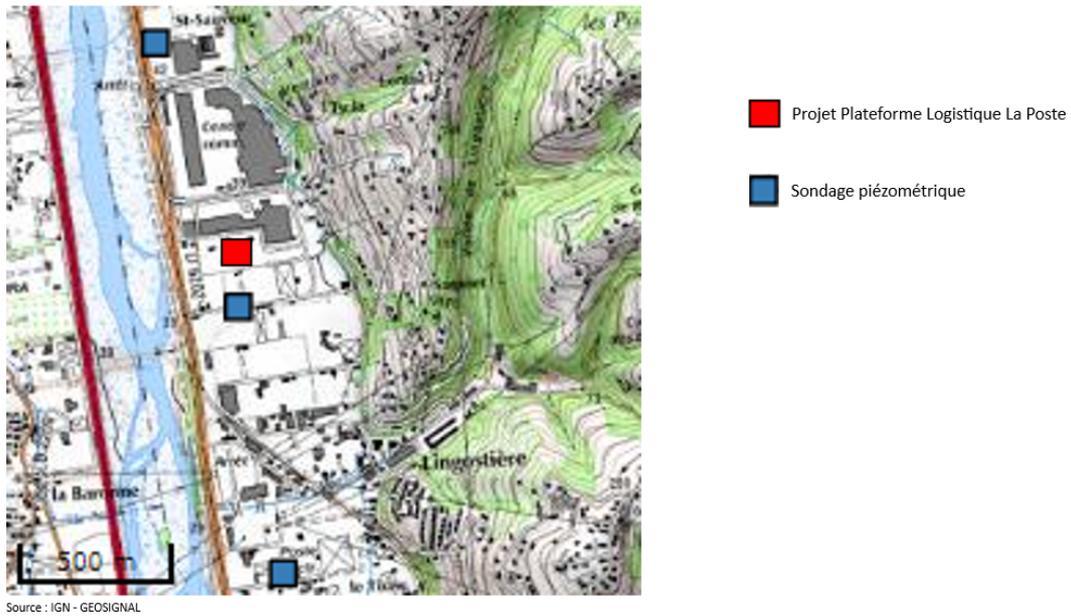


FIGURE 9 : LOCALISATION DU PROJET PAR RAPPORT AU PIEZOMETRE (SOURCE : ADES)

## Conclusion

Les modifications apportées au projet ne semblent pas de nature à impacter sensiblement l'environnement, et elles ne remettent donc à priori pas en question les conclusions de l'examen au cas par cas F09323P0191 mené à l'été 2023.