

# Extension de la ligne T3 de tramway

Métropole Nice Côte d'Azur



**Annexes au formulaire de demande d'examen au cas par cas**

PIECE 2 : Annexe 5 : note de contexte - analyse de l'environnement

Septembre 2014

## Sommaire du dossier d'examen au cas par cas

ANNEXE 1 – INFORMATIONS NOMINATIVES

ANNEXE 2 – PLAN DE SITUATION

ANNEXE 3 - PHOTOGRAPHIES DU SITE

ANNEXE 4 - PLAN DU PROJET

**ANNEXE 5 - NOTE DE CONTEXTE- ANALYSE ENVIRONNEMENTALE**

Annexe 5-1- analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus (volet eau + volet biodiversité)

Annexe 5-2- Notice des incidences Natura 2000 de la voie structurante des 40 mètres

Annexe 6 : Arrêté de DUP relatif à la voie structurante des 40 m

Annexe 7 : Arrêté de cessibilité du foncier de la voie structurante des 40 m

### ANNEXE 5 - NOTE DE CONTEXTE – ANALYSE ENVIRONNEMENTALE DE L'EXTENSION T3

<b>1</b>	<b>CHAPITRE 1 : CADRE REGLEMENTAIRE</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>CHAPITRE 2 : ARTICULATION AVEC LES PROJETS SUPPORTS ET OPPORTUNITE D'UNE ETUDE D'IMPACT COMPLEMENTAIRE</b>	<b>5</b>
2.1	<b>Contexte et objectifs du projet</b>	<b>5</b>
2.2	<b>Description sommaire du projet</b>	<b>8</b>
2.3	<b>du Les principaux projets supports et préalables à cette extension</b>	<b>9</b>
2.3.1	Extension du réseau tramway et ligne ouest-est	9
2.3.2	Extension T3 et voie structurante des 40 m	9
2.4	<b>Points de départ pour les impacts du projet</b>	<b>10</b>
2.4.1	Point de départ temporel	10
2.4.2	Point de départ spatial	10
2.5	<b>Conclusion : les raisons pour lesquelles l'opportunité d'une étude d'impact supplémentaire peut être interrogée</b>	<b>11</b>
2.5.1	Raisons liées aux tramways	11
2.5.2	Raisons liées à la voie structurante des 40 m	11
2.5.3	Raisons liées aux études d'incidences et d'impact déjà menées sur le site et le sujet	11
<b>3</b>	<b>CHAPITRE 3 : ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE DU PROJET</b>	<b>13</b>

<b>3.1</b>	<b>Milieu physique</b>	<b>13</b>
<b>3.2</b>	<b>Milieu naturel</b>	<b>14</b>
<b>3.3</b>	<b>Contexte paysager, urbain et patrimoine</b>	<b>15</b>
3.3.1	Paysage	15
3.3.2	Patrimoine et archéologie	20
<b>3.4</b>	<b>Contexte économique et social</b>	<b>20</b>
3.4.1	Population et bassins d'emplois	20
3.4.2	Equipements présents et projets urbains à venir	21
3.4.3	Bâti actuel	21
3.4.4	Documents d'urbanisme et de planification	21
<b>3.5</b>	<b>Organisation actuelle des déplacements, modes doux et stationnement</b>	<b>22</b>
3.5.1	Analyse des déplacements à l'échelle de la communauté urbaine Nice Côte d'Azur	22
3.5.2	Réseau viaire et trafic automobile	22
3.5.3	trafic poids lourds	25
3.5.4	Déplacements en transports en commun	25
3.5.5	Réseau ferré et TER	25
3.5.6	Circulations douces : réseau cyclable, déplacements piétons	26
<b>3.6</b>	<b>Réseaux techniques</b>	<b>26</b>
<b>3.7</b>	<b>Ambiance sonore</b>	<b>26</b>
<b>3.8</b>	<b>Pollution lumineuse</b>	<b>26</b>
<b>3.9</b>	<b>Synthèse des enjeux liés directement à l'extension de la ligne T3</b>	<b>27</b>
<b>4</b>	<b>CHAPITRE 4 : PRESENTATION DU PROJET</b>	<b>28</b>
4.1	<b>Le tracé de la nouvelle infrastructure</b>	<b>28</b>
4.2	<b>Principales caractéristiques</b>	<b>30</b>
4.3	<b>Les objectifs du projet</b>	<b>31</b>
4.3.1	Les projets urbains à venir le long du boulevard urbain	31
4.3.2	Un maillage en transports publics capacitaires et cadencés entre l'ouest et l'hypercentre de Nice	35
4.3.3	Rappel du profil de la voie structurante des 40 m	36
4.3.4	Principes généraux d'aménagement de la plateforme tramway	36

4.3.5	L'insertion du tramway et évolution du paysage urbain.....	38
4.3.5.1	Les intentions du traitement paysager .....	38
4.3.5.2	Description des différents secteurs.....	39

**6 CHAPITRE 7 : NOTICE DES INCIDENCES NATURA 2000 DE LA VOIE DES 40 METRES \_\_\_\_ 61**

**CHAPITRE 5 : IMPACTS DE LA VOIE STRUCTURANTE DES 40 M , IMPACTS POTENTIELS SUPPLEMENTAIRES DU PROJET ET MESURES RETENUES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT \_\_\_\_\_ 47**

**4.4 Etat d'avancement de la voie structurante des 40 m et des mesures proposées dans le dossier soumis à enquête en 2011 \_\_\_\_\_ 47**

**4.5 Impact et mesures en phase travaux \_\_\_\_\_ 48**

4.5.1	Organisation générale du chantier .....	48
4.5.2	Impacts temporaires sur le sol, l'eau, l'air et les facteurs climatiques .....	49
4.5.3	Impacts temporaires sur le milieu naturel et les continuités écologiques ...	49
4.5.4	Impacts temporaires sur les sites et paysage urbain .....	50
4.5.5	Impacts temporaires sur l'organisation des déplacements.....	50
4.5.6	Impacts temporaires sur le contexte socio-économique.....	50
4.5.7	Impacts temporaires en termes de nuisances diverses auprès de la population .....	50
4.5.8	Impacts et mesures sur le patrimoine culturel, architectural et archéologique .....	50

**4.6 Impacts et mesures après la mise en service \_\_\_\_\_ 50**

4.6.1	Impacts et mesures sur le milieu physique .....	50
4.6.2	Impacts et mesures sur le milieu naturel, les équilibres biologiques et les continuités écologiques.....	51
4.6.3	Impacts et mesures sur le contexte urbain, économique et social.....	51
4.6.4	Impacts sur le foncier .....	51
4.6.5	Impacts sur les sites et paysages urbains .....	51
4.6.6	Impacts sur l'organisation des déplacements après mise en service – approche globale.....	54
4.6.7	Impacts du projet sur la santé .....	58
4.6.8	Impacts liés aux courants vagabonds, perturbations électromagnétiques et radioélectriques .....	59

**4.7 Synthèse des impacts directement imputables à l'extension de la ligne T3 \_ 59**

**5 CHAPITRE 6 : ANALYSE DES EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS \_\_\_\_ 61**

## 1 CHAPITRE 1 : CADRE REGLEMENTAIRE

La présente notice concerne l'aménagement entre la Digue des Français et l'avenue Auguste Vérola, d'une portion de ligne de tramway, sur la commune de Nice, permettant d'étendre la ligne T3 vers le nord dans la basse vallée du Var.

Il se trouve dans les Alpes Maritimes, au sein de la métropole Nice Côte d'Azur.

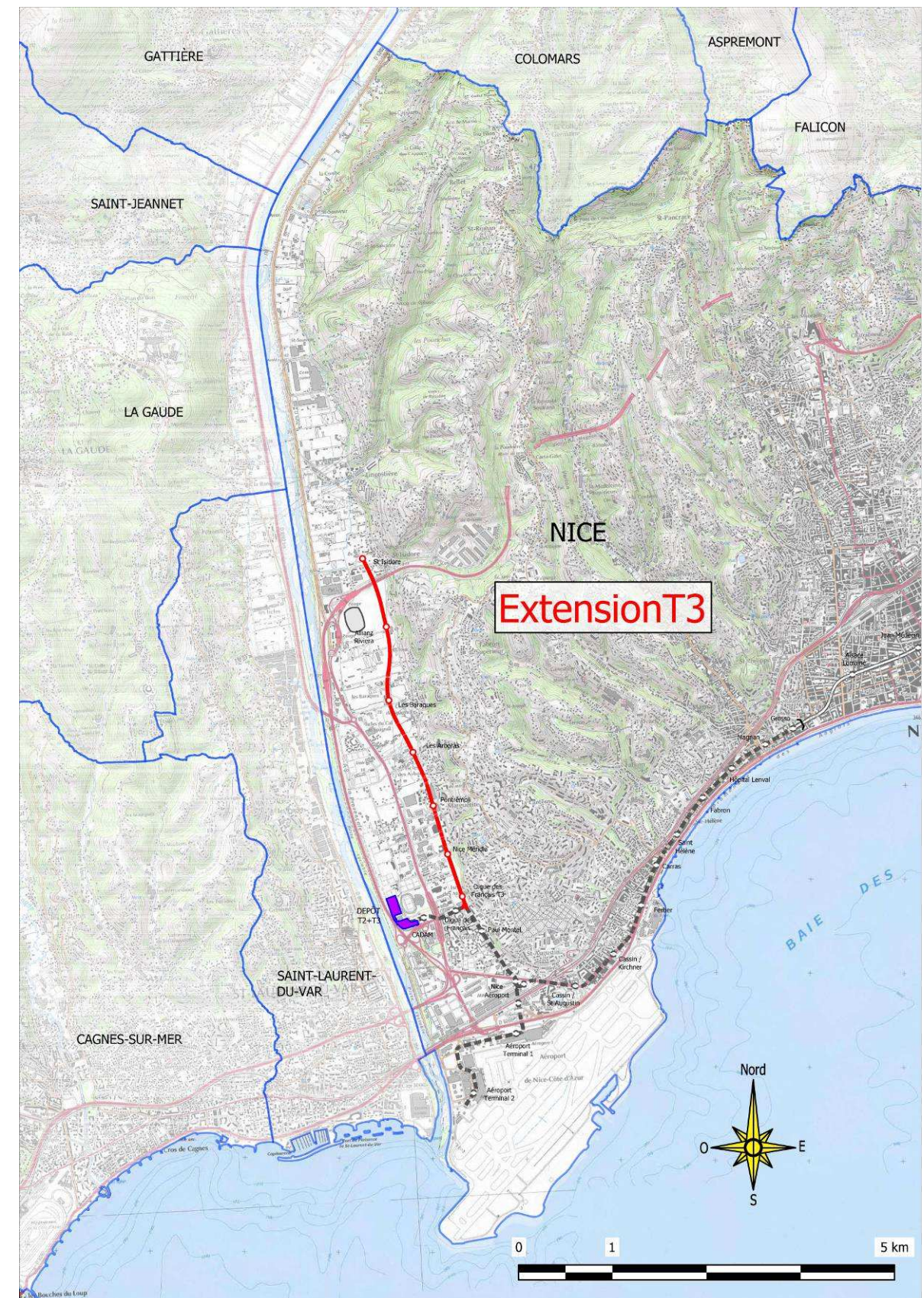
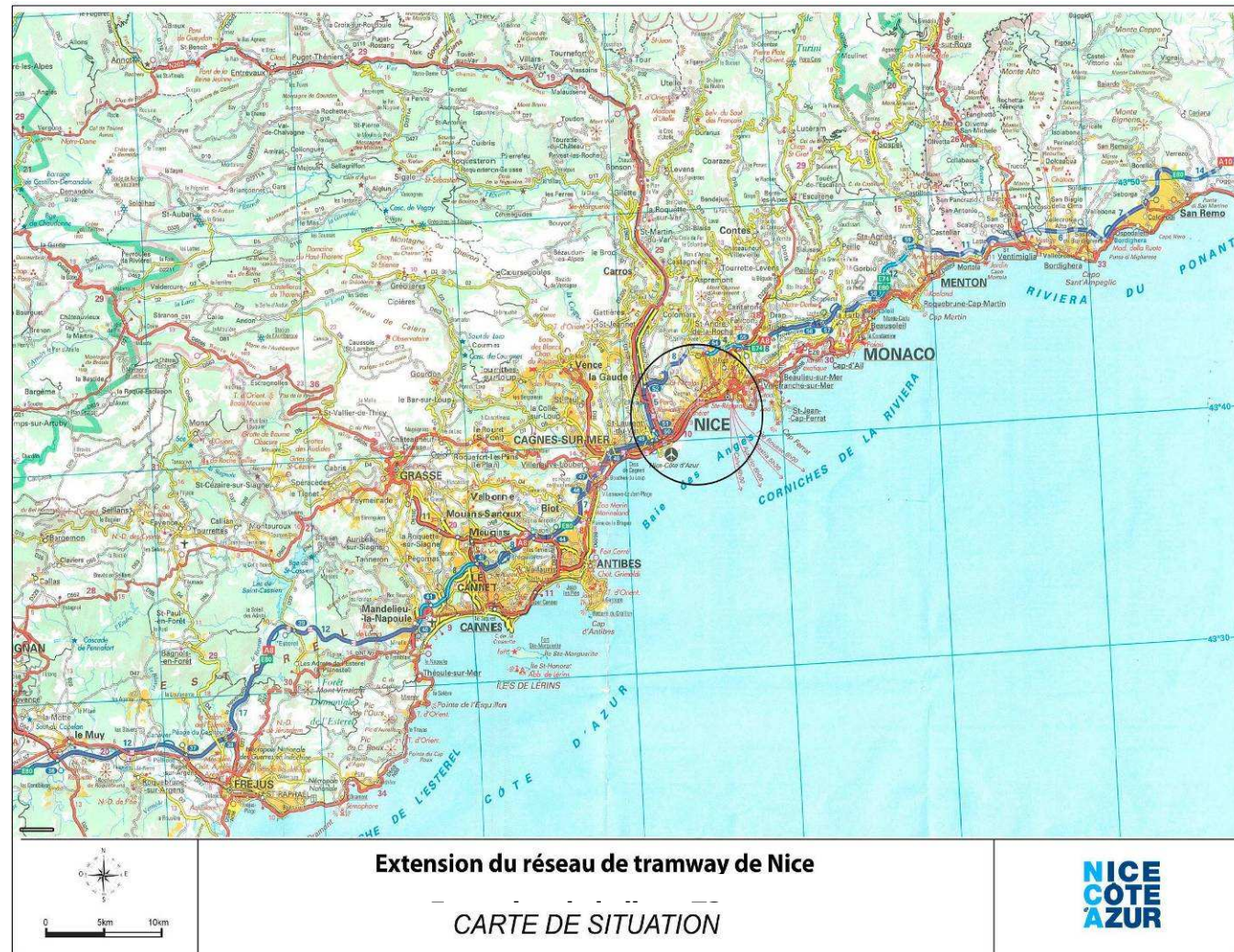
Conformément à la réglementation en vigueur (articles L.300-2 et R.300-1 à R.300-3 du Code de l'Urbanisme), le projet a été soumis à une procédure de concertation publique. Celle-ci a été réalisée par la communauté d'agglomération devenue métropole Nice Côte d'Azur depuis, entre fin 2006 et fin 2009, avec plusieurs étapes. La métropole Nice Côte d'Azur a délibéré le 4 décembre 2009 pour approuver le bilan de cette concertation.

Le projet est soumis également aux articles R122-1 et suivants ainsi qu'à l'annexe de R122-2 du Code de l'Environnement, conformément au décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact applicable à compter du 1er juin 2012.

L'extension de la ligne T3 entre dans la **procédure du « cas par cas »**, puisque le projet est une « modification ou extension » de « tramways, métros aériens et souterrains, lignes suspendues ou lignes analogues de type particulier servant exclusivement ou principalement au transport des personnes » entrant dans la catégorie n°8 « Transports guidés de personnes ».

Ce dossier a pour objet, dans le cadre d'une demande d'examen au cas par cas, de présenter le projet dans son contexte actuel et futur, de préciser comment il s'articule avec les projets auxquels il va succéder et les impacts résiduels qu'il pourrait avoir au regard de l'implantation prévue pour cette extension de ligne.





## 2 CHAPITRE 2 : ARTICULATION AVEC LES PROJETS SUPPORTS ET OPPORTUNITE D'UNE ETUDE D'IMPACT COMPLEMENTAIRE

### 2.1 Contexte et objectifs du projet

L'agglomération niçoise souffre d'un engorgement important dû à une utilisation massive de la voiture personnelle et une saturation de l'offre en transports en commun et ce, malgré la mise en service en novembre 2007 de la ligne T1 de tramway et le réseau de bus en site propre existant. L'étude des flux de déplacement montre notamment une forte concentration dans la vallée du Paillon, du Var et sur la bande littorale.

Dans ce contexte, afin de désengorger l'agglomération, la métropole Nice Côte d'Azur (NCA) a la volonté de développer l'offre multimodale de transports propres, participant de ce fait à un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Dans ce cadre, le tramway est l'outil pour structurer l'offre de transports en commun en complément du réseau bus. Véritable colonne vertébrale, les nouvelles lignes du réseau de tramway sont conçues pour permettre une bonne organisation de l'intermodalité tous modes.

La première ligne de tramway, de type ferroviaire, a montré l'efficacité de ce mode de transport, dans le contexte niçois. L'objectif des 60 000 voyageurs par jour a été atteint en quelques semaines au lieu d'un an comme modélisé pendant la conception du projet. Aujourd'hui en moyenne, la ligne T1 oscille entre 90 et 95.000 validations/jour.

Fort de ce succès, NCA a lancé une démarche générale de structuration du réseau de tramway de la métropole. L'intention de la métropole Nice Côte d'Azur est de réaliser ce réseau par étapes. Elle se traduit aujourd'hui par un **schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon 2030, voté en décembre 2009 en conseil communautaire**, après le bilan de la concertation sur le réseau tramway.

Ainsi, les **trois objectifs majeurs** ayant présidé à l'élaboration de ce schéma directeur sont les suivants :

1. Développer significativement l'offre de transport (+ 50 %) sur le réseau du transport public urbain et sur le réseau ferroviaire pour permettre une réduction sensible de la circulation automobile et des nuisances qu'elle engendre.
2. Construire une offre de transport cohérente et complémentaire, articulée autour du futur pôle multimodal de Nice Aéroport (L.G.V., aéroport, T.E.R., tramway, gare routière, parc de stationnement), et de trois autres pôles d'échange principaux : la gare Thiers, Pont-Michel et Lingostière.
3. Favoriser l'émergence de nouveaux parcs de stationnement relais pour faciliter l'accès aux réseaux de transports collectifs, notamment depuis les collines de Nice, ainsi que depuis l'extérieur de la zone urbaine.

Il décrit les principes généraux de maillage, de localisation géographique, de connexion et d'exploitation des modes de transports routiers, ferroviaires et de transports en commun à l'horizon 2030.

Il repose sur les projets tramways suivants :

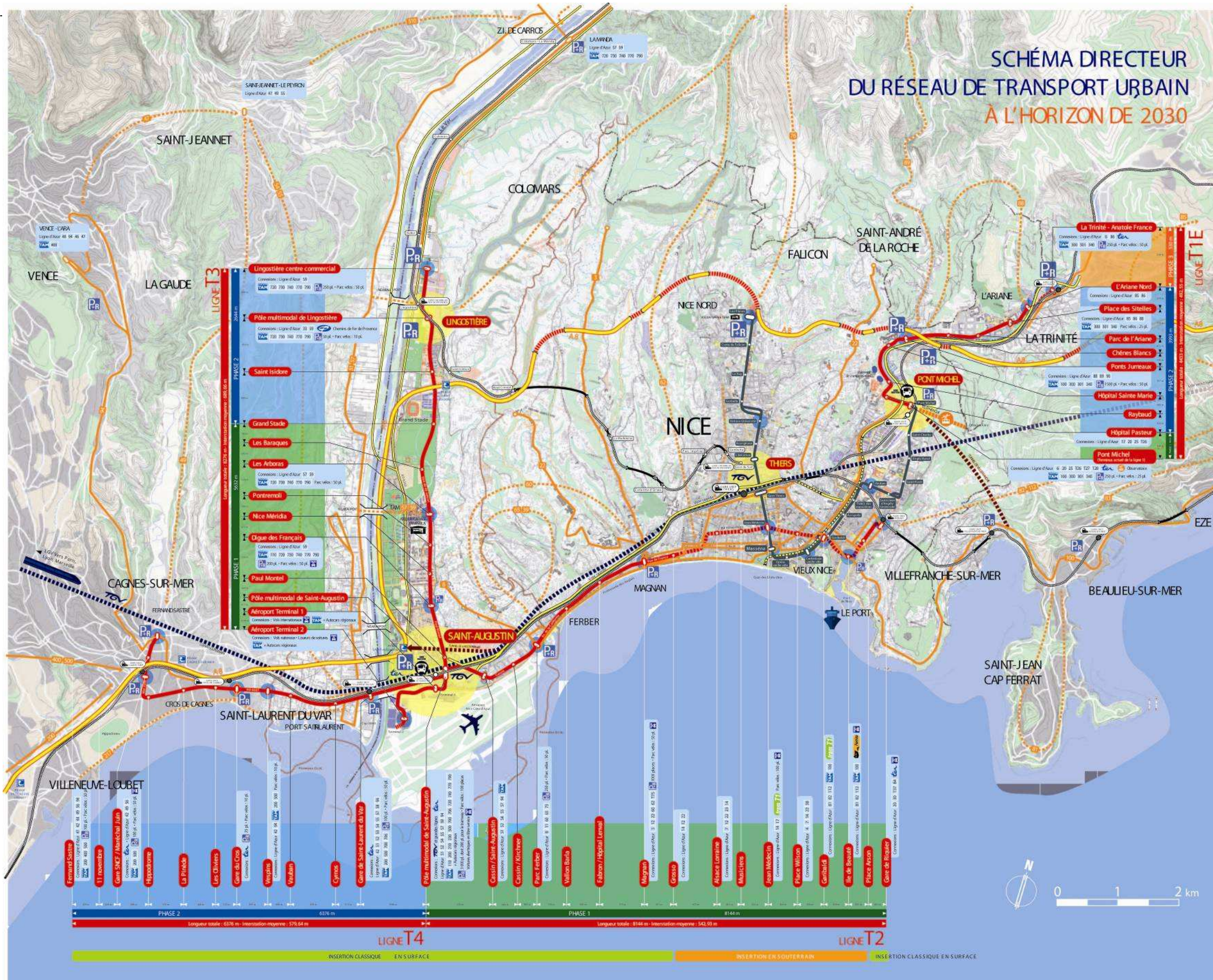
- le prolongement de la ligne T1 de tramway : depuis le terminus actuel de Pasteur jusqu'à terme, La Trinité ;
- la création d'une ligne de tramway T2, reliant à terme la gare SNCF Riquier au pôle multimodal de Nice aéroport,
- la création d'une ligne T3 au sein de la Plaine du Var, dont l'objectif est de relier l'aéroport Nice Côte d'Azur à Lingostière, en desservant l'opération « Ecovallée », en passant par le pôle multimodal de Nice aéroport,
- La création d'une ligne T4 partant du pôle multimodal de Nice aéroport pour desservir les parties denses de Saint Laurent du Var et de Cagnes sur mer.

**A terme, le réseau de tramways sera constitué de 4 lignes offrant un linéaire total de 36 kilomètres et plus de 70 stations.**

Mené sur le périmètre actuel de la Métropole et après diagnostic de la situation actuelle, ce travail de synthèse et de propositions constitue également **un outil d'intégration et de recherche de synergies** entre les **divers types d'offres de transport collectif** qui sont développés sous l'égide des différentes Autorités Organisatrices de Transport (Etat, CRPACA, CG06, autres A.O.T.U. du département).

Il constitue également un **outil de contrôle de la conformité et l'avancement du projet urbain** et d'information des partenaires et des usagers.

Le document graphique synthétique et détaillé établi à cette occasion permet une visualisation spatiale du réseau, des lignes structurantes et principaux couloirs de desserte urbaine et du détail des connexions et pôles d'échanges intermodaux sur le territoire de la Métropole dans sa configuration actuelle, à l'horizon de 2030 (cf. page suivante).



- RÉSEAU ROUTIER**
- A3 Autoroute
  - Autoroute, sections en tunnel
  - Voies rapides urbaines
  - Voies rapides urbaines, sections en tunnel
  - Voies rapides urbaines en projet
  - Parcs de stationnement relais
  - Péages autoroutiers
  - Gares routières
  - Stations de taxis

- RÉSEAU FERRÉ**
- Ligne à Grande Vitesse PACA
  - Grandes lignes, TER et fret
  - Grandes lignes, TER et fret en tunnel
  - Gares SNCF existantes
  - Gares SNCF à créer
  - Gares des Chemins de Fer de Provence

- TRANSPORT EN COMMUN URBAIN**
- LIGNE DE TRAMWAY EXISTANTE (T1) :**
- Ligne de tramway en section courante
  - Station de tramway
  - Stations de correspondance Tram - Autres modes
- LIGNES À CRÉER :**
- Ligne de tramway en section courante
  - Station de tramway
  - Ligne de tramway en souterrain
  - Stations de correspondance Tram - Autres modes
  - Tracé des lignes d'autobus structurantes
  - Couloirs de desserte secondaires ou de liaison
  - Pôle de rabattement sur les lignes d'autobus
  - Téléphérique
  - Atelier/garage Tram+Bus
  - Garage Tram

- PÔLES D'ÉCHANGES**
- Pôle d'échanges principaux
  - Pôle d'échanges secondaires

- AMÉNAGEMENT URBAIN / URBANISME**
- Tissus urbains à créer ou restructurer
  - Requalification d'espaces publics
  - Espaces verts à créer

Source : HCA Direction du Tramway & des Infrastructures de Transport / Eléon - 21 octobre 2009

Le tramway dispose par ailleurs d'une très bonne image d'efficacité et de modernité auprès des habitants de Nice. Il est en capacité de faire évoluer les comportements, notamment par l'abandon de la voiture pour certains déplacements, et pour atteindre une forte réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.

Outre le fait de répondre au besoin de déplacements selon un mode économe en CO<sub>2</sub>, un réseau de tramway présente de multiples avantages dans le domaine de l'aménagement urbain. La construction du tramway accompagne les projets et le développement urbain (Ecovallée), participe à la requalification de quartiers (quartier des moulins/ Saint Augustin), est l'occasion d'un nouveau partage de la voie en faveur des modes doux, et accroît l'attractivité des territoires traversés.

La création d'un TCSP<sup>1</sup> sur la plaine du Var figure également au Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la métropole de Nice Côte d'Azur (janvier 2008).

**La ligne ouest-est est actuellement en travaux. Une de ses branches préfigure la ligne T3 entre l'aéroport et la Digue des Français. Au regard des besoins, il est devenu nécessaire de prolonger rapidement la ligne T3 de tramway existante dans Ecovallée.**

Ainsi la première extension, objet de ce dossier, est prévue sur la section comprise entre la station Paul Montel et la station Saint Isidore, pour une longueur d'environ 3,7 km.

L'intérêt de réaliser ce projet dès à présent est multiple.

- Il est indispensable d'**étendre le tramway rapidement vers le nord de la plaine du Var, pour accompagner et structurer l'opération d'intérêt national Ecovallée/Écocité, en irrigant de façon qualitative les nouveaux quartiers qui y sont livrés d'ores et déjà**. Au total, c'est près de **1,2 millions de m2 qui devraient être construits d'ici 2026** dans l'Écocité entre l'aéroport et Saint Isidore et seront desservis par cette extension T3.

Il ne s'agit plus de construire une ligne de tramway en réparation d'une ville existante, et enclavée, mais au contraire de **profiter d'une page presque blanche pour écrire la ville de demain**, et combiner les atouts d'un mode de transport performant à un urbanisme exemplaire du développement durable, **réduisant la part modale de l'automobile dans l'espace public notamment**, en s'appuyant sur l'axe de la voie structurante des 40 m, support de ce tramway.

- Cette **liaison** directe entre l'aéroport et le quartier de Saint Isidore **viendra innover le quartier en rénovation urbaine des Moulins (10.000 habitants)** et les **nouveaux quartiers urbains mixtes** en plein développement, donc tout à fait conforme aux enjeux de mixité sociale et de revitalisation des quartiers. **De grands équipements attractifs** tels que le grand stade de 35.000 places Allianz Riviera, le musée des sports, le centre équestre de niveau national, ou encore un nouveau grand centre commercial accueillant notamment Ikea en 2016 **seront ainsi desservis par le tramway**.

- **Le maillage obtenu par la création d'un véritable bouclage triangulaire de TCSP** (train des chemins de fer de Provence et lignes de tramways) entre la gare du sud en pleine ville, le pôle multimodal de Nice Aéroport et le nord de l'écovallée, **réduit les effets de la saturation progressive mais inéluctable des infrastructures de transport** dans ce secteur clé d'accès à Nice et aux zones d'échanges en entrée de ville et vers le nord de la métropole.
- En effet, la densification de la rive droite à St Laurent au droit des franchissements du fleuve Var, la création du Grand Arénas, du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport, la nouvelle halle d'expositions (et leurs 680.000 m<sup>2</sup> SHON), l'arrivée des lignes de tramway notamment vont réduire singulièrement les possibilités de circulation routière – donc aussi la performance des lignes de bus- sur le quartier stratégique de l'embouchure du Var.
- Il offre aussi à **cout raisonnable une solution d'optimisation des investissements publics**. La **réalisation successive mais rapprochée** du futur boulevard urbain (ou voie structurante des 40 m) et de cette extension de ligne de tramway **offrira également des économies d'échelle au maître d'ouvrage**.

La Maîtrise d'Ouvrage de l'opération est portée par la métropole Nice Côte d'Azur. MNCA s'est portée candidate au 3<sup>e</sup> appel à projet du ministère de l'environnement « transports collectifs et mobilité durable » en septembre 2013 en présentant ce projet pour bénéficier de financements de l'Etat.

<sup>1</sup> TCSP : Transport en Commun en Site Propre.



## 2.2 Description sommaire du projet

Le projet d'extension de la ligne T3 de tramway entre la station « Digue des français » et la station « Saint Isidore » s'inscrit en intégralité sur la commune de Nice, dans la basse plaine du Var, au sein de l'opération Eco vallée portée par l'établissement public d'aménagement de la Plaine du Var.

L'extension de la ligne T3 du tramway fera suite à la réalisation de la ligne de tramway ouest-est. En effet, celle-ci, déclarée d'utilité publique le 15 juin 2012, préfigure avec sa branche aéroport/Paul Montel un morceau de la ligne T3. Ses travaux ont démarré en octobre 2013.

Cette extension de T3 comporte 7 stations supplémentaires. Le centre de dépôt et de maintenance, le matériel roulant, l'équipement de l'infrastructure, le système et la logique d'exploitation sont communs aux 2 lignes T2 et T3.

A noter qu'une branche supplémentaire a été rajoutée au tracé des lignes T2/T3 sur la « Digue des Français », au nord du quartier des Moulins, pour accéder au futur dépôt commun pour le matériel roulant des lignes T2 et T3. Elle permet également de desservir dans le même temps le Centre administratif départemental (CADAM), la salle de spectacle Nikaïa et le parc des sports C. Ehrmann.

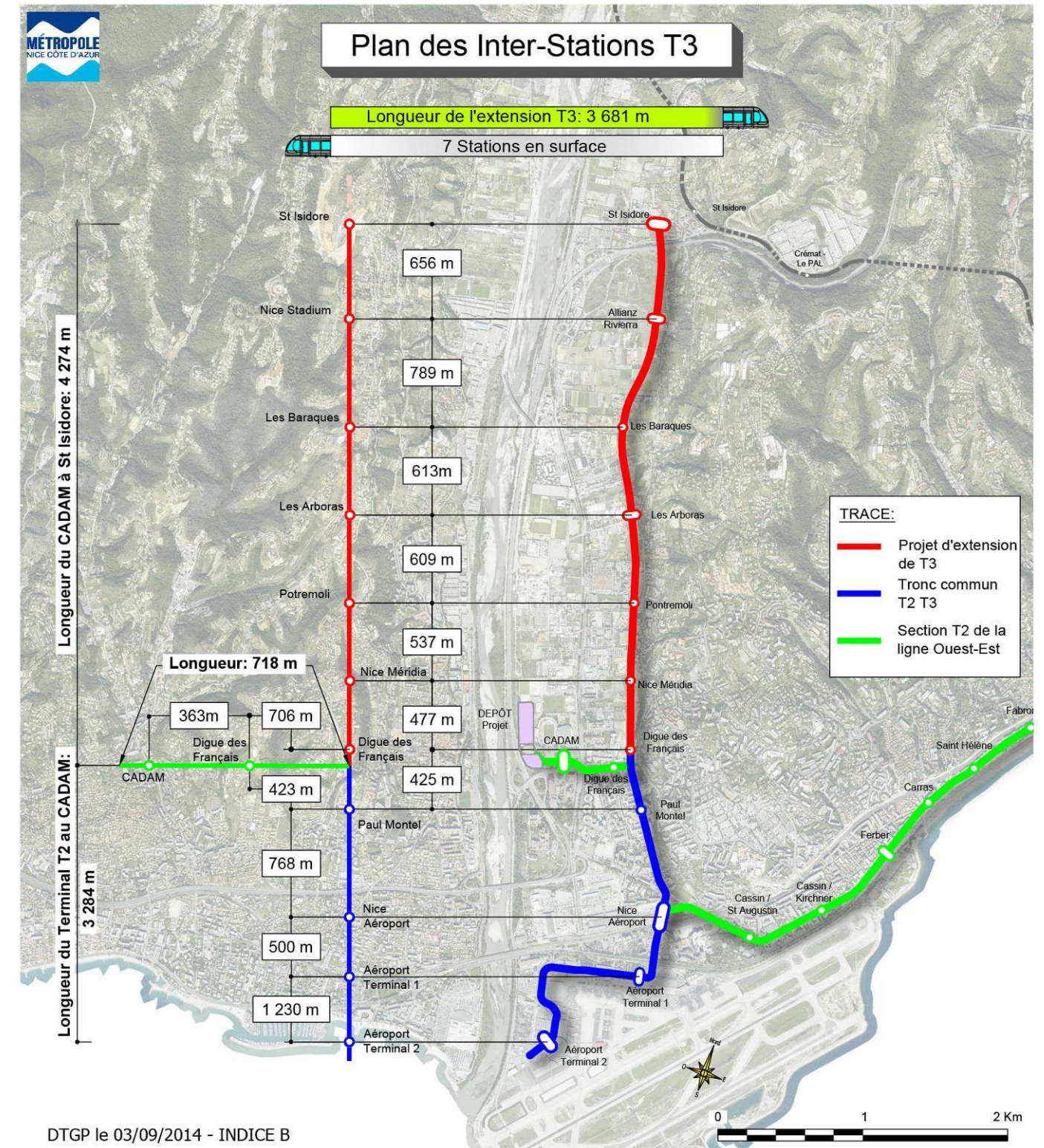
Après achèvement du projet présentement examiné, la ligne T3 sera exploitée sur 6,6 km entre la station « Aéroport Terminal 2 » et la station « Saint Isidore ». Elle circulera sur :

- l'infrastructure commune avec la ligne Ouest-Est devenue T2 sur 2,9 km entre le terminal 2 de l'aéroport et la Digue des Français (projet en cours, mise en service à l'horizon 2017) ;
- une infrastructure nouvelle de 3,7 km spécifique au projet d'extension de la ligne T3 entre la Digue des Français et l'avenue Auguste Vérola (Saint Isidore) sur le projet neuf de la voie structurante des 40 m

Les aménagements liés directement à la mise en place de cette extension de ligne sont de plusieurs types :

- la plateforme de transport où circule le tramway,
- les carrefours assurant la priorité à la ligne,
- les 7 stations, et pôle d'échange,
- l'ensemble des équipements et systèmes liés au fonctionnement et à l'exploitation de la ligne
- la végétalisation de la plateforme.

Dans la continuité de la ligne ouest-est, cette extension T3 présentée ici sera livrée en 2018.



## 2.3 du Les principaux projets supports et préalables à cette extension

Comme vu précédemment, le projet d'extension de la ligne T3 de tramway va faire suite à deux projets en cours de réalisation dans la basse vallée du var, en rive gauche du fleuve Var. Il s'agit :

- d'une part de la réalisation de la ligne ouest-est de tramway de 11,3 km entre le port et l'ouest de Nice, dont une partie préfigure d'ores et déjà la ligne T3,
- et d'autre part de la voie structurante des 40 m, boulevard urbain existant pour partie et à créer pour une autre partie, qui va irriguer la basse Plaine du Var en pied de colline sur 3,7 km.

### 2.3.1 Extension du réseau tramway et ligne ouest-est

L'extension de la ligne T3 fait suite à la réalisation de la ligne ouest-est dont les travaux ont démarré en octobre 2013. Celle-ci est en effet un mélange de la ligne T2 et d'une partie de T3 figurant toutes deux au schéma directeur du réseau 2030.

Au regard de celui-ci, une branche supplémentaire a été rajoutée au tracé des lignes T2/T3 sur la « Digue des Français », au nord du quartier des Moulins, pour accéder au futur dépôt commun pour le matériel roulant des lignes T2 et T3. Elle permet également de desservir dans le même temps le Centre administratif départemental (CADAM), la salle de spectacle Nikaïa et le parc des sports C. Ehrmann.

Au démarrage des travaux de l'extension de la ligne T3, la ligne ouest-est sera donc déjà en grande partie réalisée, voire livrée.

Par ailleurs, si la logique de développement du réseau tramway est structurée par le schéma directeur du réseau de transports urbains à l'horizon 2030, les opérations peuvent être autonomes en termes de services rendus.

C'est pourquoi du fait :

- de l'absence de visibilité temporelle et financière relative à la poursuite de la réalisation du schéma tramway dans un contexte budgétaire de plus en plus difficile,
- qu'au moment du démarrage des travaux de l'extension de la ligne T3, la ligne ouest-est sera déjà en grande partie réalisée (livraison en 2018),
- qu'à ce jour, il n'y a aucune visibilité sur l'horizon de réalisation concernant la poursuite de l'extension T3 jusqu'à Lingostière. Ce tronçon n'étant pas considéré comme prioritaire,
- que la ligne T3 fonctionnant entre l'aéroport et Saint Isidore pourra offrir ses propres services de façon autonome, sans la ligne T2,

on ne peut considérer que les opérations inscrites au schéma directeur tramway constituent un programme dans lequel s'insérerait l'extension de la ligne T3 jusqu'à l'avenue Auguste Vérola.

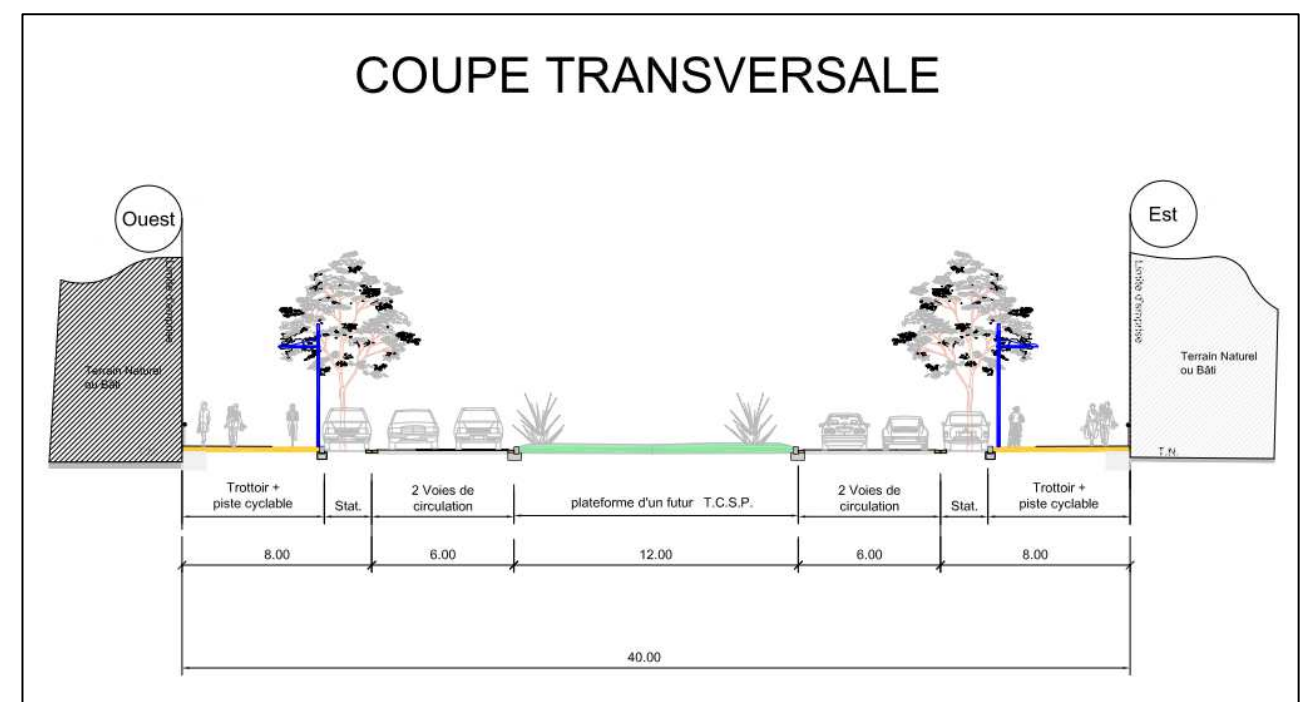
**L'extension de T3 est donc une opération individualisable qui assure une extension d'une ligne de tramway déjà réalisée, au moment du démarrage des travaux d'extension tramway, à laquelle elle n'apportera aucun impact complémentaire sur le tronçon déjà réalisé.**

### 2.3.2 Extension T3 et voie structurante des 40 m

Le projet d'infrastructure nouvelle s'inscrit entièrement dans la première phase du projet de « Voie structurante de 40 m de large » entre l'avenue Paul Montel et l'avenue Auguste Vérola dont les travaux soumis à enquête pour la voie structurante des 40 m sont les suivants :

- la réalisation du réseau d'assainissement de surface des chaussées et des ouvrages de traitement des eaux pluviales avant rejet dans le milieu naturel (séparateurs d'hydrocarbures),
- la mise en place des différents réseaux des compagnies concessionnaires (EDF, GDF, eau potable, opérateurs ...) et du réseau de récupération des eaux usées,
- la confection de la plate forme pour les véhicules,
- **la réservation pour la future plateforme TCSP,**
- la déviation du canal des Arrosants pour assurer le maintien de sa fonction d'irrigation,
- la pose de bordures, la confection des trottoirs et de la piste cyclable, l'éclairage et la plantation d'arbres d'alignement,
- la mise en place de clôture en limite d'alignement et le rétablissement des accès existants si besoin,
- l'aménagement des différents carrefours avec les voies existantes rencontrées,
- la signalisation horizontale et verticale et le mobilier urbain.

Le profil en travers de la chaussée est présenté sur le schéma suivant, avec des aménagements en plusieurs phases en fonction de l'urbanisation existante ou à venir à court ou long terme :



Le profil en travers de la chaussée comprend d'Est en Ouest sur une largeur de 40 m :

- des trottoirs de 4,50 m de largeur en section courante réduits ponctuellement à 1,50 m et 2,50m dans la zone de rétablissement du canal des Arrosants,
- une piste cyclable de 1,50 m de large dans chaque sens de circulation,
- une zone de stationnement de 2 m de large,
- deux voies de circulation par sens de 6 m de large,
- **une zone réservée au transport en commun en site propre (TCSP) de 12 m de large.**

Cet axe structurant a fait lui-même l'objet de deux enquêtes publiques réalisées du 27 juin au 1<sup>er</sup> août 2011 conjointement :

- d'une enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique de la « réalisation d'une voie structurante de 40 mètres de largeur (Phase 1 : Digue des Français – Avenue Auguste Vérola) »
  - valant pour une enquête dite « Bouchardeau » régie par les dispositions des articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du Code de l'environnement
  - et valant pour une enquête portant sur le classement de la voie dans le domaine routier communal
- une enquête parcellaire, comportant étude d'impact.

Ce nouveau boulevard urbain a été déclaré d'utilité publique le 12 décembre 2011.

L'enquête publique Loi sur l'Eau (au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement) a été réalisée du 15 au 30 mars 2012.

La réalisation du projet tramway ne remet en cause ni la conception ni la réalisation de la voie structurante des 40m sur laquelle elle viendra s'implanter après réalisation de celle-ci en 2016. C'est pourquoi, même si les deux projets d'extension de T3 et de voie structurante des 40 m sont articulés dans l'espace et dans le temps, ils ne constituent pas un programme fonctionnel.

**La présente notice part donc du principe qu'au démarrage des travaux de l'extension de la ligne T3, la voie structurante des 40 m aura été réalisée, avec les réservations prévues pour le TCSP, conformément à la déclaration d'utilité publique de ce projet.**

D'ailleurs, dans les marchés de travaux de la voie structurante des 40 m., l'intégration de la plateforme ferroviaire dans la conception permet d'ores et déjà d'intégrer des éléments de voirie et de réseaux divers qui ne seront pas à reprendre lors des travaux tramway, permettant ainsi de faire des économies d'échelle à la métropole.

L'extension de T3 est donc une opération individualisable qui s'implantera sur une infrastructure existante, la voie structurante des 40 m., au moment du démarrage des travaux tramway, laquelle voie structurante a fait l'objet d'études d'incidences, études d'impact à divers titres ainsi que d'enquêtes publiques.

## **2.4 Points de départ pour les impacts du projet**

### **2.4.1 Point de départ temporel**

La présente notice part du principe d'une part que la ligne ouest-est est en cours de réalisation et d'autre part que la voie structurante des 40 m sera aménagée au moment du lancement des travaux d'extension T3. C'est cet état initial qui constitue le point de départ de l'évaluation des impacts de l'extension de T3.

### **2.4.2 Point de départ spatial**

La voie structurante des 40 m est déjà partiellement existante, avec des profils variables. Au sud une section d'environ 1 km entre Digue des français et les concessionnaires auto, et au nord une section d'environ 700 m entre le stade Allianz Riviera et l'avenue Auguste Vérola innervent déjà ces secteurs.

Elle a fait l'objet d'une enquête préalable à déclaration d'utilité publique et valant enquête dite « Bouchardeau » régie par les dispositions des articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du Code de l'environnement et valant enquête portant sur le classement de la voie dans le domaine routier communal et enfin menée en même temps qu'une enquête parcellaire, comportant étude d'impact.

L'étude d'impact de la voie structurante des 40 m a traité de tous les impacts liés à la création d'une nouvelle infrastructure routière intégrant la réservation pour une « future plateforme TCSP<sup>2</sup> » de 12 mètres de large, sur des secteurs déjà urbanisés, des zones en cours d'urbanisation et parfois des zones encore agricoles. Les impacts analysés pour la voie structurante des 40 m étaient donc liés à l'effet d'emprises sur une largeur de 40 mètres.

C'est pourquoi la zone d'impact se limitera essentiellement à la plateforme tramway et aux carrefours dans la mesure où l'autorisation et les études conduites pour la voie structurante des 40 m intégraient le TCSP, et que ces analyses ont déjà été portées à la connaissance du public qui a pu s'exprimer sur le projet global.

Aussi, pour respecter l'esprit du Code de l'Environnement (étude proportionnée), il sera fait un bref rappel des principales conclusions qui ont été tirées du contenu des études réalisées pour présenter les impacts de la voie structurante des 40 m, et donc par voie de conséquence, l'emprise TCSP (état initial et effets).

Enfin, il n'a pas été repéré d'effets négatifs spécifiques au tramway, qui auraient pour objet d'accroître les effets et impacts négatifs permanents analysés pour la voie structurante des 40 m.

Concernant spécifiquement l'extension de la ligne T3, seront par contre développés :

- la thématique transport,
- la thématique projets urbains en lien avec le tramway
- le volet qualitatif de l'insertion du tramway par grand secteur

**En résumé, l'extension de T3 n'apporte aucun effet négatif supplémentaire par rapport à la voie structurante des 40 m sur laquelle il s'implantera, celle-ci existant partiellement, et étant livrée en totalité en 2016.**

**Elle apportera par contre des effets positifs, directs et indirects à court, moyen et longs terme sur le secteur qu'elle desservira, en accompagnant le tissu urbain existant et en anticipant l'urbanisation avec une offre de transports collectifs nouvelle et performante, complémentaire à la voirie dédiée aux véhicules particuliers.**

<sup>2</sup> TCSP : Transport en Commun en Site Propre

## **2.5 Conclusion : les raisons pour lesquelles l'opportunité d'une étude d'impact supplémentaire peut être interrogée**

### **2.5.1 Raisons liées aux tramways**

Le projet examiné consiste à créer une extension d'une ligne de tramway déclarée d'utilité publique le 15 juin 2012, déjà en travaux (depuis octobre 2013) et qui sera presque réalisée au moment du démarrage de ces travaux : la ligne T2/T3 ouest-est.

Lors de l'enquête préalable à la D.U.P. de la ligne ouest-est, il a bien été précisé dans le dossier d'enquête (notamment page 19 de la pièce G – étude d'impact) que la ligne ouest-est « préfigure avec sa branche aéroport/Paul Montel un morceau de la ligne T3 qui ira de l'aéroport à Lingostière desservant la totalité de la Plaine du Var ».

Elle figure dans le schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon 2030 en tant que portion d'une ligne T3 allant de l'aéroport jusqu'à Lingostière.

Nouvelle infrastructure de 3,7 km et disposant de 7 stations nouvelles, ce projet entre donc dans le cadre de « modification ou extension » de « tramways, métros aériens et souterrains, lignes suspendues ou lignes analogues de type particulier servant exclusivement ou principalement au transport des personnes » entrant dans la catégorie n°8 « Transports guidés de personnes » au sens de l'article R122-2 du code de l'environnement.

Le centre de dépôt et de maintenance, le matériel roulant, l'équipement de l'infrastructure, le système et la logique d'exploitation sont communs aux 2 lignes T2 et T3 que le projet d'extension complète vers le nord.

### **2.5.2 Raisons liées à la voie structurante des 40 m**

L'extension de T3 sera réalisée sur un grand boulevard urbain qui sera déjà opérationnel au moment du démarrage des travaux tramway. Le planning de réalisation de la voie structurante des 40 m prévoit un démarrage effectif des travaux à l'issue de l'acquisition des parcelles nécessaires à ce boulevard, soit en octobre 2014, pour une livraison estimée en juin 2016 au plus tard.

Le profil de ce boulevard inclut une emprise T.C.S.P. de 12 mètres. Il a fait lui-même l'objet d'une enquête préalable à déclaration d'utilité publique, valant pour une enquête dite « Bouchardeau » régie par les dispositions des articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du Code de l'environnement, et valant pour une enquête portant sur le classement de la voie dans le domaine routier communal. Ces enquêtes ont été menées en même temps qu'une enquête parcellaire en vue d'expropriation, et, comportant étude d'impact, en 2011.

L'enquête publique Loi sur l'Eau (au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement) a été menée début 2012. Le projet a fait l'objet d'une autorisation le 30/07/2012.

Ainsi, toutes les analyses ont déjà été portées à la connaissance du public qui a pu s'exprimer sur le projet global à plusieurs occasions. Ce projet a été déclaré d'utilité publique le 12 décembre 2011.

### **2.5.3 Raisons liées aux études d'incidences et d'impact déjà menées sur le site et le sujet**

Pour les besoins du projet de tramway ouest-est autant que pour la voie structurante des 40 mètres, de nombreuses études d'incidences et d'impact ont été réalisées sur l'environnement. Elles ont été portées à la connaissance de l'autorité environnementale, des services de l'Etat, et du public au travers des enquêtes. Ces projets ont fait l'objet des autorisations et ont été déclarés d'utilité publique.

Ainsi, les deux projets ont présenté les études suivantes, intégrées à l'étude d'impact ou annexées aux dossiers d'enquêtes pour chacun des projets:

- Etudes air et santé,
- Etude acoustique,
- Evaluation socioéconomique,
- Evaluation appropriée des incidences Natura 2000 (sur la ZPS FR9312025 «basse Vallée du Var »), pour lesquels il a été conclu, sur chacun des 2 projets, qu'il n'y avait aucune incidence sur la ZPS,
- Etude des effets cumulés sur l'environnement des projets de NCA et de la Ville de Nice dans la basse vallée du Var, menée en 2011, incluant 11 projets dont la ligne T2-T3 et son dépôt, l'extension de T3, la voie des 40 mètres, le Canal des Arrosants (volets eau et biodiversité). Les principaux éléments sont présentés ci-dessous.

L'étude des effets cumulés sur l'environnement des projets de NCA et de la Ville de Nice dans la basse vallée du Var, a été menée à titre expérimental en 2010-2011, incluant 11 projets dont la ligne T2-T3 et son dépôt, l'extension de T3, la voie des 40 mètres sur un volet biodiversité et un volet milieux aquatiques.

Concernant le volet Eau, l'extension de T3 est considérée comme accueillie par la voie des 40 mètres, ses impacts sont donc ceux engendrés par la voie des 40 m. Il ressort globalement du volet eau qu'une vigilance doit être maintenue sur l'incidence du rejet des eaux pluviales cumulées par l'ensemble des projets dans la plaine du Var.

Concernant le volet biodiversité, l'extension de T3 est également considérée comme accueillie par la voie des 40 mètres. Il ressort que les projets examinés sont à l'écart des secteurs à plus fort enjeu, dans un contexte déjà très contraint et très dégradé. Les projets concourent principalement à la réduction des habitats de friches et à l'altération des échanges fonctionnels déjà très fragilisés entre vallée du var et son cadre de collines. Des préconisations et mesures sont proposées globalement (dont sites de compensation des effets cumulés résiduels).

L'avis de l'autorité environnementale, délivré le 7/4/2011 pour la voie des 40 mètres et le 3/11/2011 pour la ligne ouest-est a été favorable pour chacun des projets, constatant que les 2 études d'impact étaient complètes, comportant toutes les rubriques exigées par le code de l'environnement, que les enjeux environnementaux ont été pris en compte, que les projets relevaient de l'intérêt collectif.

#### **Impacts et projet**

Dans le cadre de ces études, plusieurs périmètres d'étude ont été déterminés en fonction des thèmes environnementaux abordés et de l'importance de ceux-ci vis-à-vis du projet soumis à enquête. De ce fait l'extension de la ligne T3 a pu déjà être examinée.

- L'aire d'étude étendue, retenue pour la présentation générale du contexte du projet, correspond au périmètre de la métropole Nice Côte d'Azur. C'est celui qui a été utilisé pour l'analyse globale tant pour le tramway que pour la voie structurante.

- L'aire d'étude relative à la zone de desserte du projet, appelée communément « aire d'étude » correspond à la zone potentiellement concernée par les impacts directs ou indirects, permanents ou temporaires. Cette approche permet de décrire les enjeux propres à l'ensemble des thématiques environnementales traitées dans l'étude (milieu physique, milieu naturel, contexte socio-économique, contexte urbain et paysager et organisation des déplacements). Elle peut également correspondre à une bande de 1000 mètres de large soit 500 mètres de part et d'autre de la voie des 40 mètres pour des sujets particuliers.

**Ainsi, l'extension de la ligne T3 interviendra après la réalisation de la ligne ouest-est de tramway et du boulevard urbain, qui ont fait l'objet de nombreuses études sur l'environnement, dans des secteurs déjà très anthropisés, avec des enjeux de préservation faible de la biodiversité sur les espaces directement concernés.**

### 3 CHAPITRE 3 : ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE DU PROJET

AVERTISSEMENT : Cette partie reprend pour l'essentiel les éléments qui constituaient l'état initial des différentes aires d'étude dans le résumé non technique de la voie structurante des 40 m. Pour plus de détails, on se réfèrera à l'étude d'impact ainsi qu'aux différentes études environnementales soumises à enquête publique. La notice Natura 2000 (relative à la ZPS) ainsi que l'étude des effets cumulés sur l'environnement sont jointes en annexe.

Pour l'effet tramway, certains impacts sont étudiés spécifiquement (déplacements, insertion en particulier), les autres ont été repris de l'étude de la ligne ouest-est de tramway quand ils étaient pertinents (même objet technique qui se prolonge).

#### 3.1 Milieu physique

##### Contexte climatique

L'aire d'étude est soumise au climat méditerranéen, caractérisé par des étés chauds et secs et des hivers doux. La pluviométrie est faible, et essentiellement concentrée durant l'automne. La zone d'étude est soumise à des vents importants, principalement des vents de secteur Nord-Ouest.

Les conditions climatiques assez favorables dans la région niçoise ne constituent pas une contrainte en soi. Il faudra toutefois tenir compte des épisodes pluvieux et du contexte local (topographie niçoise et imperméabilisation des sols en secteur urbain dense) et ne pas négliger l'importance de ces pluies dans le dimensionnement du projet.

Le climat général de la zone d'étude correspond aux standards du climat méditerranéen. Ainsi les hivers sont doux et secs et les étés chauds et très secs.

##### Topographie

L'aire d'étude s'inscrit dans la partie basse de la plaine du Var sur le territoire communal de Nice. L'altitude moyenne du terrain est de 22 m et celui-ci est relativement plat. Le projet se trouve, à environ 4 km du littoral. La topographie représente plutôt un atout au regard du projet.

##### Contexte géologique général

L'aire d'étude est principalement localisée sur des formations alluvionnaires hétérogènes, le projet se situe entièrement dans les alluvions quaternaires récentes (colluvions<sup>3</sup> récentes dans le fond de la vallée du Var, poudingues du Pliocène sur les hauteurs).

##### Ressources en eau

###### Contexte hydrogéologique général – Eaux souterraines

L'aire d'étude est concernée au niveau du projet les nappes d'eau souterraine référencées par les codes 6328 « Alluvions du Var et du Paillon » et 6404 « Domaine plissé BV Var et Paillons » par le réseau de bassin Rhône – Méditerranée.

La nappe du Var se trouve en abondance dans les alluvions. Elle est alimentée par infiltration à partir du cours d'eau et des poudingues. Les eaux souterraines de la basse vallée du Var possèdent une bonne qualité chimique pour la consommation humaine et une très bonne qualité bactériologique. La qualité de cette masse d'eau est un enjeu important puisqu'elle alimente 400 000 personnes. Toutefois la forte perméabilité des alluvions la rend vulnérable aux pollutions.

Cinq captages ou champs captants dont les eaux sont destinées à l'alimentation en eau potable des collectivités sont présents dans et à proximité de l'aire d'étude, dans la plaine du Var ; les plus proches sont le champ captant des Sagnes et celui des Prairies.

La présence de ces captages représente une contrainte forte pour les projets dans ce secteur dans la mesure où des périmètres de protection sont délimités afin de préserver la ressource en eau potable qui alimente une grande partie de l'agglomération. Toutefois, elle ne concerne pas la voie structurante des 40 m ni de ce fait le tramway, le captage le plus proche sur cette rive du Var se situant à environ 700 m à l'Ouest : il s'agit du captage des Sagnes.

###### Eaux superficielles

L'aire d'étude s'inscrit dans le bassin versant du Var (plus grand fleuve côtier de la région PACA). Le régime hydrologique du Var est de type pluvio-nival méditerranéen avec des étiages estivaux et des périodes de crues au printemps et à l'automne, parfois importants.

La zone d'étude comprend plusieurs petits vallons latéraux qui ont leur origine sur les pentes des coteaux dominant la plaine du Var. Il s'agit pour la plupart de vallons secs.

###### Qualité des cours d'eau

La zone d'étude se situe dans le territoire 15 du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) : Côtiers Est et Littoral. Elle est incluse dans l'espace "nappe" du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de la basse vallée du Var, dans le périmètre du contrat de baie d'Antibes à Cap d'Ail et du contrat de rivière « Nappe et basse vallée du Var ». Le projet d'extension de la ligne T3 de tramway doit également être compatible avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée-Corse 2010-2015. Celui-ci a été mis en œuvre le 21 septembre 2009.

Cette compatibilité concerne majoritairement la préservation de la ressource en eaux, sur les plans qualitatif et quantitatif. Le projet ne doit pas porter atteinte à l'objectif de bon état écologique.

La qualité de l'eau du Var est bonne mais présente une forte minéralisation. On note la présence de matières organiques. Le projet n'intercepte pas de périmètres de protection de captages d'eau potable.

D'après le SDAGE 2010-2015, le Var présente un risque fort de non atteinte du bon état d'ici 2015 en raison des aménagements existants qui perturbent son fonctionnement. Les objectifs d'atteinte du bon état sont fixés à

<sup>3</sup> Colluvions : dépôts de bas de versants, généralement fins, mis en place par ruissellement diffus et transportés perpendiculairement aux cours d'eau ou vallons secs sur de faibles distances.

l'horizon 2021. Concernant la qualité piscicole, le Var est classé en 1<sup>ère</sup> catégorie piscicole en amont du seuil 7 et en 2<sup>ème</sup> catégorie piscicole à l'aval.

Durant la phase des travaux, une attention particulière sera portée à la préservation de la qualité de la ressource en eaux, par le biais du respect de consignes strictes en matière de gestion des chantiers.

### Usages de l'eau et rejets

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

Une grande majorité des eaux domestiques est collectée et transférée vers les stations d'épuration en service. Les stations d'épuration de Castagniers, Gilette, Utelle et Saint Laurent du Var rejettent leurs effluents dans le Var. La plupart des activités industrielles sont raccordées aux stations d'épuration des communes. Haliotis traite par temps sec 100 000 m<sup>3</sup>/jour, le rejet des eaux traitées se fait en mer.

#### Risques naturels

La commune de Nice est située en zone de sismicité 2 (moyenne) ; ainsi, des règles de construction parasismique sont applicables aux nouveaux bâtiments, et aux bâtiments anciens.

Le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) de la Basse Vallée du Var a été approuvé le 18 avril 2011. Le projet de voie n'est soumis à aucune contrainte relative au risque inondation, suivant ce document.

#### Qualité de l'air

Selon les polluants, les émissions de la métropole Nice Côte d'Azur représentent de 1 à 7 % des émissions de la région PACA et de 20 à 50% des émissions des Alpes-Maritimes. Ce pourcentage important s'explique par la taille de la métropole dont le nombre d'habitants représente plus de la moitié du département des Alpes-Maritimes.

A l'échelle de la métropole Nice Côte d'Azur, l'analyse des émissions par secteurs indiquent que c'est le secteur des transports qui est le principal émetteur de polluants atmosphériques. Les transports routiers sont responsables d'environ 80% des oxydes d'azotes, du monoxyde de carbone et des particules. Les autres sources de pollution atmosphérique sont la circulation aéronautique, et plus loin derrière, les industries présentes dans le secteur et le chauffage urbain en période hivernale.

Deux études spécifiques ont été réalisées dans la zone d'étude par AirPACA (organisme d'analyse de l'air), d'une part pour les besoins des études des lignes de tramway sur l'ensemble du réseau tramway afin d'évaluer la qualité de l'air dans le voisinage des lignes de tramway existante (T1) ou à venir (T2/T3/T4), et d'autre part pour les besoins de la voie structurante des 40 m.

D'une manière globale sur le secteur, les données fournies par AirPACA montrent que l'air dans la zone d'étude est de qualité correcte, avec cependant des pics de pollution à l'ozone lors des journées de fortes chaleurs en été. Lors de ces pics de pollution, la qualité de l'air est suffisamment dégradée dans l'aire d'étude pour qu'une partie de la population (personnes âgées, personnes asthmatiques, enfants,...), présente temporairement des symptômes liés à la pollution atmosphérique (toux, irritations oculaires...).

Localement, une campagne de mesures par tubes passifs des traceurs de la pollution automobile (NO<sub>2</sub> et BTEX) a été effectuée en septembre 2009 pour la voie structurante des 40 m. Les résultats n'ont pas montré de forts taux

de NO<sub>2</sub> dans l'air ambiant. Néanmoins, à proximité des voies de circulation à trafic soutenu des concentrations dépassant sensiblement la valeur limite sont atteintes.

La teneur en benzène est inférieure à la valeur limite (6 µg/m<sup>3</sup> pour 2009) sur l'ensemble des sites de pose et l'objectif qualité (2 µg/m<sup>3</sup>) est dépassé 3 fois.

Concernant le tramway, il apparaît clairement une diminution de la pollution sur les voies qui traversent le corridor tramway de T1. En moyenne on a observé sur T1 une baisse des polluants de l'ordre de - 15 à -17,5 %. Le projet d'extension sur T3 se présente donc comme une opportunité pour limiter la dégradation de la qualité de l'air dans la basse plaine du Var.

#### Bruit, vibrations, odeurs

Aucune source particulière de vibrations et d'odeurs permanentes ou temporaires n'affecte la zone du projet.

### 3.2 Milieu naturel

#### Unités de végétation et flore

L'aire d'étude est essentiellement située en zone urbaine ou agricole. La végétation naturelle est peu présente dans la zone d'étude. La végétation présente est principalement d'origine anthropique et liée à l'agriculture.

Les formations végétales observées dans l'aire d'étude sont dominées par les espèces rudérales habituelles sur les terrains remaniés : grand genêt (*Spartium junceum*), lilas d'Espagne (*Centranthus ruber*), faux millet (*Piptatherum miliaceum*), brome stérile (*Bromus sterilis*)... Ces groupements opportunistes à fort pouvoir de colonisation ne présentent pas d'enjeux de conservation.

L'étude réalisée sur le canal des Arrostants a permis de conclure qu'il ne peut pas être considéré comme fonctionnel sur le plan écologique.

#### Faune

On retrouve dans l'aire d'étude des espèces variées dont certaines spécifiques de la région méditerranéenne. La basse Vallée du Var accueille de nombreuses espèces d'oiseaux, dont certaines protégées et avérées à l'extrémité Ouest de l'aire d'étude rapprochée. Ce qui lui a valu d'intégrer le réseau Natura 2000 en tant que zone de protection spéciale.

Aucun enjeu faunistique spécifique n'a été toutefois mis en évidence dans la zone d'étude resserrée autour du projet de voie structurante des 40 m, et donc de l'extension de T3.

#### Zone de protection réglementaire et inventaires – milieu naturel

La zone d'étude rapprochée n'est concernée par aucune zone protégée pour son intérêt biologique. Elle est en revanche située à proximité de :

- la ZNIEFF 06-140-100, Le Var ; cette ZNIEFF prend en compte l'ensemble du lit du cours d'eau depuis sa source jusqu'à l'embouchure. (distance minimale : ≈ 600 m)
- la ZPS FR9312025, Basse Vallée du Var ; elle suit le tracé de la ZNIEFF entre la confluence avec la Vesubie et l'embouchure du fleuve. (distance minimale : ≈ 600 m)
- la ZNIEFF 06-100-133, Vallons de Lingostière ; cette ZNIEFF concerne ce vallon et une partie de ces affluents, creusés en canyons étroits. (distance minimale : ≈ 1 km)

- le SIC FR9301569, Vallons obscurs de Nice et Saint-Blaises ; ce site concerne un ensemble de vallons humides, ombragés, très étroits et exceptionnellement profonds, appelés localement vallons obscurs (*distance minimale : ≈ 1,2 km*)
- l'arrêté de Biotope FR 3800576, Vallons de Saint-Pancrace, de Magnan, de Lingostière et des Vallières ; il concerne ces vallons et une partie de leurs affluents. (*distance minimale : ≈ 1,2 km*)

Une évaluation appropriée des incidences sur la ZPS conclue que la voie des 40 mètres n'aura pas d'incidence notable sur la conservation des espèces.

### 3.3 Contexte paysager, urbain et patrimoine

#### 3.3.1 Paysage

L'aire d'étude se place au sein d'un territoire aux panoramas variés : berges endiguées du Var, collines boisées, agricoles, bâties soit densément, soit avec un tissu de villas. Elle se trouve au droit de la porte Ouest de la ville de Nice, représentant l'unique couloir de liaison entre l'arrière-pays et le littoral. Les collines environnantes offrent des points de vue sur la vallée du Var et donc, sur l'aire d'étude. Ainsi, ce paysage est relativement ouvert, et le site d'accueil de la voie structurante des 40 m et du tramway est visible depuis les coteaux alentours.

L'« Atlas Paysager des Alpes-Maritimes » répertorie ce secteur dans la famille M' « basse vallée du Var ». L'analyse des unités paysagères comprises dans l'aire d'étude met en avant l'importance de préserver et de valoriser le paysage existant (prise en compte de la mer et du fleuve, préservation de la biodiversité) tout en continuant de développer les activités de la vallée du Var.

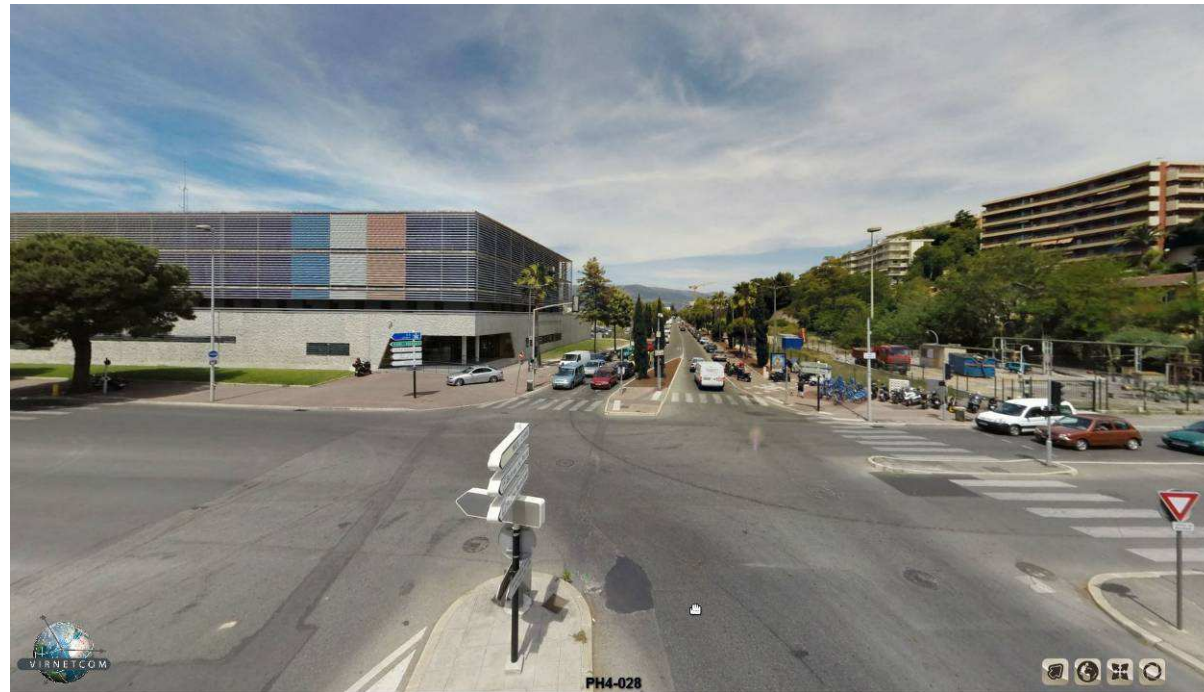
A l'échelle de l'aire d'étude rapprochée, différents secteurs présentent chacun des spécificités paysagères particulières :

- **Secteur Aéroport / Saint-Augustin** : il est fortement marqué par la présence du fleuve Var et de son écosystème riche et préservé. La basse vallée du Var est également un secteur d'activités en plein développement, qui connaît de nombreux projets d'aménagement et de développement économique. C'est déjà un lieu stratégique par l'implantation du centre Administratif des Alpes-Maritimes (CADAM), du pôle tertiaire de l'Arenas, du Marché d'Intérêt National (MIN) et de l'aéroport international Nice Côte d'Azur.
- **Secteur Nikaïa – Centre Administratif / Saint-Augustin** : ce secteur est marqué par la présence du quartier des Moulins, grand ensemble de logements relativement fermé sur lui-même et faisant l'objet d'une opération importante de rénovation urbaine (projet ANRU). Au nord des Moulins se trouve le secteur de Nice Meridia/Ecovallée. Le quartier des moulins et les collines de Sainte Marguerite offrent à la vue des bâtiments élevés, de qualité architecturale diverse. Ils sont très perceptibles dans le paysage.
- **Secteur de la plaine**, il s'agit d'un territoire en mutation. L'occupation est très hétérogène, entre champs cultivés, casse-autos, tissus de villas, hangars, bâtiments artisanaux et industriels, pépinières, installations sportives et de toutes sortes encore. **La voie des 40 mètres existe déjà avec des configurations différentes selon les secteurs considérés, avec au sud une section d'1 km entre Digue des français et les concessionnaires auto, et au nord une section d'environ 700 m entre le stade Allianz Riviera et l'avenue Auguste Vérola. Seule, la zone agricole entre les Arboras et le stade Allianz Riviera est encore vierge de toute infrastructure routière significative.**

Les photos suivantes ont été prises en juin 2014 sur le site de l'extension T3 (ci-contre l'localisation des photos) :







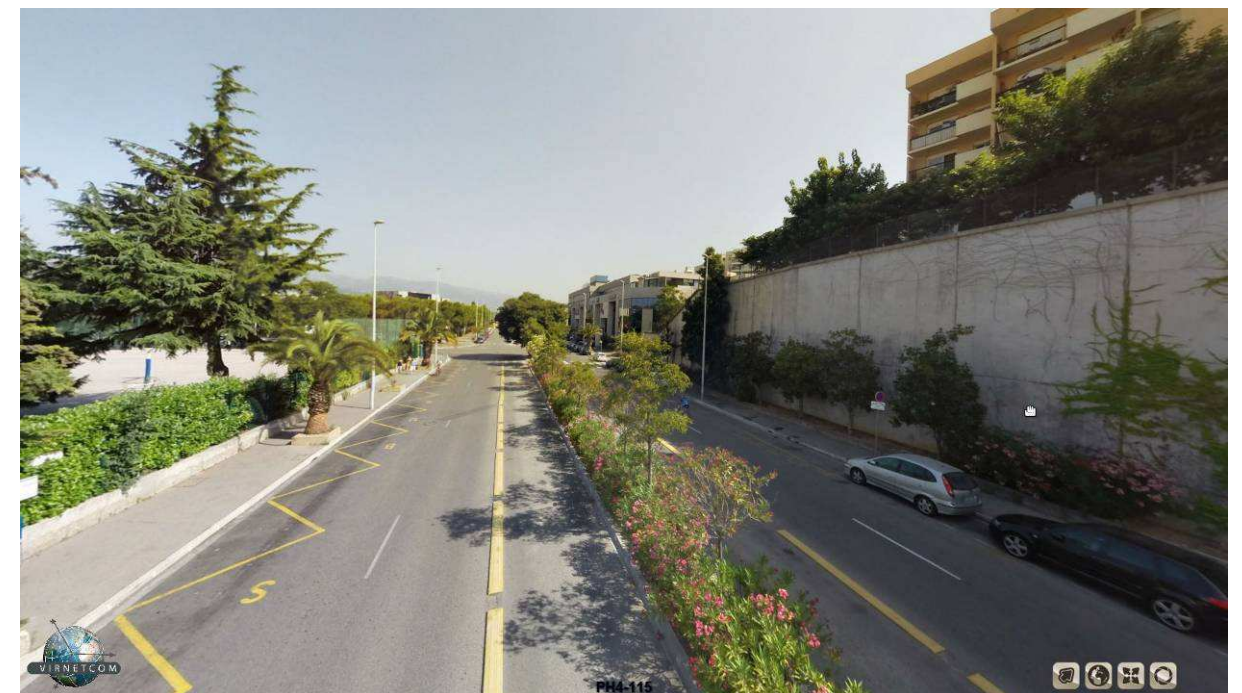
1- Boulevard Simone Veil du sud vers le nord



3- Vue depuis le démarrage de l'extension T3 vers le sud : le quartier des Moulins, le commissariat



2- Vue depuis le démarrage de la voie des 40 m actuellement à 2 voies vers le nord.



4- Boulevard Maurice Slama du sud vers le nord : quartier des concessionnaires – Nice la Plaine 1



5- Section centrale du nord vers le sud entre stade et le Bd Slama dans l'attente de réalisation de la voie des 40 mètres



7- Au nord du stade Allianz riviera vers le sud



6- Au sud du stade Allianz riviera vers le nord



8- Sous le viaduc de l'autoroute vers le nord (terminus)

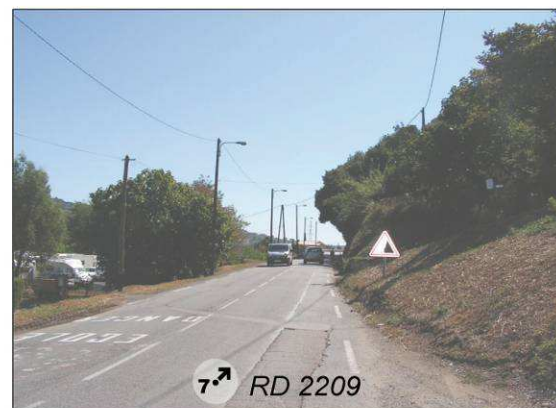
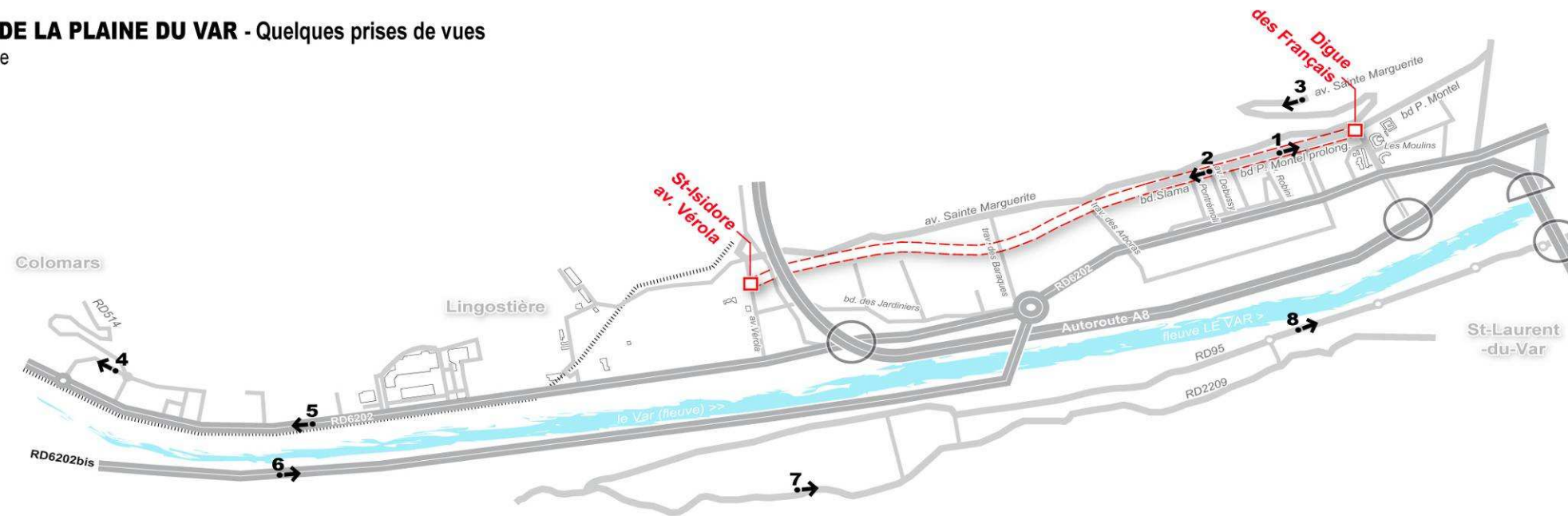


9- Depuis l'avenue Auguste Vérola vers le sud



10- Le futur terminus de Saint Isidore

**VOIRIE DE LA PLAINE DU VAR - Quelques prises de vues**  
sans échelle



### 3.3.2 Patrimoine et archéologie

La zone d'étude n'est concernée par aucun élément patrimonial : ni site protégé au titre de la protection des sites, ni monument historique, ni zone de prescription archéologique. Elle se situe dans la partie Sud de la basse plaine du Var, en pied de coteaux.

## 3.4 Contexte économique et social

### 3.4.1 Population et bassins d'emplois

Avec environ 350 000 habitants en 2014, Nice est la cinquième ville de France et la deuxième ville de la région PACA après Marseille.

La densité de la population, élevée, est de près de 4 850 habitants/km<sup>2</sup> ; elle présente de fortes disparités suivant les quartiers (concentration de la population sur le littoral).

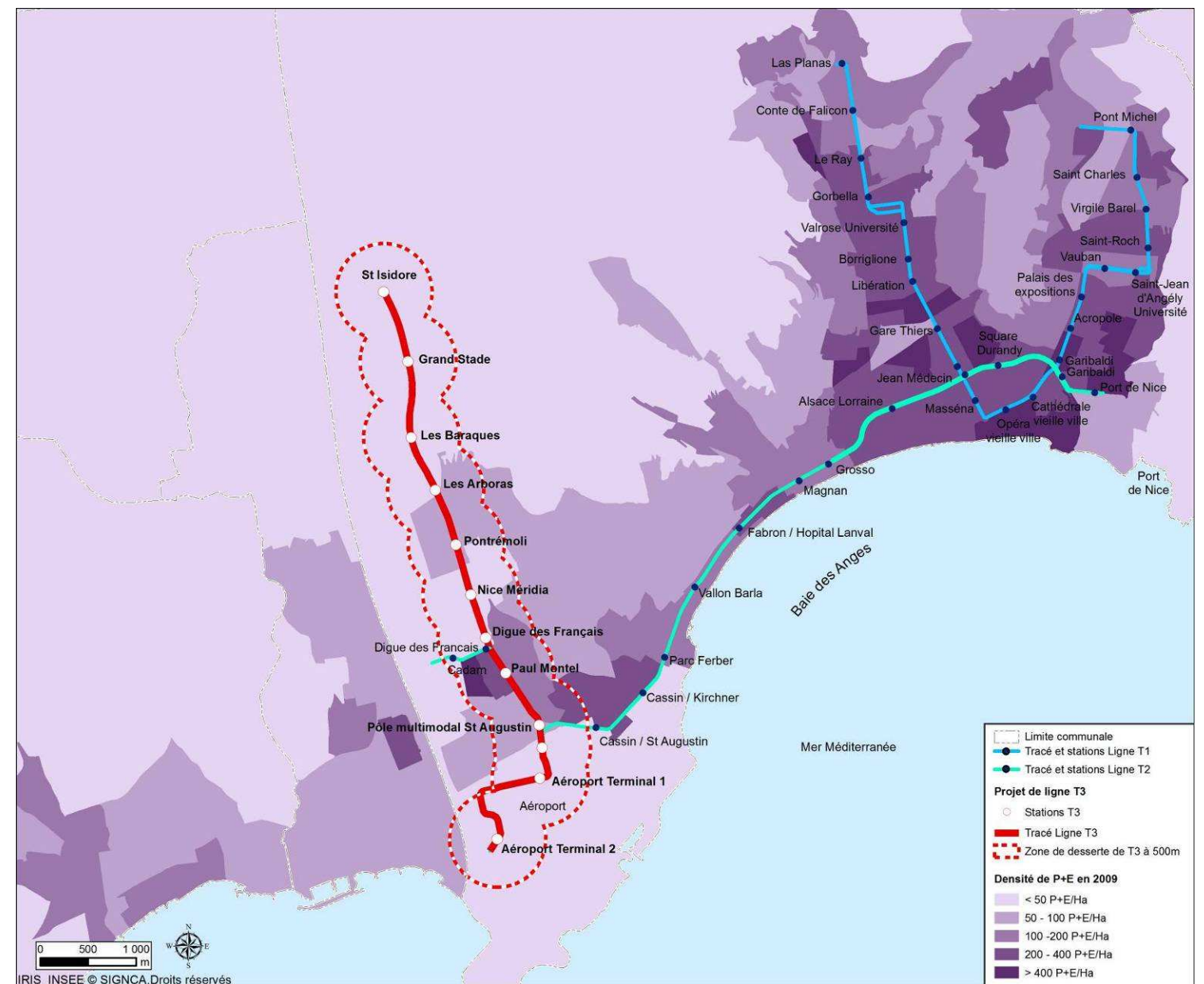
La carte des densités de population et d'emplois actuelles (données 2009) montre des densités inférieure à 50 habitants et emplois par hectare dans le corridor de la ligne 3, entre le quartier des Moulins et le futur stade Allianz Riviera.

Ainsi, on dénombre dans une zone à 500 m à vol d'oiseau de la voie structurante des 40 quelques 12.000 habitants et 3.400 scolaires entre la Digue des français et Saint Isidore, incluant le quartier des Moulins et celui des Sagnes, quartiers politique de la ville en rénovation.

Concernant les activités, on dénombre environ 6400 emplois, dans un secteur aujourd'hui occupé par des grandes et moyennes surfaces commerciales sur quelques polarités comme Nice la Plaine 1, le secteur des concessionnaires automobiles ou encore à Saint Isidore. C'est également sur ce site que vont être créés deux centres commerciaux accueillant notamment Ikea en 2016. Des activités logistiques et tertiaires peu denses complètent l'ensemble.

L'analyse de la répartition géographique des entreprises et des emplois met en évidence la grande activité et l'attractivité du centre-ville et des quartiers de l'Arénas, de l'aéroport et de la plaine du Var.

Densités de population et d'emplois en 2009



### **3.4.2 Equipements présents et projets urbains à venir**

L'aire d'étude représente une liaison entre deux pôles d'équipements importants à l'échelle de Nice Côte d'Azur : le Centre Administratif Départemental (CADAM) et l'aéroport international. Par ailleurs, la zone de projet est jalonnée, tout au long de son parcours, d'un grand nombre d'équipements de proximité.

De grands équipements générateurs de trafics comme le centre administratif départemental (conseil général et Préfecture), la salle de spectacle Nikaïa, le stade Allianz Riviera de 35.000 places, le musée des sports, le centre équestre de niveau national sont également dans ou à proximité de la zone d'étude. Le pôle multimodal de Nice Aéroport est également à proximité.

Au-delà des populations, emplois et équipements existants, le véritable enjeu de la voie structurante des 40 m et, et ce faisant, de la ligne T3 est l'irrigation, la desserte de zones de développement urbain et économique, avec des opérations prévues dans le cadre de l'Ecovallée avec environ 1,2 millions de m<sup>2</sup> programmés dans de nouveaux quartiers urbains d'ici 2026 entre l'aéroport et Saint Isidore. Ce sont au total plus de 25.000 emplois, 11.400 habitants et 5400 logements nouveaux qui vont sortir de terre d'ici 2026.

### **3.4.3 Bâti actuel**

L'aire d'étude rapprochée relie le quartier des moulins et les collines de Sainte Marguerite aux bâtiments élevés et très perceptibles dans le paysage aux territoires encore en mutation de la basse plaine du Var plus hétérogènes.

Elle inclue depuis l'aéroport plusieurs quartiers, dont certains sites emblématiques niçois : le site de l'aéroport international, le centre administratif, le secteur en mutation du futur pôle multimodal, le quartier d'affaires de l'Arénas, le boulevard Paul Montel avec le quartier des Moulins et son projet de rénovation urbaine, le boulevard Simone Veil qui accompagne l'urbanisation, et au-delà des secteurs moins denses voire à dominante agricole.

### **3.4.4 Documents d'urbanisme et de planification**

L'aire d'étude est concernée par plusieurs documents d'urbanisme et de planification : Directive Territoriale d'Aménagement (DTA), Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en cours d'élaboration, le Plan de Déplacements Urbains (PDU), le Schéma Directeur des Transports Urbains à l'horizon 2030, le Programme Local de l'Habitat (PLH).

L'ensemble de ces documents incitent, de par leurs orientations et les objectifs qu'ils présentent, au développement des transports en commun en site propre et notamment à l'extension du réseau de tramway de l'agglomération niçoise.

#### **Loi Littoral**

La loi Littoral codifiée aux articles L. 146-1 et suivants du Code de l'Urbanisme s'applique au territoire de la commune de Nice.

La Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes a été signée le 2 décembre 2003, par le premier Ministre et les ministres concernés.

La plaine du Var y est identifiée comme un territoire stratégique de développement.

Les orientations d'aménagement pour la plaine du Var retenues dans la DTA sont principalement :

- la mise en cohérence des deux rives pour faire de la vallée un « espace lien » au centre de l'agglomération azurienne,
- assurer un équilibre entre les besoins d'espace liés au fonctionnement de l'agglomération et le maintien d'espaces agricoles,
- permettre une gestion de l'espace cohérente avec l'organisation du réseau de transport en commun.

La zone du projet s'appuie sur la voie structurante des 40 m qui traverse un espace agricole à préserver sur plus de 50 ha.

#### **SCOT**

Le SCOT (Schéma de COhérence Territoriale) est actuellement en cours d'élaboration, la phase de réalisation du PADD a été entamée.

Le Préfet des Alpes-Maritimes a délimité le périmètre du SCOT de l'agglomération de Nice Côte d'Azur le 25 juillet 2003 par arrêté préfectoral modifié le 5 février 2004.

Le syndicat mixte d'études et de suivi du SCOT de Nice Côte d'Azur "SYMENCA" a été créé le 11 mars 2004.

L'élaboration du SCOT a été prescrite par délibération le 13 juin 2006. Un diagnostic territorial a été élaboré en juin 2007 et validé par le comité syndical du SYMENCA en décembre 2007. Une première phase de concertation publique a été mise en place.

Dans le cadre de la démarche d'évaluation environnementale qui a été également lancée, l'état initial de l'environnement a été élaboré en mai 2009. Puis, le périmètre du SCOT a été élargi aux communes de Carros, Utelle et Lantosque qui ont intégré, fin 2009, la métropole Nice Côte d'Azur. La métropole a ensuite été créée en décembre 2011, et compte aujourd'hui 46 communes.

La procédure d'élaboration du SCOT est toujours en cours actuellement avec la préparation des travaux relatifs à l'actualisation du diagnostic et des enjeux du territoire ainsi que l'élaboration du document d'aménagement commercial (DAC) qui devra être intégré au document d'orientation et d'objectifs (DOO) du SCOT.

Le projet de SCOT intégrera l'ensemble des projets composant le concept multimodal de déplacements, et non réalisés à ce jour (centre multimodal de Nice Aéroport, lignes de tramway et sites propres bus nouveaux, parcs-relais, etc).

#### **PLU de Nice**

Le projet est concerné par le Plan local d'Urbanisme de Nice approuvé le 23 décembre 2010 et mis à jour pour la dernière fois le 28 Novembre 2013.

En avril 2008, la ville de Nice s'est engagée dans l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme avec la volonté de disposer d'un document prenant en compte les nouveaux défis en matière d'environnement, de logement, de transport, de lutte contre le réchauffement climatique et de développement durable.

Le projet de Plan Local d'Urbanisme (PLU) a été arrêté par le Conseil Communautaire le 29 janvier 2010, puis soumis à enquête publique du 10 mai au 18 juin 2010.

Le PLU de la ville de Nice a été approuvé par le Conseil Communautaire le 23 décembre 2010 et est opposable depuis le 23 janvier 2011. Il a fait l'objet de 2 modifications, la dernière étant applicable depuis 25 juillet 2013.

Les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durable<sup>4</sup> (PADD) du PLU ont pour ambition de promouvoir un modèle innovant « d'éco-territoire » méditerranéen pour faire de Nice la « Ville verte de la Méditerranée ».

Ces orientations générales s'articulent autour des quatre thèmes fondateurs du projet urbain de la ville :

- préserver et valoriser un paysage et un environnement exemplaires ;
- se loger et vivre ensemble ;
- mieux circuler et se déplacer autrement ;
- affirmer Nice comme métropole internationale.

La zone d'étude se trouve en zone urbaine dense UA (secteur UA<sub>i</sub>), en zone urbaine collinaire UB (secteur UB<sub>a</sub>), en zone de développement futur UD (secteur UD<sub>g</sub> et sous secteurs UD<sub>ma</sub>, UD<sub>mb</sub>, UD<sub>mc</sub>, UD<sub>md</sub>, UD<sub>me</sub> et UD<sub>mf</sub>), en zone à urbaniser AU (secteurs AU<sub>d</sub> et AU<sub>f</sub>) et en zone agricole A (secteurs A<sub>a</sub> et A<sub>d</sub>) du PLU de Nice approuvé le 23 décembre 2010.

Aucun espace boisé classé n'est présent dans la zone concernée par le projet.

Vingt emplacements réservés sont présents dont quatre concernent directement le projet de voie structurante des 40 m.

Cinq servitudes d'utilité publique s'appliquent sur le site projeté :

- une servitude de type I3, relative à la distribution et au transport du gaz,
- une servitude de type I4, relative à l'établissement des canalisations électriques,
- une servitude de type PT1, relative aux transmissions radioélectriques,
- une servitude de type PT2, relative aux centres radioélectriques d'émission et de réception contre les obstacles,
- une servitude de type T8, relative aux relations aériennes.

La carte des servitudes a été intégrée au PLU de Nice approuvé en décembre 2010, mis à jour en novembre 2013.

Les infrastructures de transport sont autorisées dans toutes les zones du PLU concernées par l'aire d'étude rapprochée. Dans ce cadre, la réalisation d'une ligne de tramway et de ses opérations connexes (dépôt et parc-relais) dans la plaine du Var est compatible avec le P.L.U.

## P.D.U.

**Le P.D.U. 2007-2015 de la communauté a été approuvé par le Conseil Communautaire le 28 janvier 2008.**

<sup>4</sup> Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable est une pièce majeure du PLU ; il définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la commune.

Son objectif est de réduire la prédominance des déplacements en voiture au profit de ceux effectués en modes doux et en transport en commun. Il est un des cadres de référence du projet d'extension tramway.

La création de lignes de tramway figure au P.D.U.

## 4-5- Risques technologiques

La zone d'étude élargie est concernée par le risque de transport de matières dangereuses, notamment pour l'approvisionnement des stations-services, mais également par le transfert de produits chimiques vers l'Italie.

## 3.5 Organisation actuelle des déplacements, modes doux et stationnement

### 3.5.1 Analyse des déplacements à l'échelle de la communauté urbaine Nice Côte d'Azur

L'enquête ménage déplacements menée en 2009 montre que :

- un ménage sur 4 n'est pas motorisé et près de la moitié des ménages possède un seul véhicule,
- on note une baisse importante de la mobilité<sup>5</sup> en 10 ans (12%) ;
- la voiture est principalement utilisée dans les zones faiblement peuplées au Nord de Nice ;
- la part modale des déplacements en Transports Collectifs (TC) atteint 10% (soit 2 points de plus en 10 ans) ;
- sur tout le littoral, les modes alternatifs dominant pour les déplacements internes, et en particulier à Nice. L'effet tramway est venu renforcer un réseau TCU relativement dense, avec des voies bus dans les parties les plus denses, en particulier sur l'axe rue de France-Californie-Cassin ;
- en centre-ville, 2/3 des déplacements se font à pied, à vélo ou en transports collectifs ;
- le travail motive 2 fois plus les déplacements d'échanges entre les différents ensembles du territoire que les déplacements internes, mais, en volume de déplacements, ce sont les déplacements internes à la ville de Nice qui dominent,
- le relief collinaire conduit à concentrer les déplacements sur la zone littorale.

### 3.5.2 Réseau viaire et trafic automobile

L'aire d'étude rapprochée est en interaction avec la plupart des axes structurants des déplacements sur l'ouest de Nice. Ainsi, les principales voies de la zone d'étude sont :

- dans le sens Nord-Sud :

<sup>5</sup> La mobilité est le nombre moyen de déplacements réalisés par jour et par habitant au cours d'un jour de semaine, hors vacances.

- l'autoroute A8, à 2x3 voies séparées par un terre-plein central,
- la RM6202, à 2x2 voies séparées par un terre-plein central,
- le boulevard Maurice Slama au Sud, à 2x1 voie séparées ou non par un terre-plein central avec du stationnement,
- deux voies communales (avenue Sainte-Marguerite, boulevard des Jardiniers,...), à 2x1 voie par sens de circulation.
- dans le sens Est-Ouest :
  - l'avenue Auguste Vérola au Nord, à 2x1 voies,
  - la traverse de la Digue des français, à 2x2 voies,
  - de nombreuses voies communales et chemins ruraux (avenue Pontrémoli, chemin des Arboras, traverse des Baraques,...). Ces routes sont toutes à 2x1 voie par sens de circulation.

La carte ci-après illustre les niveaux de trafic relevés actuellement (2010), en moyenne journalière annuelle. Elle appelle les commentaires suivants :

L'autoroute A8 passe en parallèle à la côte en partie Sud de la zone d'étude, puis suit le fleuve du Var sur 5 km pour ensuite reprendre sa direction première.

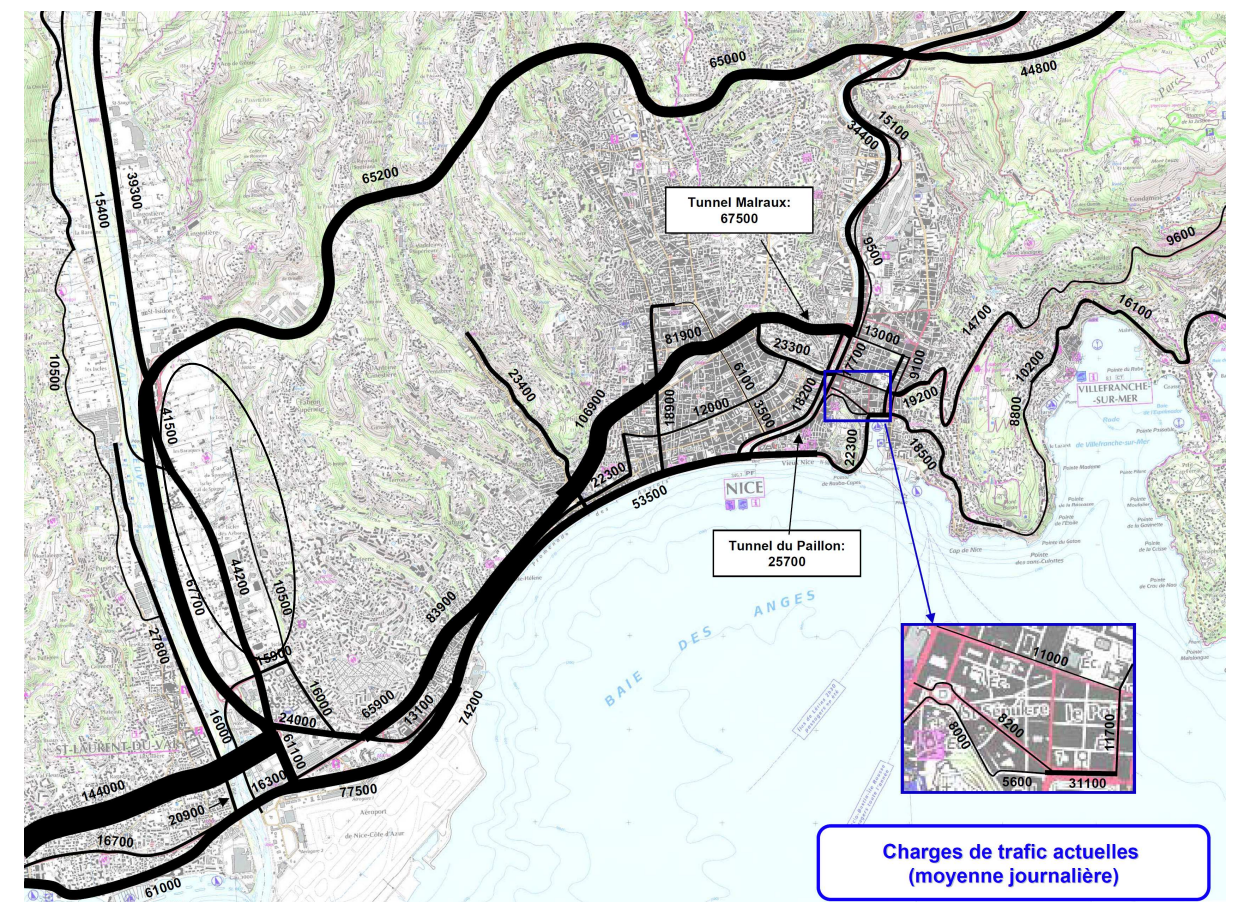
#### Flux de déplacements locaux sur la voie structurante des 40 m support de l'extension de la ligne T3

Du fait de la topographie, Nice concentre ses voiries sur les rares espaces plats disponibles (ci-dessous une carte permettant d'avoir une vision globale sur l'organisation des voiries les plus structurantes). Cette carte ne prend pas en compte la voie des 40 m en pied de colline Est à créer dans la plaine du Var, et support de l'extension T3.

- Les axes les plus chargés sont localisés sur en entrée Ouest de Nice et en traversée Ouest-Est de la ville (A8, Promenade des Anglais et voie Mathis). Cela se justifie aisément par la localisation de Nice au sein de la métropole azurée. **Par conséquent, les ponts sur le Var apparaissent actuellement comme le verrou qui limite l'accessibilité VP à Nice.** Actuellement, on relève sur cet écran près de 220 000 véh/j ;
- Comparativement, les charges de trafic sont nettement plus faibles à l'Est de Nice, au niveau des corniches et de l'A8. Le trafic est de l'ordre de 90 000 véh/j sur cet écran (le trafic sur la Grande Corniche est estimé à moins de 10 000 véh/j) ;
- A l'intérieur de Nice, les axes les plus chargés sont la Promenade des Anglais (77 500 véh/j à Carras, diminuant progressivement à mesure que l'on s'approche du centre) et la voie Mathis (entre 65 et 110.000 véh/j, maximum à la hauteur de la place Saint Philippe)
- Dans la Plaine du Var, la proximité de l'autoroute A8 cumulée à celle de la M6202 (2\*2voies) voire à celle de la M6202 bis assure une bonne desserte du secteur.



Réseau viaire sur le littoral métropolitain



Traffic routiers dans le secteur



■ **Secteur Saint Isidore au nord**

Des études récentes réalisées notamment pour le grand stade par transitec, il ressort que **le secteur proche du stade est actuellement support d'un trafic très conséquent se caractérisant par une large prédominance du transit**, ceci s'expliquant par le nombre limité de voiries présentes sur le secteur (donc volume de trafic d'échange réduit).

Malgré cette structure des flux (répartition échange/transit/interne), la concentration de trafic reste forte. En effet, du fait de la faible densité du réseau viaire, les flux automobiles sont très significatifs sur la **M6202** (jusqu'à 43'000 véh/jour). **Les principales intersections jalonnant cette voirie présentent ainsi des réserves de capacités réduites aux heures de pointe en semaine.**

■ **Secteur Saint-Augustin au sud, support du pôle Nice Aéroport**

Plus au Sud, sur le secteur Saint-Augustin, **le maillage du réseau viaire est très dense, dans un périmètre physiquement contraint par l'aéroport au Sud, le Var à l'Ouest et le relief au Nord**. Saint-Augustin se trouve à un point de convergence entre le réseau structurant de l'agglomération niçoise (Promenade des Anglais, voie Pierre Mathis, route de Grenoble) et l'autoroute A8). De nombreux points d'échanges majeurs, au fonctionnement complexe, ponctuent le linéaire de voirie.

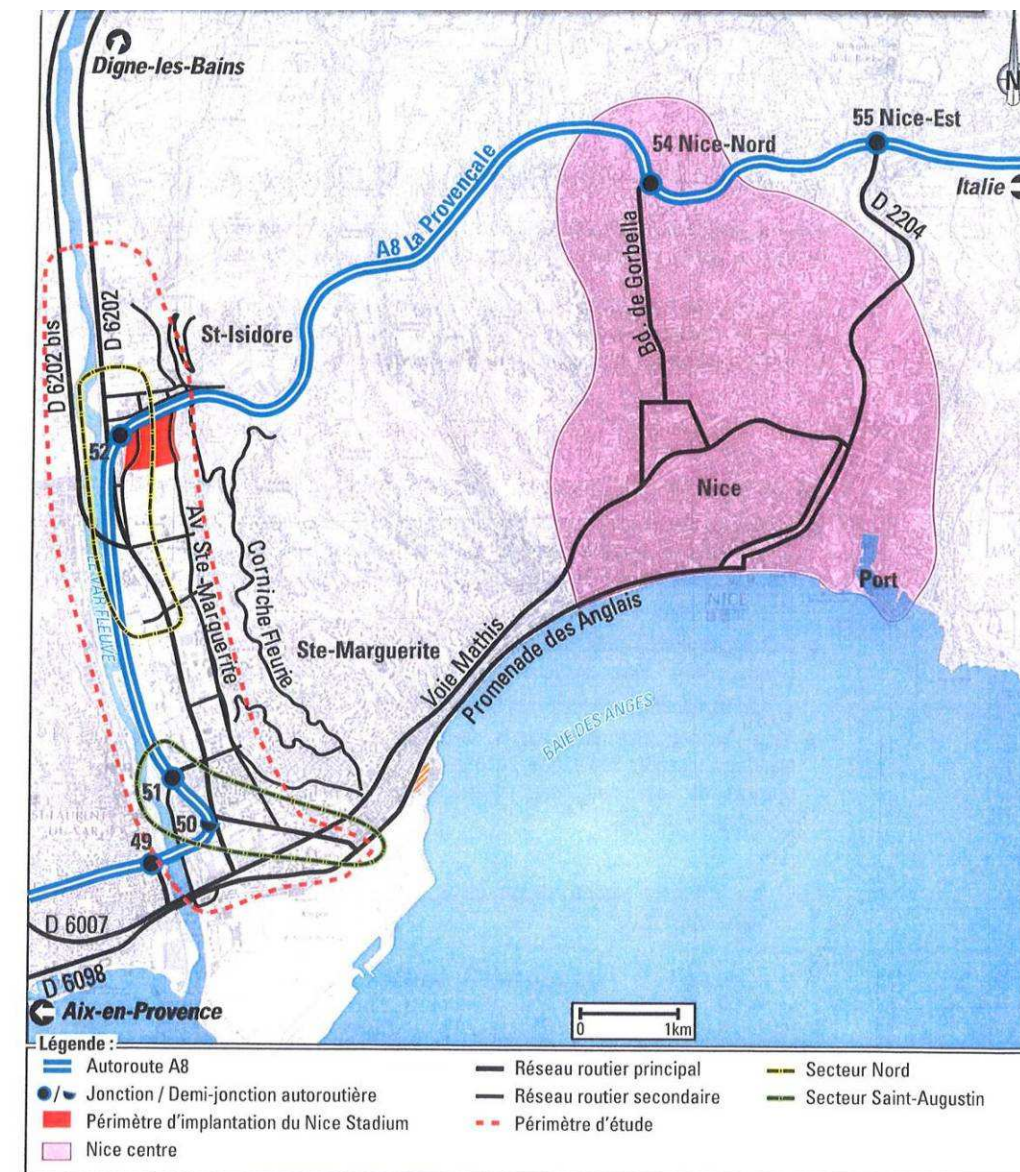
**La capacité du réseau viaire est globalement importante**, avec sur le réseau structurant d'agglomération des voiries calibrées à 2x2 voies (route de Grenoble, voie Mathis, boulevard René Cassin, boulevard Georges Pompidou, boulevard Montel), voire à 2x3 voies (Promenade Edouard Corniglion-Molinier) **mais avec des dysfonctionnements importants**. Ainsi il ressort que :

- le trafic est très étalé sur la journée, avec des périodes de pointe peu marquées (8% du trafic journalier), **la circulation reste donc importante sur l'ensemble de la journée;**
- le trafic est sensiblement identique aux périodes de pointe du matin et du soir ;
- **l'autoroute canalise entre 11.000 et 12.000 véhicules/heure** (2 sens confondus) sur son tronçon le plus chargé (entre Nice Promenade et Saint-Laurent du Var) et est donc **en limite de capacité dans le secteur et régulièrement saturée aux heures de pointe** sans possibilité d'élargissement. Plus au nord, elle est largement diminuée sur le tronçon de la Plaine du Var.
- les échanges avec l'autoroute sont répartis de façon homogène entre les différents échangeurs du périmètre, Nice Promenade étant un point d'entrée/sortie majeur malgré un échangeur ne permettant pas toutes les entrées/sorties sur/ depuis l'A8 ;
- la Promenade concentre 60% des flux Est/Ouest sur le secteur, et l'absence de points d'échanges implique qu'il s'agit essentiellement de trafic de transit à l'échelle du périmètre d'étude ;
- Au niveau de chaque point d'entrée/sortie du périmètre d'étude, et au regard du calibrage actuel de la voirie et de la demande de déplacements, une analyse capacitaire a été réalisée :
  - sur l'écran Est (**lien avec Nice centre**), **les carrefours sont globalement en limite de capacité** : le trafic passant par cet écran ne peut pas augmenter de façon significative en l'état actuel du réseau viaire à l'heure de pointe du soir (18-19h),
  - l'écran Nord (lien avec la plaine du Var) **présente une légère réserve de capacité**, notamment **au niveau de l'échangeur de Saint-Augustin** et de l'autopont de la route de Grenoble, l'écran Ouest (lien avec la rive droite du Var) présente une réserve de capacité

importante sur les RM6007 et RM6098, mais l'absence d'échanges entre ces voisins réduit cette fluidité

- C'est l'écran nord qui pose le plus de problème de fluidité de circulation.

Structure viaire simplifiée de Nice



**Le réseau routier de Nice et de NCA présente une desserte du territoire adaptée à sa topographie. Les principales infrastructures routières (autoroute A8, RM6202, RM6007, RM6098) connaissent une forte sollicitation sur le littoral, notamment au niveau de l'entrée ouest de Nice (secteur Saint-Augustin). Le réseau routier fonctionne en limite de capacité sur le littoral et certains axes clés présentent ponctuellement des phénomènes de congestion qui pénalisent les déplacements**

Le réseau routier de la basse vallée du Var étant limité, la réalisation de la voie des 40 m et du tramway sont prévus pour améliorer la capacité de déplacements dans le secteur. Préserver l'attractivité des équipements commerciaux et le développement des activités conforte le dynamisme de la ville.

### 3.5.3 trafic poids lourds

Le trafic poids-lourds est important dans la zone : autoroute A8, présence du Parc d'Activités Logistiques de Saint-Isidore, nombreux commerces à alimenter, RM 6202 voie principale de desserte de l'arrière-pays. Il représente environ 7 % du trafic constaté sur l'autoroute A8 sur le secteur.

### 3.5.4 Déplacements en transports en commun

Deux réseaux de transport en commun routier desservent la zone d'étude (réseau urbain et interurbain). Les fréquences de ces bus sont peu importantes.

#### Secteur de Saint Isidore

En l'absence de la voie de 40 mètres, le secteur est desservi en nord/sud par la RM6202 et par l'avenue sainte Marguerite en contre-haut de la plaine du Var.

La route de Grenoble au milieu de la plaine est empruntée par les lignes 59 et 70 (arrivant via la RM202bis). A l'heure de pointe du matin, la ligne 59 (322.000 passagers/an) a un intervalle de passage de 50 minutes, la ligne 70 de 15 minutes. La RM202 est également empruntée par les lignes 730, 740, et 750 qui vont vers le haut pays.

Sur les contreforts des collines Sainte Marguerite/Corniche fleurie, la ligne 11 (244.000 passagers/an) qui part de Saint Isidore emprunte l'avenue Sainte Marguerite, en contre-haut de la plaine du Var, sans contact avec celle-ci.

Plus au sud, la plaine est desservie par quatre lignes de bus qui relient le secteur de Nice La Plaine (lignes 51 – 61.000 passagers/an et 10), le CADAM (centre administratif) au centre-ville de Nice (lignes 9, 23, 59 et 70), à l'Arénas (ligne 51 61.600 passagers/an) ou encore à Saint-Laurent-du-Var (lignes 10 et 51). La ligne 9/10 est fréquentée par 5 millions de passagers/an, la ligne 23 par 2.5 millions de passagers/an.

La réalisation de la ligne T3 va permettre une nette amélioration des services de transports urbains dans ce secteur, en offrant une ligne forte de TC là où rien n'existe aujourd'hui.

### 3.5.5 Réseau ferré et TER

Dans la plaine du Var, le réseau ferré a une orientation Nord-Sud (chemin de fer de Provence) et Est-Ouest (SNCF). Le projet d'extension de la ligne T3 est directement concerné par les chemins de fer de Provence dont une halte se situe à 300 mètres à vol d'oiseau du terminus du tramway à Saint Isidore.



### **3.5.6 Circulations douces : réseau cyclable, déplacements piétons**

Concernant les modes de déplacements dits « doux », à savoir les cycles et les piétons, plusieurs actions sont d'ores et déjà engagées :

- mise en œuvre par le Conseil Général du Plan Vélo 2005-2015 dont l'objectif est d'aménager, à terme, un réseau continu de 278 km et de nombreuses boucles touristiques,
- sur la commune de Nice, mise en place du dispositif « Vélos Bleus » comportant à terme 175 stations et 1 750 vélos et développement des pistes existantes,

Les cheminements modes doux sont toutefois, en l'état actuel, peu nombreux dans la zone d'étude, dans l'attente de la réalisation de la voie structurante des 40 m.

### **3.6 Réseaux techniques**

L'ensemble des réseaux est recensé dans l'aire d'étude dans la zone d'étude : AEP, eaux usées, électricité, gaz,... Il n'y a pas de problème particulier qui ne soit géré dans le cadre de la voie structurante des 40 m.

### **3.7 Ambiance sonore**

La campagne de mesures acoustiques qui a été réalisée en 2009 par le cabinet SETEF sur site pour la voie de 40 mètres, montre que la zone prévue pour la réalisation du projet peut être considérée comme une "zone d'ambiance sonore préexistante modérée".

### **3.8 Pollution lumineuse**

Les principales voiries existantes de l'aire d'étude sont éclairées par de grands candélabres. A cela s'ajoute, localement, l'éclairage des magasins.

### 3.9 Synthèse des enjeux liés directement à l'extension de la ligne T3

L'analyse de l'état initial du site et de son environnement montre les enjeux du site au regard des caractéristiques du projet, sachant que la voie structurante des 40 m aura créé de facto un site artificiel limitant les impacts physiques et naturels du projet tramway :

THEME	ENJEU	SENSIBILITE PROJET	AU
<b>Milieu physique</b>			
Topographie-relief	Espace plat au pied des collines	Traité par la voie des 40 m - négligeable	
Contexte géologique	Terrains alluvionnaires mais recouverts par l'aménagement de la voie structurante des 40 m	Traité par la voie des 40 m - aucune	
Eaux superficielles	Fleuve Var éloigné du site et nombreux vallons adjacents	Traité par la voie des 40 m - négligeable	
Eaux souterraines	2 champs captants éloignés de 700 m à l'ouest	Traité par la voie des 40 m - négligeable	
Risques naturels	Risque d'inondation et risque sismique moyen	Traité par la voie des 40 m - Respect des normes	
Qualité de l'air	Air pollué par les transports	moyenne	
<b>Milieu naturel</b>			
Zones protégées	2 ZNIEFF, une ZPS, un SIC, un arrêté de biotope à entre 600 m et plus d'1,2 km, canal des arrosants en trame bleue	Corridor écologique du canal des arrosants traité par la voie des 40 m - négligeable	
Natura 2000	Site le plus proche à 700 m à l'ouest (ZPS fleuve Var)	négligeable	
Flore/Habitat	Habitats et espèces liées à la présence de l'homme et de l'agriculture	aucune	
Faune	Nombreuses espèces d'oiseaux mais aucun enjeu faunistique	aucune	
<b>Contexte paysager, urbain, patrimoine</b>			
Patrimoine et archéologie	Aucun élément patrimonial avec aucun enjeu	aucune	

<b>Contexte économique et social</b>			
Population et emplois	12.000 emplois et 6.400 emplois desservis	moyenne - accompagnement de l'existant et du futur au sein de la voie des 40 m	
Equipements et grands projets	Evolution attendue de certains secteurs avec la création de pôles commerciaux	moyenne - accompagnement en complément des voies VP	
Bâti	Evolution attendue de certains secteurs avec la création de nouveaux quartiers mixtes plus ou moins denses	moyenne - accompagnement de l'existant et du futur en complément des voies VP	
<b>Organisation des déplacements - stationnement</b>			
Déplacements VP	Evolution des déplacements à la hausse du fait de l'urbanisation et équipements générateurs nouveaux	Faible, limitation potentielle de la hausse trafic VP	
Offre TC	Remaniement de l'offre TC liée au tramway et à sa connexion avec les CP et le TER littoral	Forte avec la création d'une ligne forte TC là où il n'existe rien à ce jour	
Stationnement	Création de places de stationnement liées aux équipements et à l'urbanisation	Moyenne : normes PLU allégées dans corridor tramway	

## 4 CHAPITRE 4 : PRESENTATION DU PROJET

### 4.1 Le tracé de la nouvelle infrastructure

L'extension de la ligne T3 du tramway de l'agglomération niçoise, fera suite à la réalisation de la ligne de tramway ouest-est dont une partie préfigure la ligne T3. Cette ligne ouest-est est actuellement en travaux, avec un démarrage de l'opération en octobre 2013.

Le projet d'infrastructure nouvelle s'inscrit entièrement dans la première phase du projet de « Voie structurante de 40 m de large » entre l'avenue Paul Montel et l'avenue Auguste Vérola, avec une plateforme installée en position centrale sur 3,7 km avec 7 stations. Cette voie des 40 mètres existe déjà avec des configurations différentes selon les secteurs considérés, sauf sur la zone agricole entre les Arboras et le stade Allianz Riviera où nulle infrastructure routière est absente. Celle-ci sera livrée à l'été 2016 (le marché des travaux a été attribué en septembre 2014)

La ligne T3 sera exploitée sur 6,6 km entre l'Aéroport Terminal 2 et la station Saint Isidore située sur l'avenue Auguste Vérola.

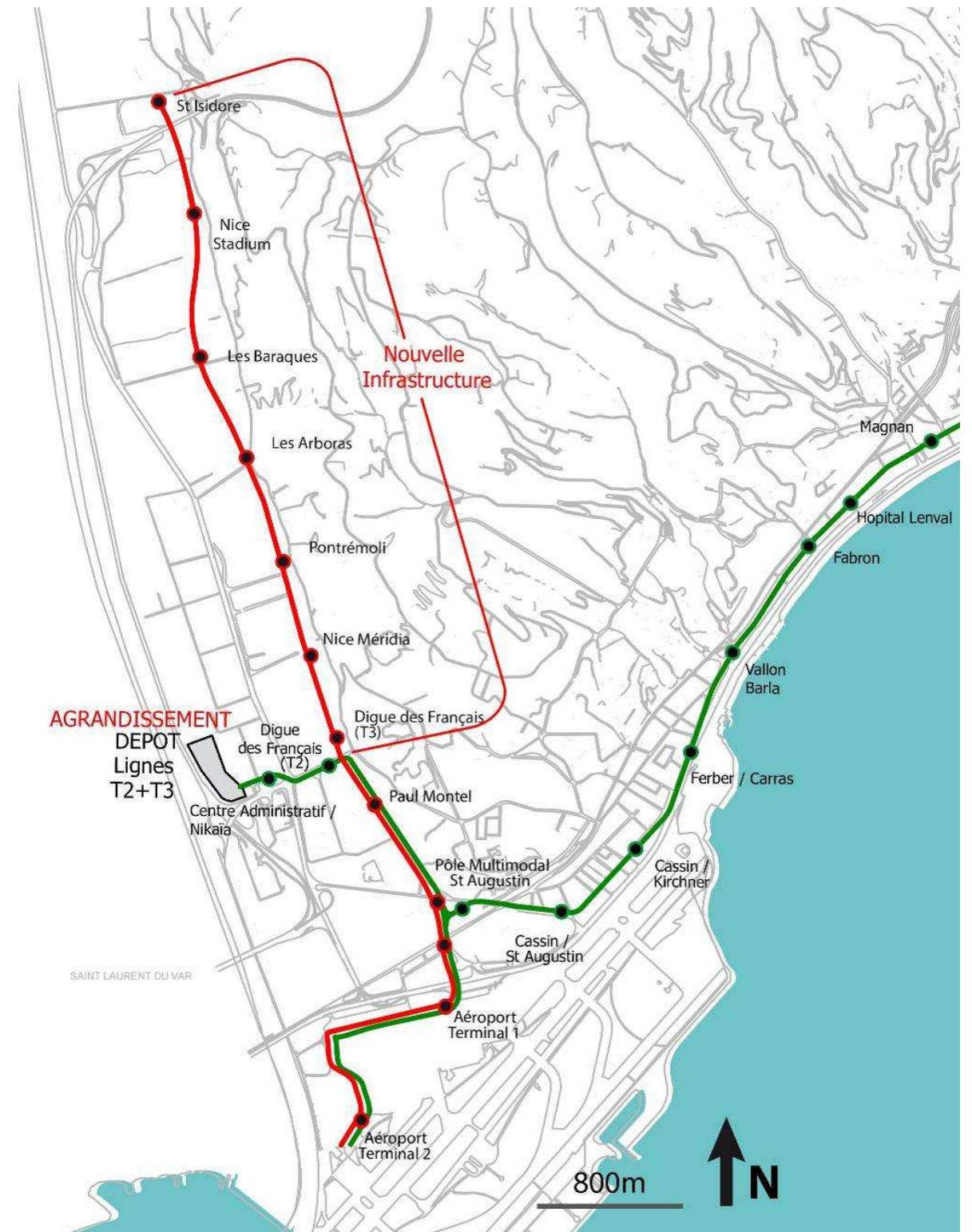
Elle circulera sur :

- l'infrastructure commune avec la ligne Ouest-Est sur 2,9 km entre l'aéroport Terminal 2 et la Digue des Français (projet en cours, mise en service à l'horizon 2017) ;
- une infrastructure nouvelle spécifique au projet de ligne T3 dans la Plaine du Var entre la Digue des Français et l'avenue Auguste Vérola (Saint Isidore) sur le projet neuf de la voie structurante des 40 m.

Les aménagements liés directement à la mise en place de cette extension de ligne sont de plusieurs types :

- réalisation de la plateforme tramway (largeur de 6m50 correspondant au gabarit limite d'obstacle-GLO)
- adaptation des carrefours existants pour assurer la priorité à la ligne,
- 7 stations aériennes avec leurs quais (largeur de 12m40 sur longueur de 54 m)
- ensemble des équipements et systèmes liés au fonctionnement et à l'exploitation de la ligne
- végétalisation de la plateforme

Le centre de dépôt et de maintenance, le matériel roulant, l'équipement de l'infrastructure, le système et la logique d'exploitation sont communs aux 2 lignes T2 et T3. Il est prévu d'acheter 9 rames de tramway supplémentaires par rapport à la ligne ouest-est, les rames de réserve étant communes aux 2 lignes.





Vue depuis le démarrage de l'extension vers le nord, et la voie des 40 m actuellement à 2 voies.



Vue depuis le démarrage de l'extension vers le sud : le quartier des Moulins, le commissariat

## 4.2 Principales caractéristiques

Les principales caractéristiques du projet sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Fiche d'identité du projet de ligne T3 une fois l'extension réalisée

Longueur de la ligne	6,6 km dont 2,9 km en commun avec la ligne T2
Nombre de stations	11 stations dont 4 stations en tronc commun avec la ligne T2
Interstation moyenne	670 mètres
Intervalle de passage en heure de pointe	6 minutes Et 3 minutes en tronc commun avec la ligne ouest-est T2/T3
Vitesse commerciale moyenne	22 km/h
Matériel roulant	9 rames hors réserve de 300 personnes sur fer - longueur = 44 m - largeur = 2,65 m Matériel identique à T2
Parcs relais	2 parcs relais en tronc commun avec la ligne ouest-est T2/T3: Saint-Augustin: 200 places Digue des Français: 250 places
Pôles d'échange	Pôle Multimodal Nice Aéroport (en tronc commun avec la ligne ouest-est T2/T3)
Fréquentation annuelle attendue en 2020	3 520 000 voyageurs (flux régulier et événementiels)

### Centre de maintenance Nikaïa

Dans le cadre du projet de ligne Ouest-Est T2/T3, un nouveau site de maintenance et de remisage des rames, différent de celui utilisé pour la ligne T1, sera construit. Il est situé à proximité du stade Charles Ehrmann et de la salle de spectacle Nikaïa (sur le tracé de la ligne ouest-est T2/T3). Ce site est aujourd'hui un terrain occupé par des activités sportives.

Le remisage est conçu de façon modulaire pour s'adapter au nombre de rames réellement présentes sur le site. Ce dépôt permettra d'accueillir 37 rames des lignes T2 et T3. Il intègre d'ores et déjà les 9 rames de l'extension T3.

Le site accueillera également des locaux sociaux pour le personnel d'exploitation et de maintenance, ainsi qu'un parc-relais de 250 places accessible facilement depuis l'autoroute A8.



Stations et distances interstations de la ligne T3

Ainsi, la nouvelle infrastructure tramway à créer au nord de la Digue des Français est de 3,7 km, compte 7 stations avec une interdistance moyenne de 670m.

### 4.3 Les objectifs du projet

Inscrit au schéma directeur du réseau de transport urbain, l'intérêt de réaliser ce projet dès à présent est multiple.

- Il est indispensable d'**étendre le tramway rapidement vers le nord de la plaine du Var, pour accompagner et structurer l'Opération d'Intérêt National Ecovallée/Écocité, en irrigant de façon qualitative les nouveaux quartiers qui y sont livrés d'ores et déjà.** Au total, c'est près de **1,2 millions de m<sup>2</sup> qui devraient être construits d'ici 2026** dans l'Écocité entre l'aéroport et Saint Isidore et seront desservis par cette extension T3.

Il ne s'agit plus de construire une ligne de tramway en réparation d'une ville existante, et enclavée, mais au contraire de **profiter d'une page presque blanche pour écrire la ville de demain**, et combiner les atouts d'un mode de transport performant à un urbanisme exemplaire du développement durable, **réduisant la part modale de l'automobile dans l'espace public notamment.**

- Cette **liaison** directe entre l'aéroport et le quartier de Saint Isidore **viendra innover le quartier en rénovation urbaine des Moulins (10.000 habitants)** et les **nouveaux quartiers urbains mixtes** en plein développement, donc tout à fait conforme aux enjeux de mixité sociale et de revitalisation des quartiers. **De grands équipements attractifs** tels que le grand stade de 35.000 places Allianz Riviera, le musée des sports, le centre équestre de niveau national, ou encore un nouveau grand centre commercial accueillant notamment Ikea en 2016 **seront ainsi desservis par le tramway.**
- **Le maillage obtenu par la création d'un véritable bouclage triangulaire de TCSP** (train des chemins de fer de Provence et lignes de tramways) entre la gare du sud en pleine ville, le pôle multimodal de Nice Aéroport et le nord de l'écovallée, **réduit les effets de la saturation progressive mais inéluctable des infrastructures de transport** dans ce secteur clé d'accès à Nice et aux zones d'échanges en entrée de ville et vers le nord de la métropole.
- En effet, la densification de la rive droite à St Laurent au droit des franchissements du fleuve Var, la création du Grand Arénas, du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport, la nouvelle halle d'expositions (et leurs 680.000 m<sup>2</sup> SHON), l'arrivée des lignes de tramway notamment vont réduire singulièrement les possibilités de circulation routière – donc aussi la performance des lignes de bus- sur le quartier stratégique de l'embouchure du Var.

#### 4.3.1 Les projets urbains à venir le long du boulevard urbain

Véritable accélérateur du développement urbain, cette seconde ligne nord-sud T3 (comme T1 dans l'hypercentre) sera l'épine dorsale des nouvelles zones existantes et à urbaniser dans la basse plaine du Var au sein du boulevard urbain.

L'enjeu est ici d'une part de desservir des secteurs existants essentiellement à dominante commerciale, mais hétéroclites et disparates, et d'autre part d'anticiper l'urbanisation, grâce à un tramway qui ici devient une véritable colonne vertébrale permettant de revoir à la baisse le coût d'équipement des nouveaux quartiers urbains denses.

Il s'agit d'étendre le tramway vers le nord de la plaine du Var, pour accompagner et structurer l'opération Ecovallée qui possède le label Ecocité, menée en particulier par l'EPA Plaine du Var.



Il permet ainsi de développer l'urbanisation et les équipements métropolitains nouveaux là où les transports publics peuvent être efficaces.

**D'ici à 2026, dans la Plaine du Var et à proximité immédiate de la future ligne T3, vont être développées plusieurs opérations urbaines représentant plus d'1,2 million de m<sup>2</sup> (hors équipements sportifs et aménagements de la « plaine des sports »).**

Ainsi, 3 grandes opérations urbaines seront livrées progressivement jusqu'en 2026 : le quartier du grand Arenas, le quartier de Nice Méridia Sainte Marguerite, et le quartier du grand stade Allianz Riviera. **Ce sont au total plus de 25.000 emplois, 11.400 habitants et 5400 logements nouveaux qui vont sortir de terre d'ici 2026.**



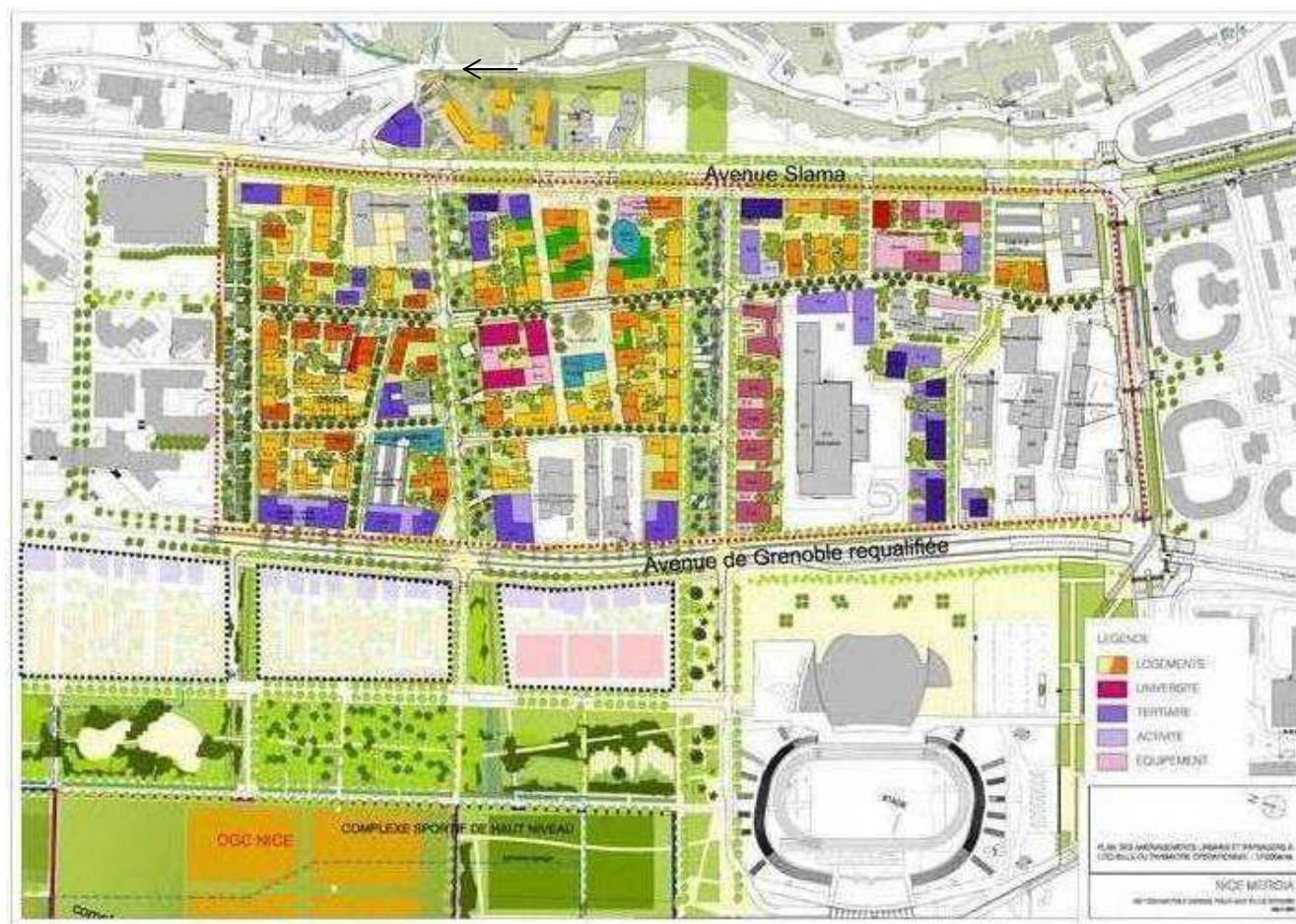
### Projet Nice Méridia

L'opération Nice Méridia est un premier secteur opérationnel de 24 ha portée par l'EPA Ecovallée pour un périmètre de réflexion de 200 ha. Cette opération offre 320.000 m<sup>2</sup> de capacité constructible pour 2.100 logements et 4.000 emplois prévus.

Nice Méridia doit offrir un espace de développement pour la R&D et la formation dans les secteurs de la croissance verte, de l'environnement et de la santé.

Le programme est constitué d'une mixité associant logements, commerces de proximité et services en lien avec la « plaine des sports » située dans le même périmètre. Le programme prévoit de réaliser environ 360 000 m<sup>2</sup> de programmes immobiliers mixtes dans une première tranche opérationnelle de 24 hectares.

L'éco-quartier Nice Méridia est situé en partie centrale de la voie de 40 m, côté ouest.



Plan Nice Méridia



Illustration Nice Méridia

### Stade Allianz Riviera et l'écoquartier Saint Isidore

Autre maillon de développement de l'Ecocité à court/moyen terme, l'écoquartier de Saint Isidore est structuré autour du grand stade Allianz Riviera. Il se décompose en deux grandes opérations : l'opération du stade et ses abords immédiats et l'opération d'aménagement de l'écoquartier intégrant des logements.

#### **L'opération du grand stade**

Mis en service en septembre 2013, ce stade offre une capacité de 35.000 places et permettra de recevoir les compétitions de l'UEFA jusqu'aux 1/8 de finale. Il est homologué par la Fédération française de rugby.

Le stade Allianz Riviera se situe dans la partie nord de la voie de 40 m, à proximité de l'autoroute A8. Il est en lien avec le nouvel écoquartier Saint Isidore dont il est le premier ouvrage structurant. Conçu selon les principes de l'aménagement durable, et appelé à devenir un véritable lieu de vie, il est modulable et pourra accueillir tout au long de l'année des événements sportifs et culturels mais aussi des événements d'entreprise.

A proximité immédiate du stade sont prévus le musée national du sport ainsi que 29.000 m<sup>2</sup> de commerces, des bureaux, des restaurants, des activités.

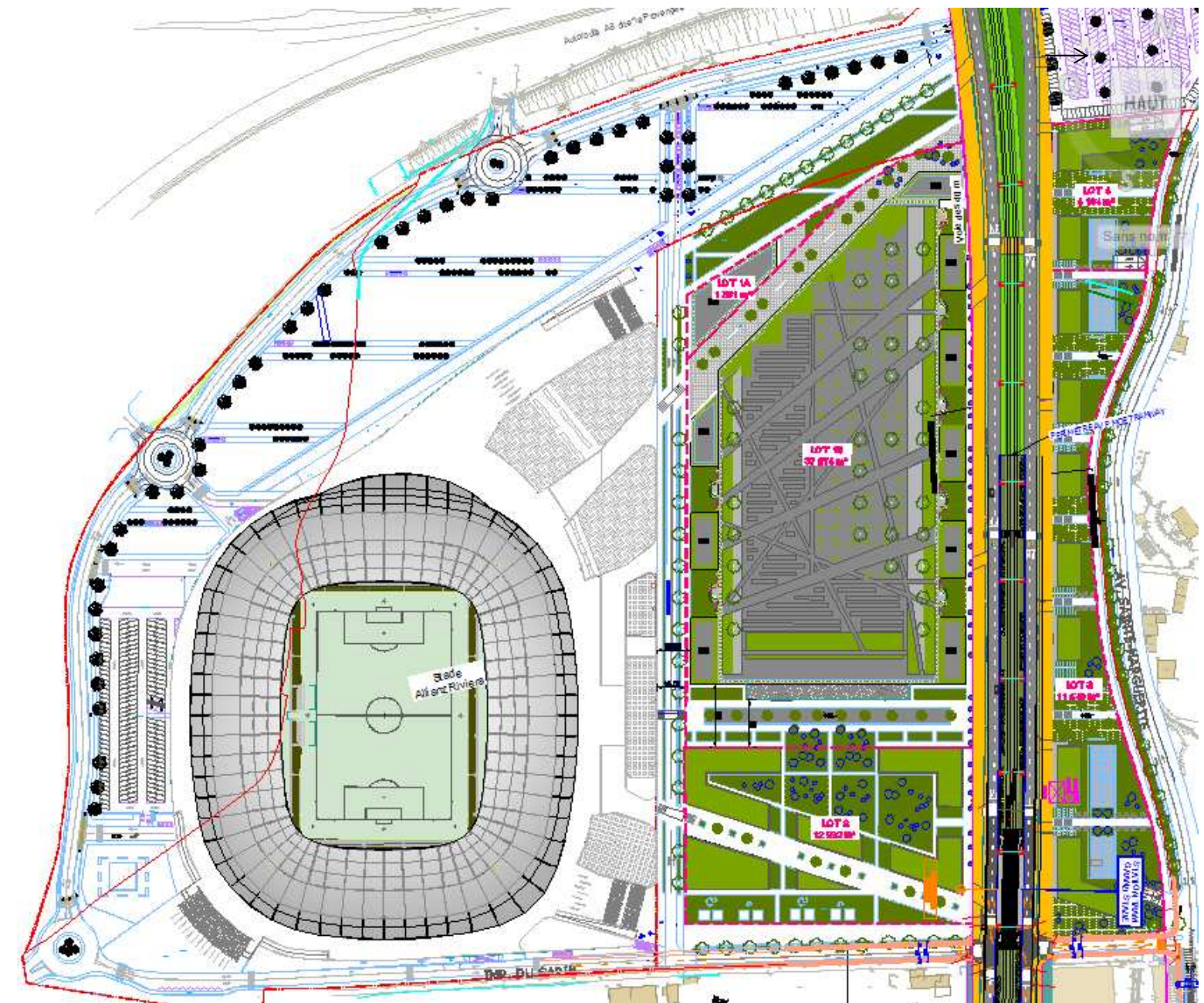
### L'écoquartier de Saint Isidore

A l'ouest du grand stade et à proximité de son enceinte, un quartier urbain conçu par Jean Michel Wilmotte également concepteur du stade, va mixer commerces, activités, services et logements.

Ce projet a pour objectif de participer à l'animation du site en poursuivant l'aménagement des terrains contigus à l'ensemble sportif. Un espace de 8 hectares va ainsi se développer dans une approche de mixité des fonctions : l'opération comprendra la création de logements, services, activités et commerces de proximité et inclura la réalisation d'un secteur commercial à haute fréquentation avec l'implantation d'un magasin IKEA d'environ 40.000m<sup>2</sup> qui devrait d'implanter en 2016. Il borde la voie de 40m en rive est et ouest.

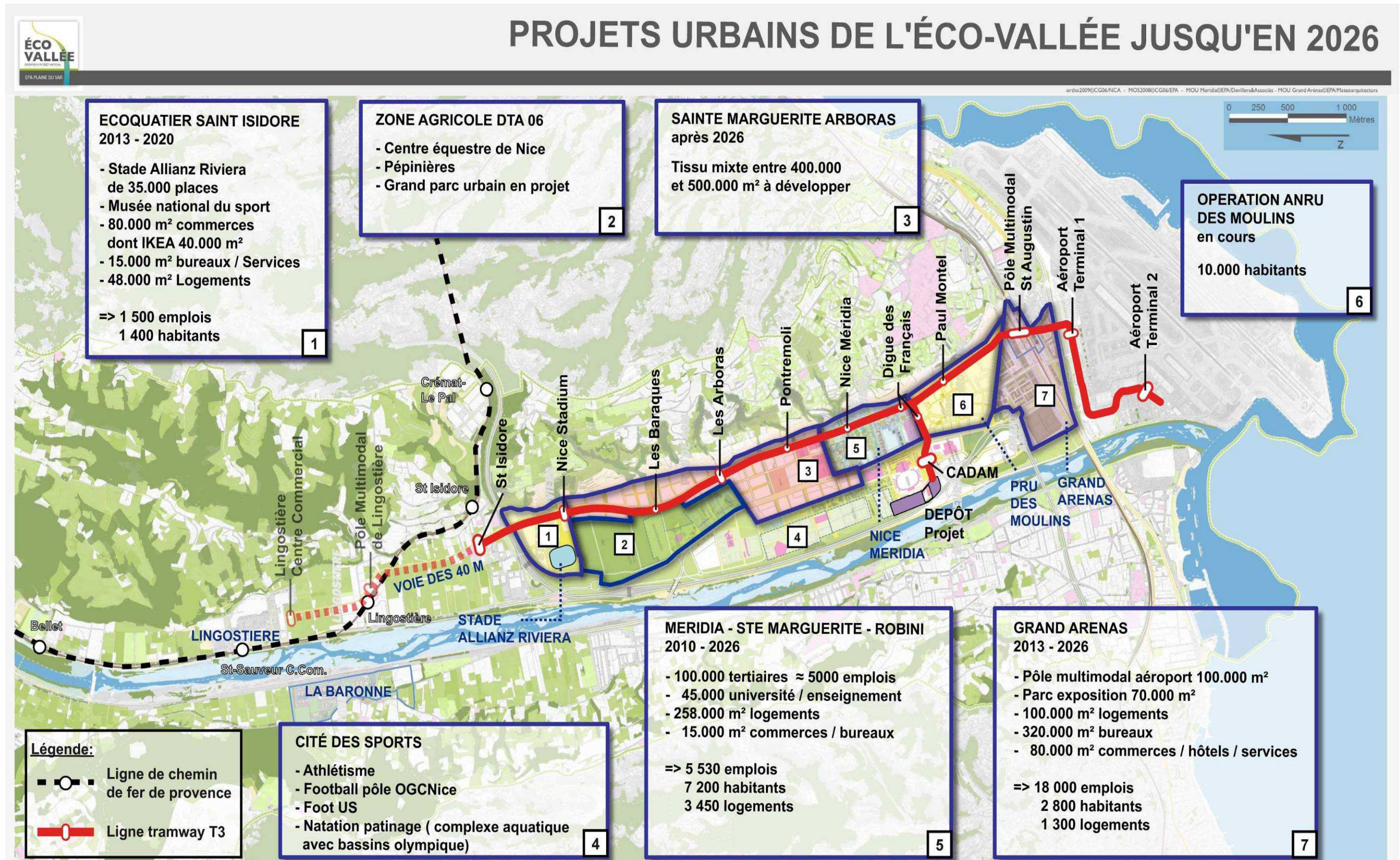
Quelques 2000 places de stationnement sont prévues dans le projet Ikea. Des stationnements sont également prévus sur les emprises entre le stade et l'autoroute et également au nord-est du quartier.

Ce nouveau quartier urbain concrétisera les ambitions fortes de la collectivité en matière de qualité architecturale et environnementale, et comme tel, il présentera une intégration paysagère et architecturale soignée avec notamment des bâtiments à très haute performance énergétique, des terrasses végétalisées, une grande qualité des espaces publics.



Plan du stade Allianz Riviera et de l'eco quartier

Source : MNCA/DGATGP été 2013 pour appel à projet « transports collectifs et mobilité durable »



### 4.3.2 Un maillage en transports publics capacitaires et cadencés entre l'ouest et l'hypercentre de Nice

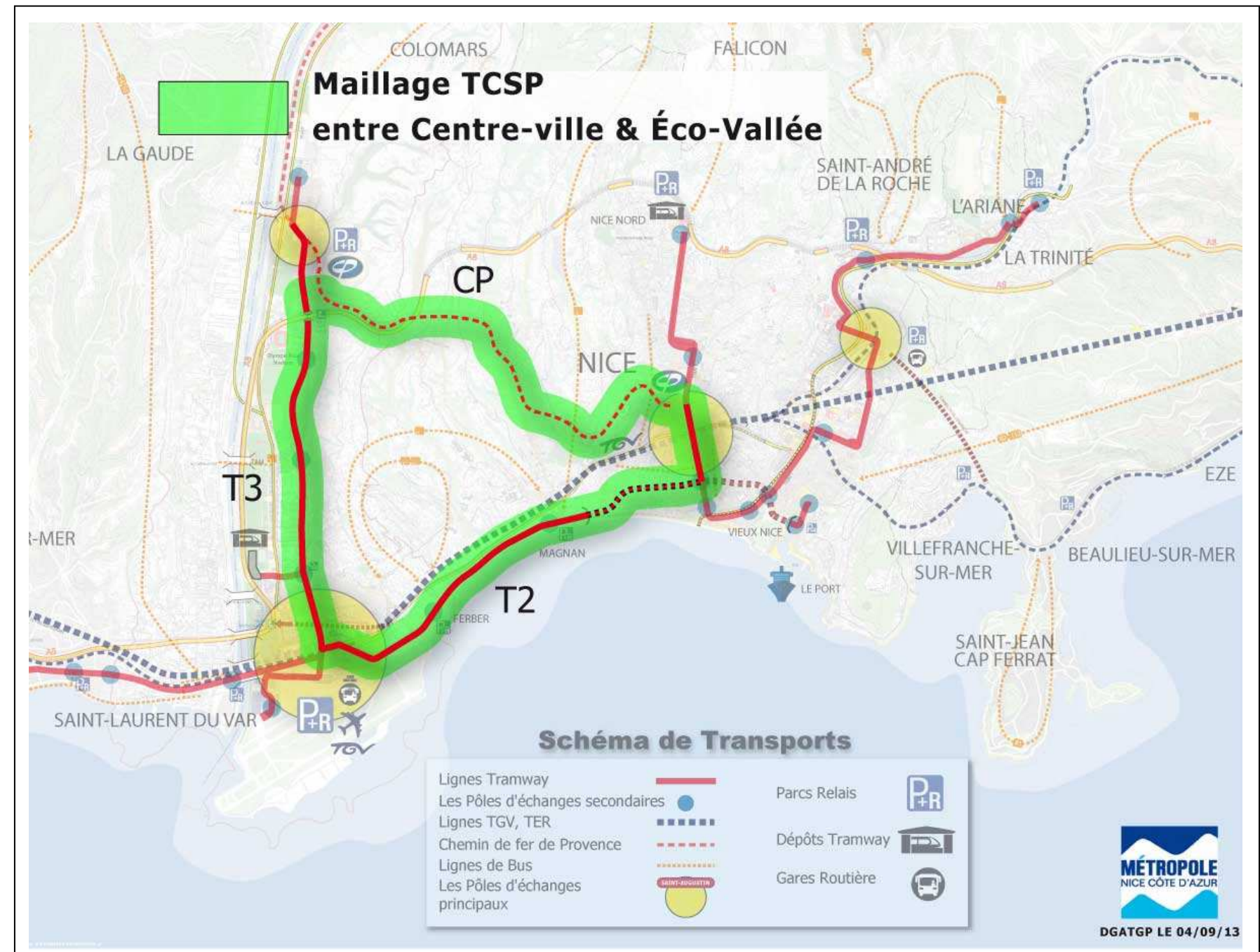
Une gare des chemins de fer de Provence se trouve à 330 mètres à pied du futur terminus de la prochaine extension de la ligne T3 à Saint Isidore.

Dans l'attente du futur pôle multimodal de Lingostière, **une véritable boucle de TCSP (train et tramways) maillera fortement toute la partie hyperdense de la ville de Nice et les nouveaux quartiers urbains d'Ecovallée**, combinant les chemins de fer de Provence en ouest-est en connexion avec T1 et T3, T1 en nord sud dans l'hypercentre, T2 en est-ouest en connexion avec T1 et T3, et le pôle multimodal départemental Nice Aéroport.

Avec l'arrivée de T3 au nord de l'autoroute A8, et à proximité immédiate de l'échangeur A8 et d'une gare des chemins de fer de Provence, c'est un pôle d'échanges multimodal qui s'amorce.

**Le maillage ainsi possible réduit les effets de la saturation progressive mais inéluctable des infrastructures de transport dans ce secteur clé d'accès à Nice et aux zones d'échanges en entrée de ville et vers le nord de la métropole.**

En effet, la densification de la rive droite à St Laurent au droit des franchissements du fleuve Var, la création du Grand Arénas, du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport, la nouvelle halle d'expositions (et leurs 680.000 m<sup>2</sup> SHON), l'arrivée des lignes de tramway notamment vont réduire singulièrement les possibilités de circulation routière – donc aussi la performance des lignes de bus- sur le quartier stratégique de l'embouchure du Var.



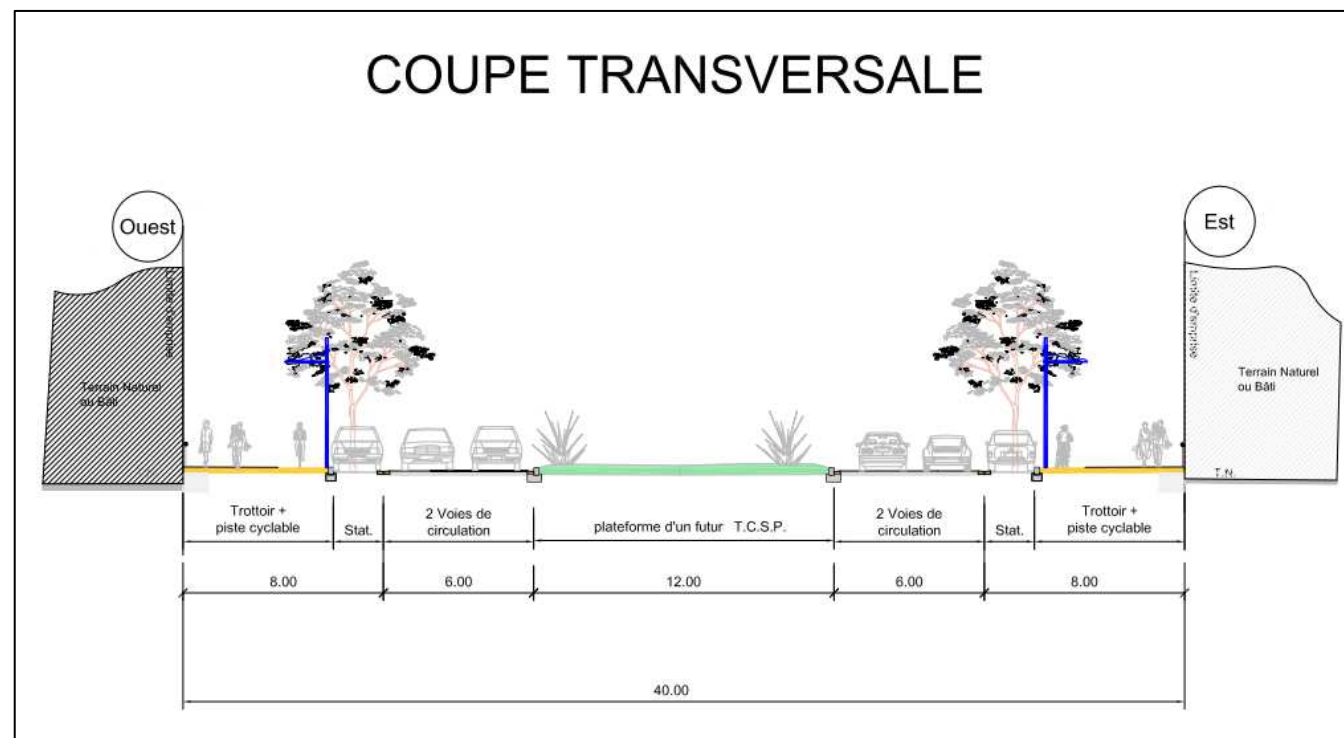
### 4.3.3 Rappel du profil de la voie structurante des 40 m

L'élargissement à 40 m du boulevard Simone Veil puis Maître Maurice Slama existants à partir de la Digue des Français et le prolongement de cette voie vers le Nord jusqu'à Saint-Isidore (avenue Auguste Vérola) va connaître des aménagements sur le principe permanent comme ci-dessous.

Dans la plaine, le site étudié peut être divisé en trois ensembles paysagers distincts :

- zone urbaine dense (Nice Meridia, boulevard Slama),
- zone intermédiaire (zone centrale)
- zone d'urbanisation semi-diffuse (quartier Saint-Isidore).

Le profil en travers de la chaussée est présenté sur le schéma suivant, avec des aménagements en plusieurs phases en fonction de l'urbanisation existante ou à venir à court ou long terme :



Cette coupe montre le projet dans la zone d'urbanisation semi-diffuse. En effet, les aménagements paysagers du projet proposent des profils de voies et des ambiances en relation avec les 3 séquences paysagères traversées.

Ils permettront :

- d'atténuer l'effet de coupure en évitant les alignements d'arbres qui auraient pour effet de souligner davantage cet effet, dans les zones peu denses ou encore agricoles
- de proposer des percées visuelles vers l'extérieur par une végétalisation non continue sur les franges de la voie,
- de proposer une palette végétale adaptée aux séquences paysagères,
- de favoriser la biodiversité en proposant plusieurs espèces d'arbres sur les franges de la voie et plusieurs strates : herbacée (basse), arbustive (moyenne), arbres (haute).

Les espèces seront choisies parmi les plantes méditerranéennes, afin d'être adaptées au climat et ainsi de participer au caractère durable du projet grâce à la limitation des besoins en eau.

Le canal des Arrosants est localement intercepté par le projet. Il sera dévié en bordure Ouest de la voie et rétabli en partie Est.

Le principe d'assainissement de la plateforme routière consiste à rendre étanche la chaussée et isoler les eaux de lessivage des chaussées de celles des terrains avoisinant pour permettre leur traitement dans des déshuileurs avant leur rejet dans les réseaux pluviaux existants ou dans le milieu naturel (vallons servant d'écoulement des eaux pluviales).

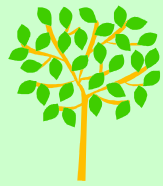
Pour mémoire, le coût de réalisation de ce projet est évalué à 58 680 000 € TTC dont 28 080 000 € d'acquisitions foncières.

### 4.3.4 Principes généraux d'aménagement de la plateforme tramway

Les principales intentions qui ont guidé les principes d'aménagement de la ligne sont les suivantes :

- Rester en deçà de la capacité maximale des voies ; la largeur des rues et l'écartement des arbres existants déterminent un nombre d'unités de passages – tramways et automobiles – qui peuvent y être insérées. Les propositions d'aménagement retiennent toujours un nombre d'unités de passage inférieur à cette capacité maximale, pour assurer le confort des piétons et pour gérer les cas d'exceptions – redents, carrefours, etc.
- Restreindre au minimum les limites infranchissables. La rue est partagée par des flux différents : tramways, automobiles, piétons, cycles, etc. La sécurité et la fluidité nécessitent une certaine séparation des flux. Mais une stricte séparation conduirait à un encombrement généralisé. Sauf exceptions impératives, les limites entre les flux sont franchissables.
- Distinguer les sols sans rupture. Dans la même logique, les différences de sols – plates-formes de tramways, trottoirs, chaussées – sont séparées par des lignes de pierre, différemment caractérisées, mais d'une constante unité de couleur et de texture.
- Privilégier la symétrie des dispositifs. La forme urbaine est caractérisée par des voies symétriques - rues, boulevards, avenues – que l'aménagement doit simplement souligner. Sauf exceptions justifiées, les plates-formes de tramways sont implantées dans l'axe des voies.
- Alléger l'impact des stations. Le tramway est un outil de déplacement qui minimise les ruptures de charge. L'utilisateur passe sans hiatus de la marche à pied au tramway. Dans cette perspective, la fluidité formelle doit faire écho à la fluidité des déplacements. Le lieu de la rupture de charge, la station, ne doit pas être mis en exergue.

Au-delà de ces intentions, un certain nombre de principes participant de la Démarche Développement Durable ont orienté les choix faits lors de la conception. Les principaux sont présentés ci-après.



### Zoom Démarche DD

#### Aménagement urbain – espaces publics – espaces verts et plantations – stations (80 % des actions DD à cette phase)

- Intégration de la réflexion sur la « climatisation naturelle » de la ville : en augmentant la présence d'arbres en ville (450 arbres nouveaux sur l'extension T3), avec le choix d'arbres caduques faisant de la belle ombre sur la voie structurante des 40 m /boulevard urbain en été et laissant passer le soleil l'hiver, l'engazonnement de l'essentiel de la plate-forme, la maximisation des surfaces couvertes en station aérienne pour se protéger du soleil et des intempéries.
- Pour préserver la biodiversité, limiter les problèmes d'exploitation et de consommation d'eau : choix de végétaux non toxiques, non allergènes, à valeur patrimoniale, qui diminue les besoins en traitement chimiques, et à dominante méditerranéenne pour limiter les apports d'eau, installer un système centralisé de gestion de l'arrosage, avec un gazon le plus résistant possible à la sécheresse et aux intrusions, protéger les arbres du noyage dû au nettoyage des rues par des drains et mettre des grilles relevables, prendre en compte la notion de pollution lumineuse nocturne (équilibre entre sécurité et protection),
- Pour déployer une offre de transport de qualité : faciliter l'usage des parcs-relais et pôles d'échanges par leur emplacement et leur confort (places abritées, abris à deux roues couverts, places PMR), créer et organiser les liaisons vers les pistes cyclables pour une continuité d'itinéraire, systématiser les emplacements deux-roues à proximité des stations, élargir les trottoirs au profit des piétons (le mode le plus utilisé pour se déplacer !), dépasser les normes PMR pour l'accessibilité, installer de la phonie aux distributeurs, etc,
- Réduire et maîtriser les consommations d'énergie de l'éclairage public : choix de matériel à faible consommation d'énergie, gestion adaptative des périodes d'éclairage et des puissances d'éclairage, choix quand pertinent d'éclairages/balisages à LED, limitation forte de l'éclairage des arbres sur le parcours,
- Pour une politique d'achat prenant en compte des critères DD : choix des revêtements pérennes, de qualité et faciles à remplacer, tout en prenant en compte la provenance des matériaux (granulats bétons, revêtements de surface...), et en ayant la préoccupation de réutilisation de matériaux recyclés si possible du chantier (pour la voirie),
- Répondre aux besoins des habitants, activités riveraines et visiteurs : en prenant en compte les besoins (déménagement, pompiers, banques, sorties de parking, logistique urbaine, stationnement...), les contraintes d'exploitation et de l'évolutivité possible des activités/occupations dans l'aménagement de façade à façade.



### Zoom Démarche DD

#### Centre de maintenance Nikaïa

Cet aménagement s'inscrit dans la démarche Ecocité et la démarche développement durable. Il concerne les rames de la ligne ouest-est mais également l'extension de la ligne T3 dont les 9 rames seront stockées ici.

Il sera demandé une performance énergétique du bâtiment (bâtiment passif, bâtiment bioclimatique, bâtiment à énergie positive ou autres) avec une étude de ses incidences budgétaires sur le coût global pour un choix final, le centre retenu étant dans tous les cas à Haute Qualité Environnementale (HQE).

### 4.3.5 L'insertion du tramway et évolution du paysage urbain

NOTA : Cette partie traite de l'insertion paysagère du tramway après livraison de la voie des 40 mètres. Les coupes « avant-après » intègrent l'aménagement de plateforme tramway mais les changements de profil entre l'état actuel et le futur proposés sont issus de la réalisation de la voirie sur 40 mètres, et non de la construction de la ligne de tramway qui interviendra dans un deuxième temps.

L'ensemble du linéaire de la ligne T3 est traité par secteur, en corrélation avec les environnements traversés. Du sud au nord :

1. zone urbaine dense/en densification (Nice Meridia, Quartier des concessionnaires)
2. zone intermédiaire périurbaine (zone centrale à dominante agricole)
3. zone d'urbanisation semi-diffuse en densification (quartier Saint-Isidore en cours d'urbanisation dense, stade Allianz Riviera, terminus St Isidore).

Le projet de tramway sur la voie de 40 m prend en compte l'emprise centrale d'environ 12m de large, le traitement des carrefours et traversées piétonnes créés et quelques points particuliers notamment aux abords du stade.

#### 4.3.5.1 Les intentions du traitement paysager

En règle générale, et dans un souhait d'améliorer le traitement général de la voie de 40m, il est décidé de planter des alignements d'arbres de part et d'autre du tramway, sur l'emprise centrale, de façon à compléter les alignements prévus en rives est et ouest du boulevard (soit environ 450 arbres nouveaux).

Aux abords des stations, les aménagements seront traités en plateau, pour permettre les raccordements altimétriques de traversée de plateforme par une voirie et d'apaiser les aménagements pour les flux piétons sortant et entrant vers les stations.

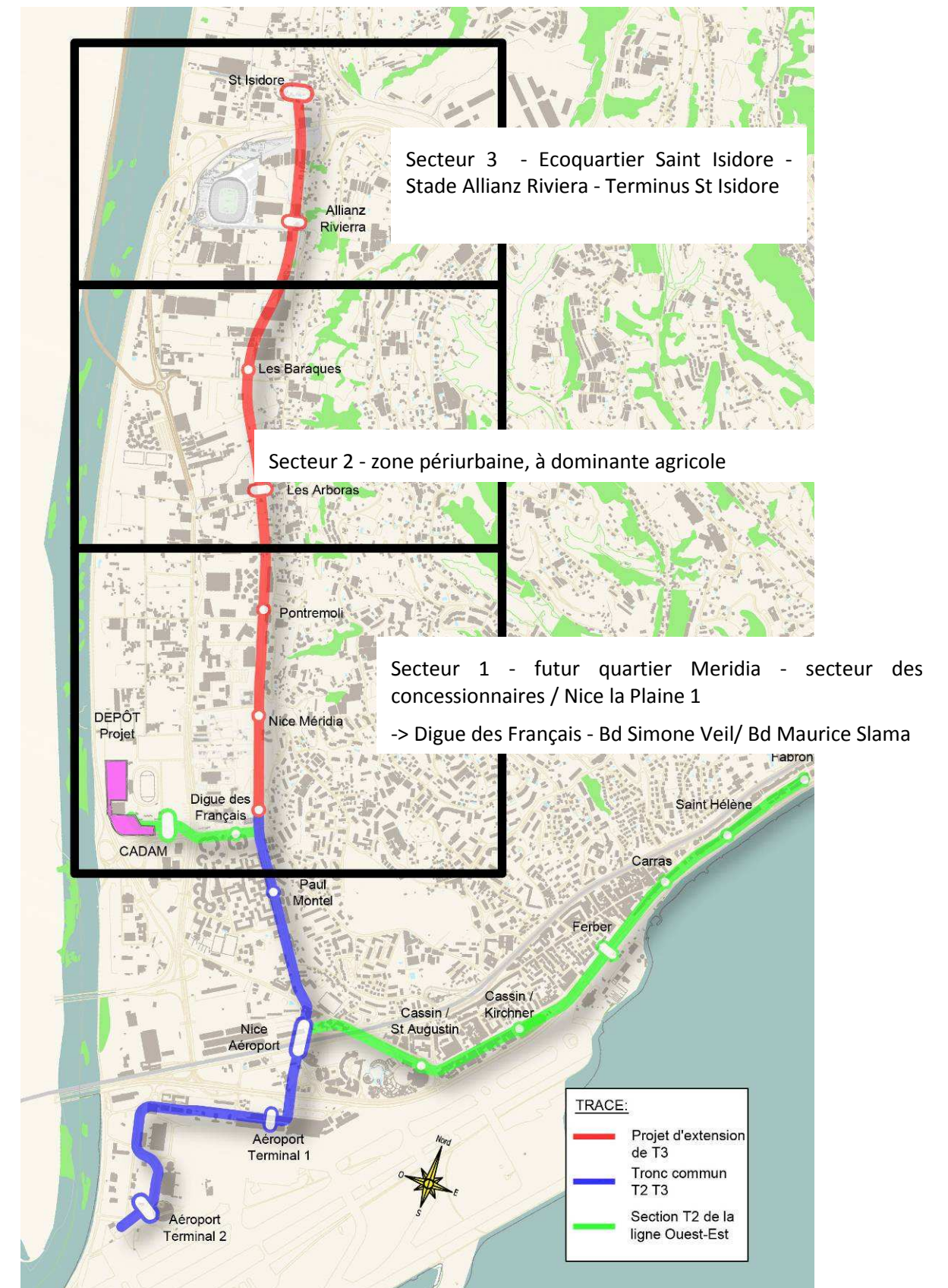
La progression vers le nord nous amène à évoquer de façon prononcée la Plaine du Var par la nature des végétaux choisis.

La nouvelle voie créée est composée de quatre alignements d'arbres constitués de grands sujets d'essence identique et structurant le boulevard.

Les alignements extérieurs ne sont pas dans le périmètre du marché de travaux du tramway. Ils seront mis en œuvre par les travaux de la voie de 40 m. Néanmoins il est important de les considérer dans le cadre de la proposition faite par l'aménagement du tramway afin de constituer une couverture arborée unitaire. Ainsi les quatre alignements seront d'essence identique.

L'emprise centrale de 12 m sur laquelle se positionne le tramway sera constituée d'un enherbement allant de bordure à bordure, complété par des poches constituées de graminée/arbustes dont la hauteur ne devra pas dépasser les 0.80 m de haut afin de préserver une bonne visibilité vis-à-vis du tramway.

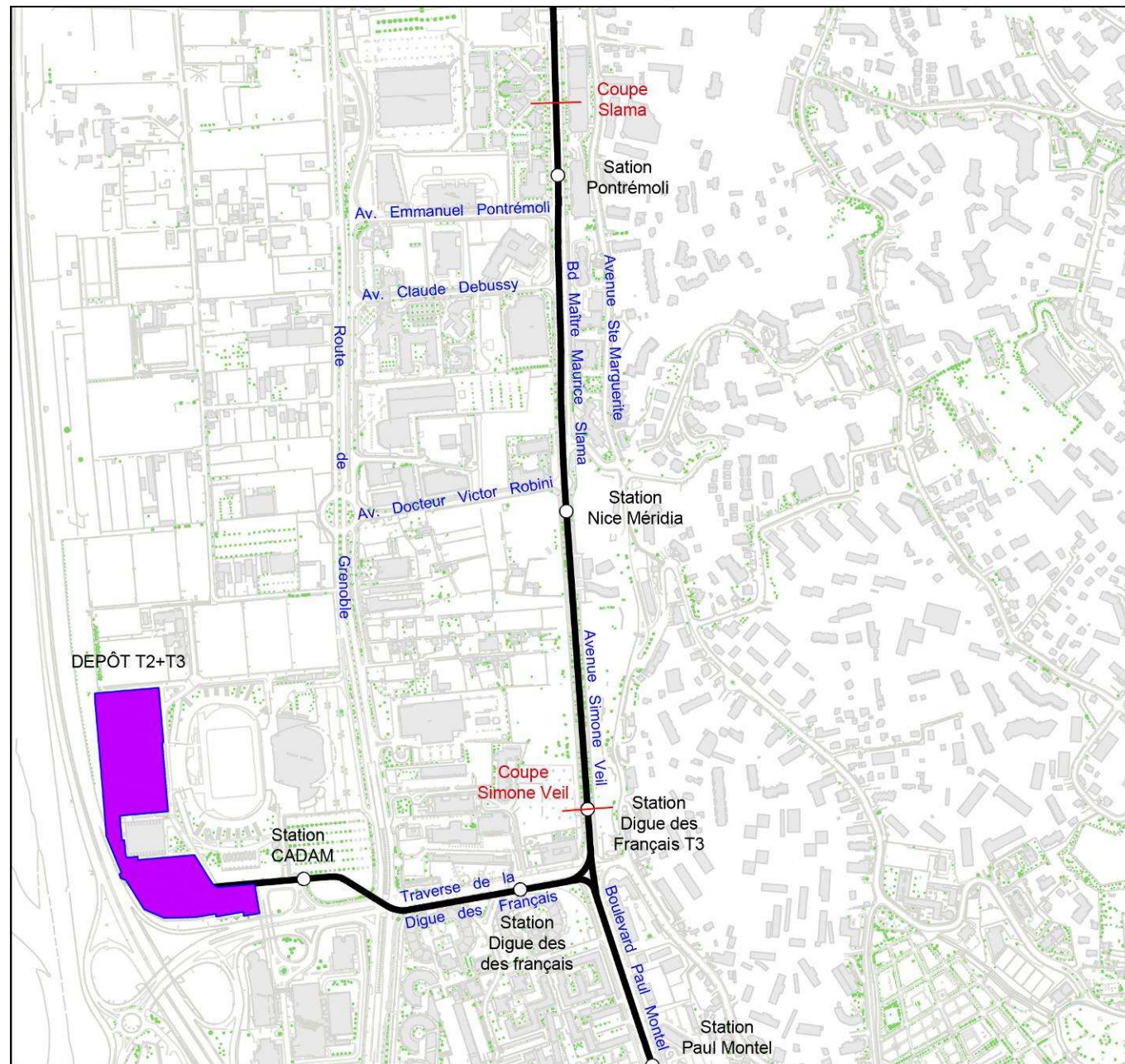
Les différents secteurs identifiés sur l'ensemble de la voie de 40 m détermineront les essences d'arbre à planter (1 essence par secteur).



### 4.3.5.2 Description des différents secteurs

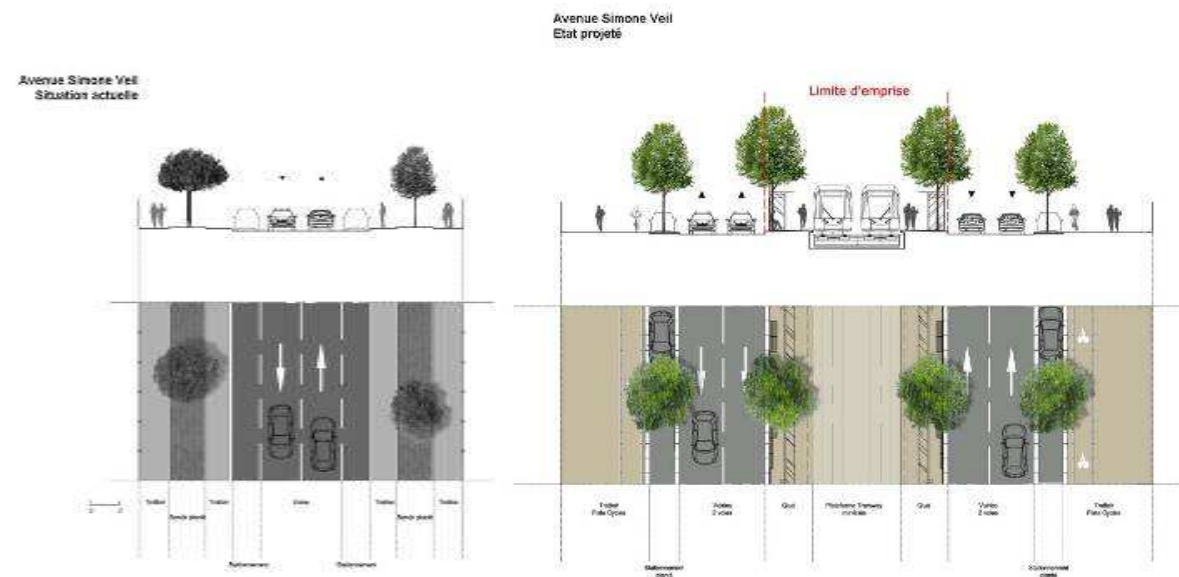
#### 4.3.5.2.1 Le secteur du futur quartier Nice Méridia

Ce secteur est défini depuis le carrefour Digue des Français/Boulevard Paul Montel, jusqu'à l'avenue Dr Victor Robini faisant face à la traverse des Arboras (liaison à l'avenue Sainte Marguerite) Ce secteur déjà urbanisé va connaître une densification importante.



Plan secteur – hauteur de la station « Nice Méridia », avec au nord-est la traverse des arboras





*Coupe avant/après secteur Nice Méridia – coupe Bd Simone Veil*



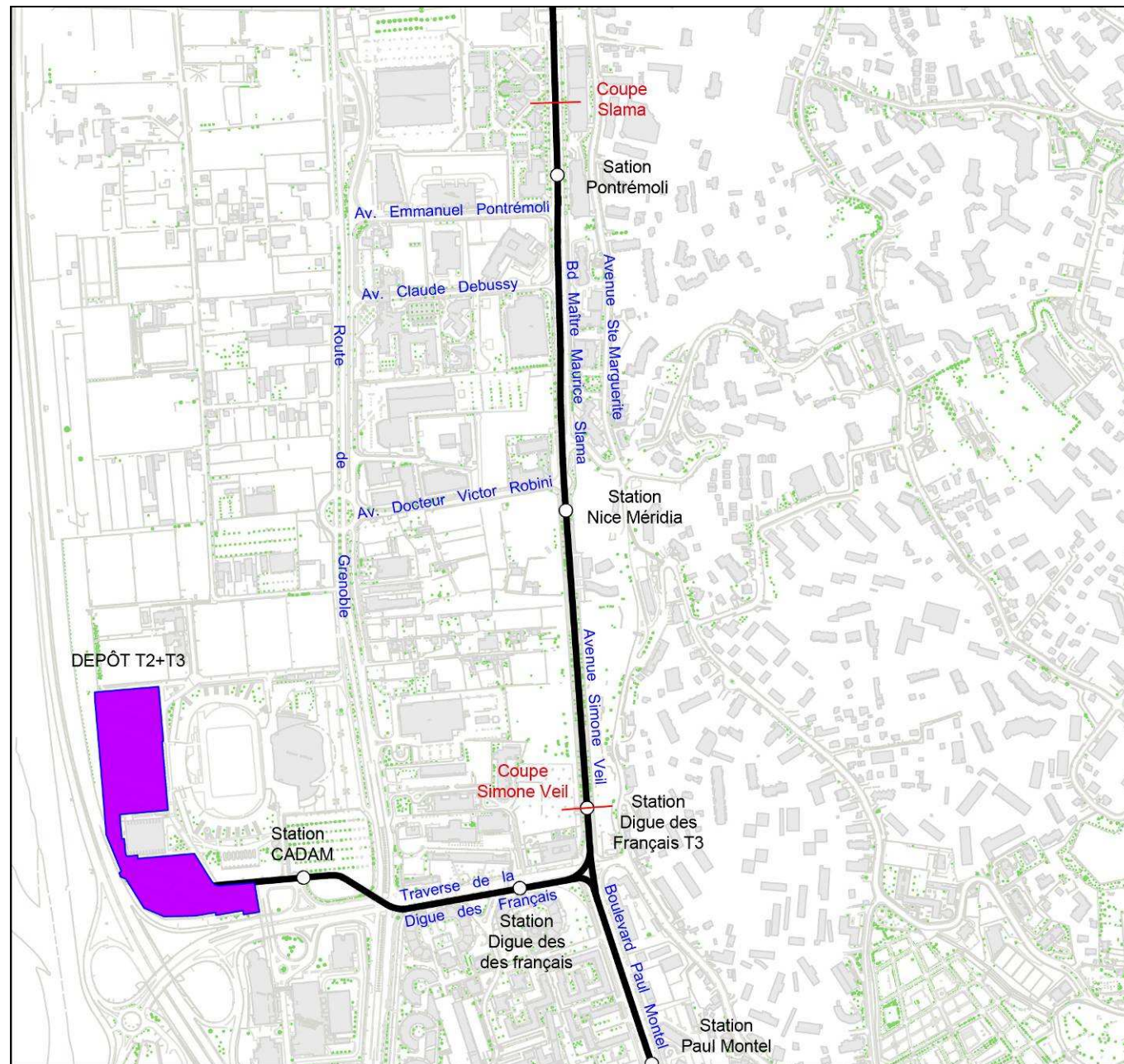
*Perspective secteur Nice Méridia*

L'insertion de la plateforme tramway se fait sur l'emprise centrale de 12 m. Les raccordements à la ZAC Nice Méridia sont pris en compte par la création de nouveaux carrefours au débouché des voiries projetées dans le cadre de la ZAC.

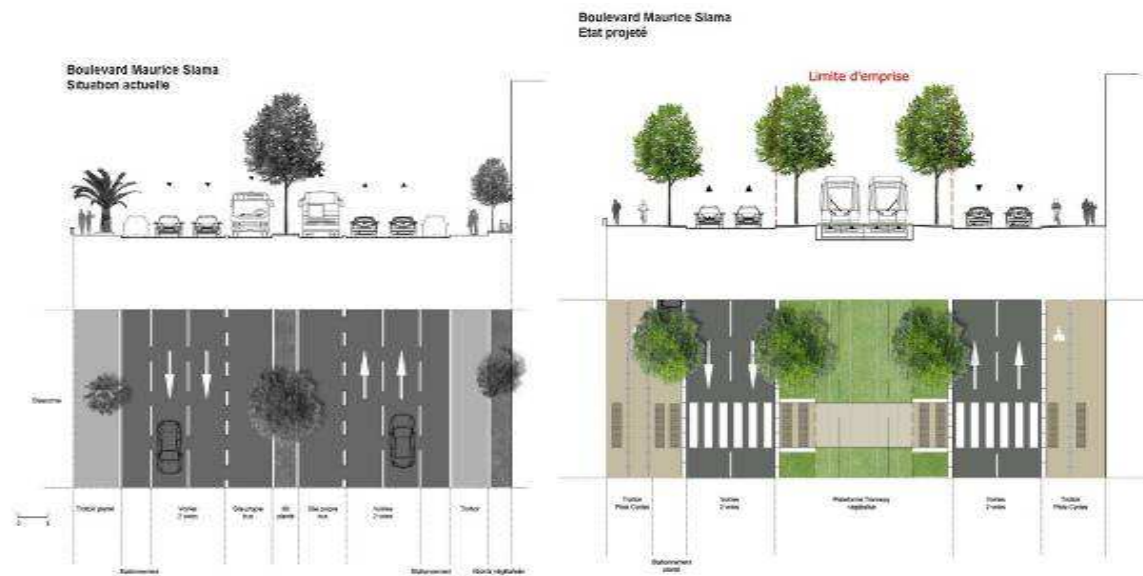
Le positionnement de la station « Nice Meridia » se fait de façon à la situer au plus proche des principaux flux piétons (mails piéton est/ouest structurant le quartier de Méridia), à proximité du carrefour de la traverse des Aboras/Dr V. Robini, permettant de capter aussi bien les flux venant de l'est par la petite traverse des Aboras que ceux venant de l'ouest par le niveau maillage projeté sur le quartier de Méridia.

#### 4.3.5.2.2 Le secteur des concessionnaires

Ce secteur est défini depuis la traverse des Arboras (liaison à l'avenue Sainte Marguerite), jusqu'au Chemin des Arboras au nord du quartier dit des concessionnaires.



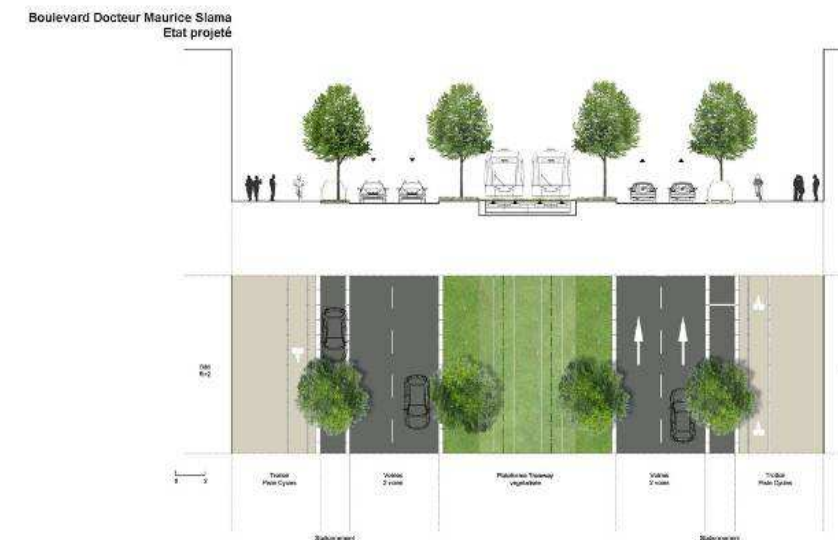
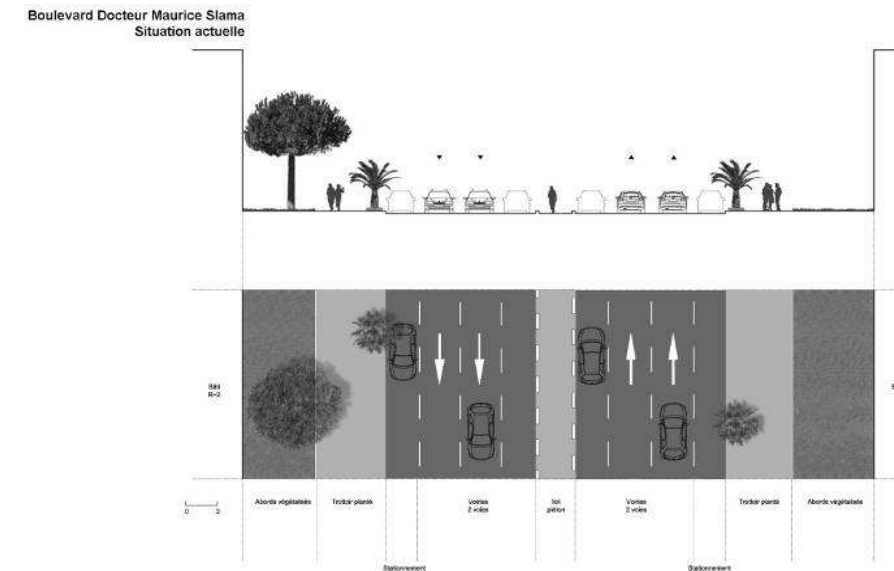
Plan secteur du Boulevard Maurice Slama – station « Pontremoli » au sein du secteur des concessionnaires automobiles



Coupe avant/après secteur des concessionnaires, au sud du boulevard Maurice Slama

Dans ce secteur de nombreux concessionnaires automobiles sont présents de part et d'autre du boulevard. Des équipements et des bureaux complètent l'occupation relativement dense de ce quartier (quartier Nice la Plaine 1).

Les aménagements prennent en compte les raccordements à l'environnement existant (voirie, accès riverains) par le traitement de carrefours adaptés, la prise en compte des traversées piétonnes nécessaires. Le positionnement des stations Pontremoli et Arboras permet une bonne couverture de l'ensemble du secteur.



Coupe avant/après secteur des concessionnaires, au nord du boulevard Maurice Slama

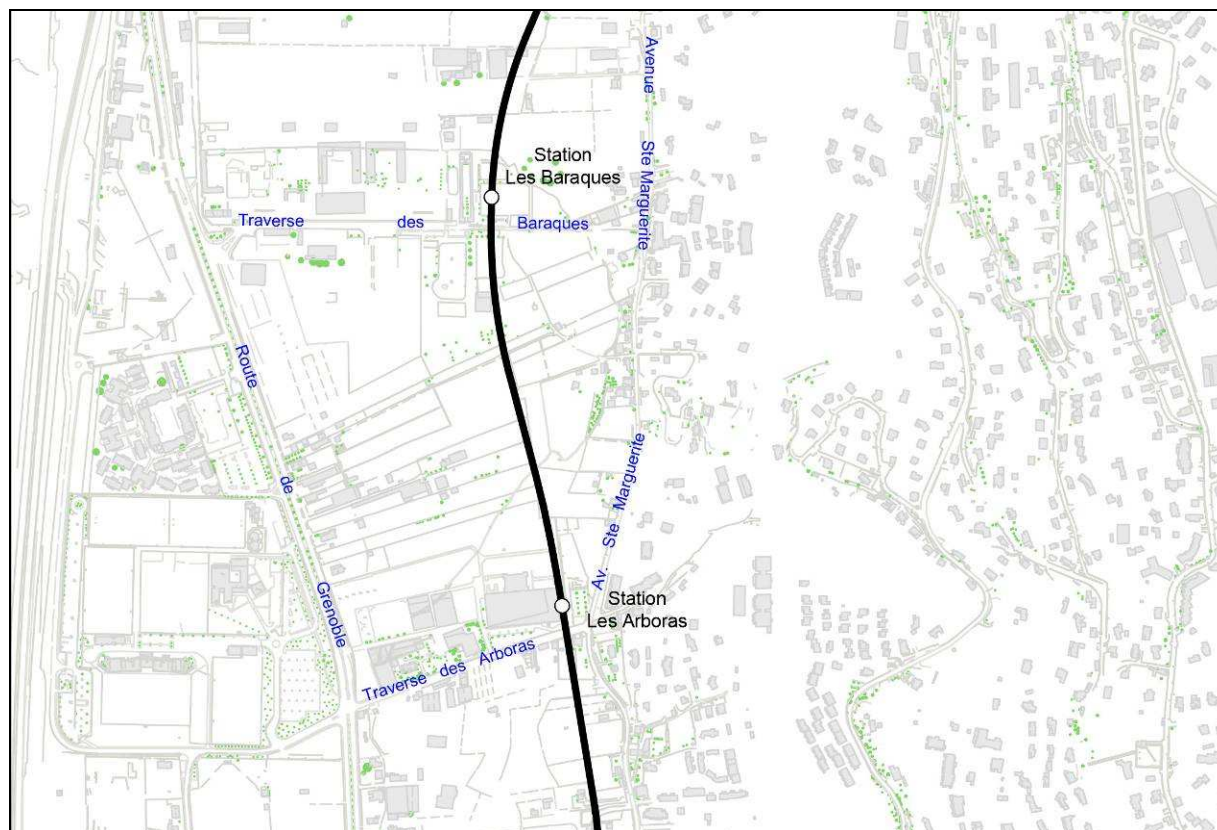


Perspective secteur des concessionnaires

#### 4.3.5.2.3 Le secteur péri urbain

Ce secteur est défini depuis le Chemin des Arboras, jusqu'à la rue du Sapin au sud du stade Allianz Riviera. Ce linéaire est le plus long et le plus agricole du futur boulevard.

L'aménagement de la voie de 40m affecte des écoulements pluviaux qu'il est nécessaire de restituer. Cette restitution se fait par l'aménagement de corridors écologiques en rive est et ouest.



Les emprises disponibles sur la voie de 40 m ne sont plus que de 35m pour l'aménagement des différentes fonctions. Néanmoins l'emprise centrale reste d'environ 12m. Cette modification a pour impact de réaligner l'axe central et de la plateforme du tramway.

L'aménagement conserve les mêmes principes par la plantation d'alignements d'arbre de part et d'autre du tramway, complété quand les emprises le permettent par des alignements en rive extérieure, sur trottoir.

Par ailleurs, les traitements prennent en compte les raccordements aux voies existantes, les traitements des carrefours induits, les traitements des traversées piétonnes.

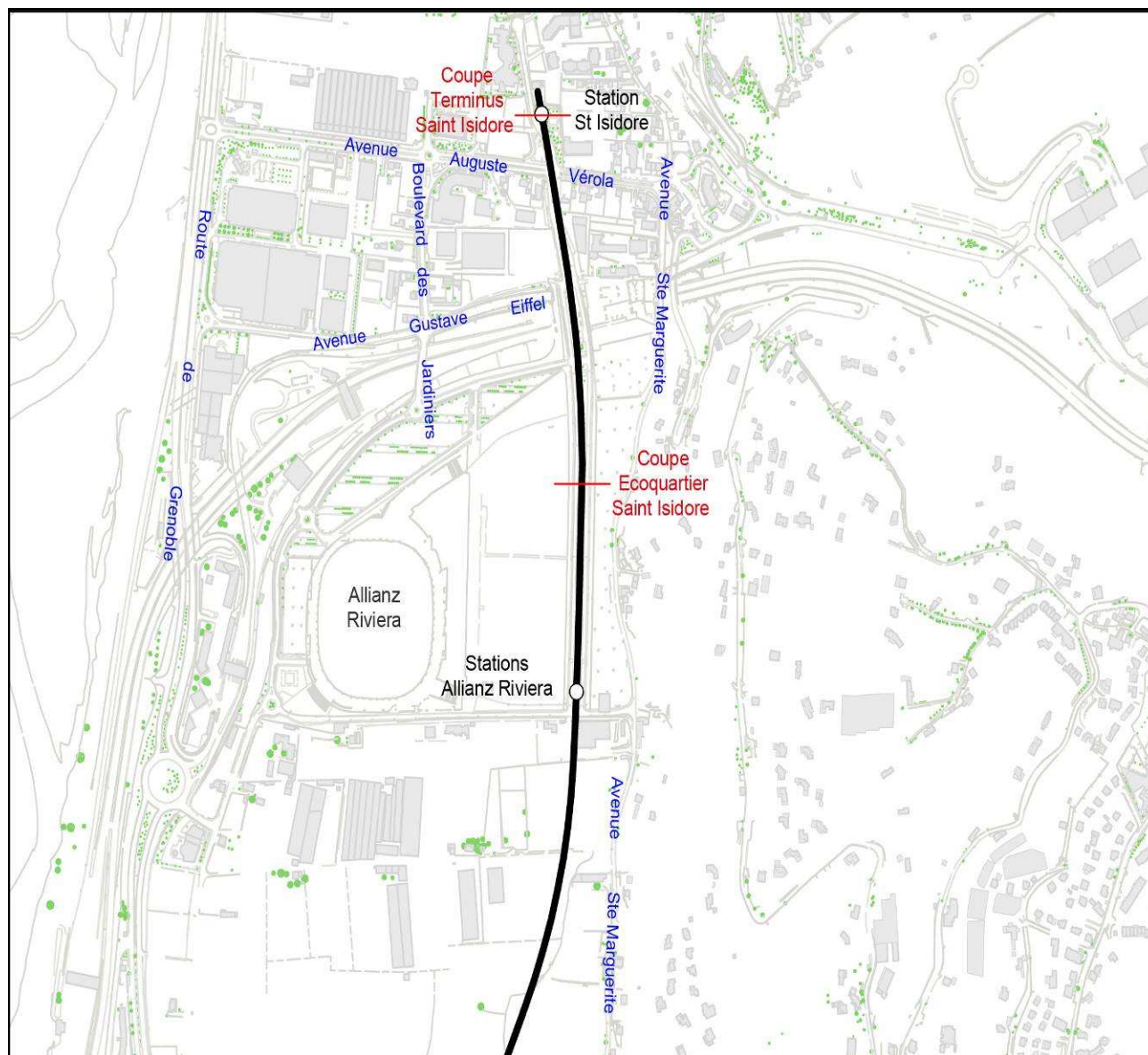
Le positionnement des stations prévoit une station située au droit de la traverse des Baraques, entre la station des Arboras et la station du stade Allianz Riviera.



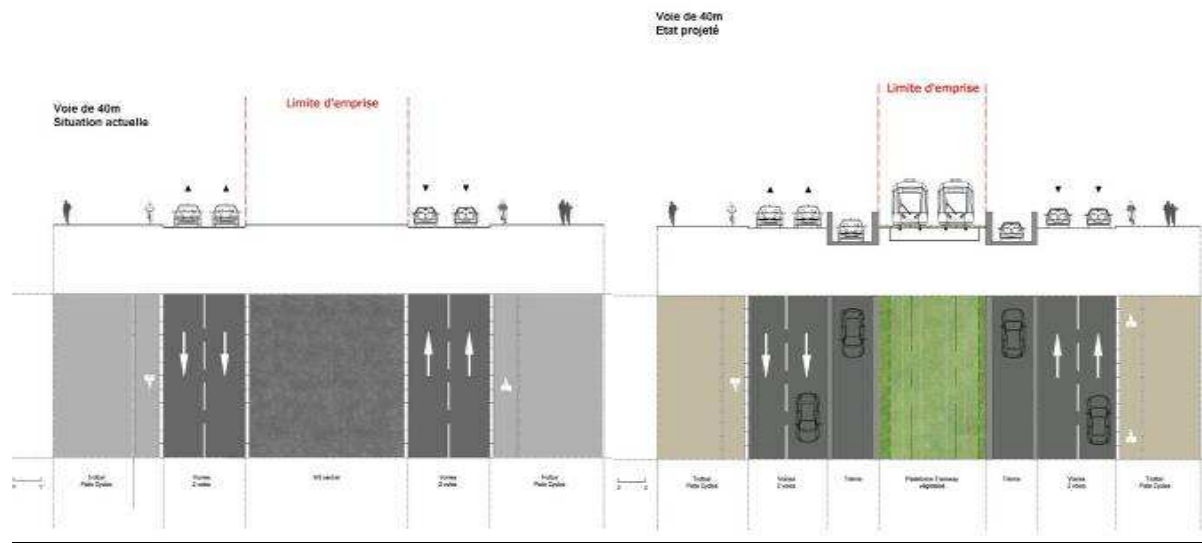
Plan du secteur péri urbain – hauteur de la station « Les baraques »

#### 4.3.5.2.4 Le secteur de l'éco-quartier et du stade Allianz Riviera

Ce secteur est défini depuis la rue du Sapin, jusqu'à l'avenue Auguste Vérola.



Plan secteur stade et écoquartier St Isidore – station « Allianz Riviera »



*Coupe avant/après secteur éco-quartier, sur les trémies Ikéa de part et d'autre du tramway*



*Perspective secteur éco-quartier du stade Allianz Riviera*

Dans ce secteur, outre le grand stade, un magasin IKEA doit s'implanter dont l'impact est le plus significatif au sein du quartier. En effet, ce sont 2000 places de stationnement qui seront créées. Les accès au parking d'Ikéo nécessitent donc d'intégrer les trémies aux aménagements de la voie de 40m, le long de la plateforme du tramway.

Le tramway nécessite le traitement des nouveaux carrefours au débouché des voies projetées dans le cadre de l'éco-quartier en lien avec le stade Allianz Riviera. Il s'agit de préciser le positionnement et le traitement des traversées piétonnes.

La station est positionnée de façon à se situer au plus proche des principaux flux piétons venant du stade principalement. L'option d'un quai double est envisagée afin de pouvoir répondre aux flux piétons importants lors des événements sportifs.

Les accès au stade depuis la station de tramway se feront essentiellement par la rue du Sapin au Sud mais également par des voies privées au centre et au Nord.

Il est envisagé de réaliser un service partiel à la station du tramway les soirs de matches avec injection de rames toutes les 5 minutes pendant une heure.

#### 4.3.5.2.5 Le terminus de Saint Isidore

Le terminus Saint Isidore se situe au nord de l'avenue Auguste Vérola.



Plan secteur terminus St Isidore

Le projet du tramway prévoit le terminus Saint Isidore au nord de l'avenue Auguste Vérola de façon à le positionner en centralité aux vues des équipements déjà présents et du développement futur de ce secteur.

Ainsi, une avant gare peut être aménagée au sud de l'avenue et l'extension de la ligne vers le nord reste possible. Aucun impact sur le parcellaire non maîtrisé n'est à prévoir. Le carrefour sur l'avenue Auguste Vérola est traité à feux.



Perspective sur le terminus Saint Isidore

## CHAPITRE 5 : IMPACTS DE LA VOIE STRUCTURANTE DES 40 M , IMPACTS POTENTIELS SUPPLEMENTAIRES DU PROJET ET MESURES RETENUES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

L'étude d'impact de la voie structurante des 40 m a traité de tous les impacts liés à la création d'une nouvelle infrastructure routière intégrant la réservation pour une « future plateforme TCSP » de 12 mètres de large, sur des secteurs déjà urbanisés, des zones en cours d'urbanisation et parfois des zones encore agricoles.

Les impacts analysés pour la voie structurante des 40 m étaient donc liés à l'effet d'emprises sur une largeur de 40 mètres.

C'est pourquoi il est renvoyé à l'étude d'impact de la voie structurante des 40 m pour l'évaluation des impacts dans le détail. Il n'a en effet pas été repéré d'effets négatifs spécifiques au tramway, qui auraient pour objet d'accroître les effets et impacts négatifs permanents analysés pour la voie structurante des 40 m

Pour l'effet tramway, certains impacts sont étudiés spécifiquement (déplacements, insertion et paysage en particulier), les autres ont été repris du résumé non technique de l'étude d'impact de la ligne ouest-est de tramway quand ils étaient pertinents (même objet technique avec des effets similaires, même démarche de pilotage de travaux...) ou tirés des effets constatés de la ligne T1.

**En résumé, l'extension de T3 n'apporte pas d'effet négatif supplémentaire par rapport à la voie structurante des 40 m sur laquelle elle s'implantera, cette voie étant livrée en totalité en 2016.**

**Elle apportera par contre des effets positifs, directs et indirects à court, moyen et long termes sur le secteur de la vallée du Var qu'elle desservira, en complément du réseau viaire VP ainsi créé.**

### 4.4 Etat d'avancement de la voie structurante des 40 m et des mesures proposées dans le dossier soumis à enquête en 2011

Les impacts ci-dessous ont été repris in extenso dans le dossier d'enquête de la voie structurante des 40 m. Un état d'avancement au 1<sup>er</sup> septembre 2014 donne les résultats suivants, sachant que les travaux de ce boulevard n'ont pas encore démarré: Les marchés de travaux ont été attribués à la mi septembre 2014, ils devraient démarrer en octobre 2014, pour une livraison estimée en juin 2016 au plus tard.

Type de mesure	TYPE IMPACT	Action à l'été2014
<b>IMPACTS TEMPORAIRES</b>		
	Démarche « chantier vert »	Chantier non démarré
<b>Qualité de l'air</b>		
Suppression	aspersion du sol pour éviter les dispersions de poussières lors de terrassement en période sèche	Chantier non démarré
<b>Eaux superficielles et souterraines</b>		
réduction	aires imperméabilisées et équipées de bacs de décantation	Chantier non démarré
réduction	déshuileurs pour le stockage des engins et des produits présentant un fort risque de pollution	Chantier non démarré
réduction	contrôles réguliers des engins de travaux publics,	Chantier non démarré
réduction	présence d'un stock de matériaux absorbant sur le chantier afin de neutraliser rapidement une pollution accidentelle	Chantier non démarré
<b>Niveaux sonores</b>		
réduction	Pas de travaux la nuit	Chantier non démarré
réduction	Choix de matériel à faible émission sonore	Chantier non démarré
<b>Déchets de chantier</b>		
réduction	Matériaux inertes en excès en décharge, le reste trié, stocké par type de déchet et document de traçabilité	Chantier non démarré
<b>Milieu naturel</b>		
suppression	Aspersion en période sèche pour supprimer risque de déficit de croissance des plantes	Chantier non démarré
<b>Activités économiques</b>		
réduction	Accès permanent aux parcelles cultivées assuré	Chantier non démarré
réduction	Arrosage régulier des pistes de chantier	Chantier non démarré
réduction	Concertation avec agriculteurs pour continuité de l'exploitation	Chantier non démarré
<b>Circulation et stationnement</b>		
réduction	Mesures de restriction avec signalisation adaptée pour les camions de chantier sur voies publiques et maintien en état de ces dispositifs pendant durée chantier	Chantier non démarré



<i>réduction</i>	<i>Nettoyage régulier des chaussées souillées par terrassement</i>	Chantier non démarré
<b>Sécurité des usagers</b>		
<i>suppression</i>	<i>Chantier clôturé</i>	Chantier non démarré
<b>Impact visuel et propreté des abords à proximité des zones agricoles</b>		
<i>Suppression</i>	<i>Mise en place des clôtures pour éviter dispersion déchets</i>	Chantier non démarré
	<i>Bonne gestion des déchets</i>	Chantier non démarré
	<i>Nettoyage des accès chantier et zones d'entretien des matériels</i>	Chantier non démarré
<b>IMPACTS PERMANENTS – PHASE EXPLOITATION</b>		
<b>Qualité de l'air</b>		
<i>atténuation</i>	<i>Plantation d'arbres et buissons</i>	260 arbres nouveaux prévus
<i>atténuation</i>	<i>Ecran acoustique localement</i>	Inclus dans cahier des charges de réalisation
<i>atténuation</i>	<i>Vitesse limitée à 50 km/h</i>	Projet non livré
<b>EAUX</b>		
<i>atténuation</i>	<i>Eaux pluviales : systèmes de déshuileur, à l'accès garanti, entretenu régulièrement (tous les 6 mois minimum)</i>	Projet non livré
<i>atténuation</i>	<i>Gestion des polluants dans des filères adaptées et spéciales</i>	Projet non livré
<b>Ambiance sonore (cf carte p 197 dossier EI)</b>		
<i>suppression</i>	<i>Mise en place de 9 écrans acoustiques</i>	Projet non livré
<i>suppression</i>	<i>Enrobé anti-bruit – 1 à 2 dB en moins</i>	Projet non livré
<i>suppression</i>	<i>insonorisations de façades sur 7 sites selon Et. Impact</i>	Projet non livré
<b>Milieu biologique</b>		
<i>atténuation</i>	<i>Reconstitution d'un corridor paysager à 3 strates de végétation</i>	Prévu mais projet non livré
<i>atténuation</i>	<i>Façonnage naturel des berges du canal</i>	Prévu mais projet non livré
<i>atténuation</i>	<i>Création de zones de quiétude à végétation spontanée</i>	Prévu mais projet non livré. Recherche zones pour piste aquatique plaine du Var

<b>Foncier</b>		
<i>compensation</i>	<i>relogement</i>	<i>En cours</i>
<i>compensation</i>	<i>Recherche de terrains agricoles compensatoires ou indemnisation</i>	<i>En cours</i>
<b>Paysage</b>		
<i>atténuation</i>	<i>plantations, aménagements ponctuels</i>	Prévu mais projet non livré
<i>atténuation</i>	<i>Adaptation plantation au climat méditerranéen</i>	Prévu mais projet non livré
<b>Coût des mesures</b>	<b>5,166 M€TTC</b>	

#### 4.5 Impact et mesures en phase travaux

La mise en service du tramway nécessite des travaux pour insérer la plateforme du tramway au sein de la voie structurante des 40 m. Les principes et impacts travaux sont à peu près similaires entre les deux projets, avec moins d'emprise/surfaces pour le tramway.

##### 4.5.1 Organisation générale du chantier

Le chantier de réalisation de l'extension de la ligne T3 du tramway s'étalera de 2016 à 2018. Afin qu'il soit le moins impactant possible sur l'environnement et la vie des riverains, des mesures seront prises, en application la charte « chantier vert ».

Cette charte porte sur 8 domaines : organisation du chantier ; limitation des risques sur la santé du personnel ; limitation des pollutions du milieu environnant ; information des riverains ; information du personnel de chantier ; limitation des nuisances causées aux riverains ; réduction, réutilisation et recyclage des déchets ; préservation du patrimoine.

Sur l'ensemble de ces domaines, un certain nombre de mesures concrètes sont proposées, en plus des actions de base. Cette charte est signée par le maître d'ouvrage, le maître d'œuvre et les entreprises qui feront les travaux.

Il est demandé, par exemple, aux entreprises intervenant pour les travaux, en vue d'une gestion responsable du chantier de prévoir clôture et balisage des aires de chantier, respect des règles de sécurité, respect de la réglementation relative à la gestion des déchets, maintien maximum et réorganisation de la circulation et des accès riverains, prévention des pollutions accidentelles des eaux, etc. Un référent environnement/chantier permettra de faire remonter les doléances et difficultés du chantier auprès des entreprises.

Par ailleurs, NCA s'est engagée dans une politique de développement durable visant à faire de la métropole niçoise « la ville verte de la Méditerranée ». La traduction, au sein de la Direction Tramway, de cette démarche de développement durable, s'articule sur deux axes principaux :

- la lutte contre le changement climatique et la protection de l'atmosphère,

- la cohésion sociale et la solidarité entre les territoires et les générations.

Cette démarche de développement durable a été mise en place notamment pour les phases de conception du projet, et le sera également pour les phases de réalisation : prévoir l'utilisation de matériaux recyclés, coordonner les différents acteurs, maîtriser les consommations d'énergie, etc.

**Règles générales** : les zones de circulation des engins de chantier devront être circonscrites et balisées. Après les travaux, les terrains impactés seront remis en état et de manière générale, les travaux seront conduits afin que le chantier soit maintenu dans un état de propreté convenable.

**Sécurité des chantiers** : les entreprises réalisant les chantiers devront respecter la réglementation en matière de restriction d'accès au site et de signalisation. Les chantiers seront entièrement clôturés et clairement signalés afin d'éviter tout risque de pénétration de personnes étrangères et sécuriser les déplacements piétons dans le secteur.

**Gestion des déchets** : la gestion des déchets de chantier sera conforme à la réglementation applicable et notamment aux prescriptions de la circulaire du 15 février 2000 relative à la planification de la gestion des déchets de chantier du bâtiment et des travaux publics.

Des conteneurs adaptés seront mis à la disposition des entreprises pour une collecte séparative. Leur évacuation sera réalisée par des entreprises spécialisées en vue d'un traitement autorisé des déchets. Aucun dépôt de matériel, de matériaux, de débris ne sera toléré sur la voie publique.

- par exemple les tranchées communes pour réduire l'impact environnemental des travaux,
- le maître d'ouvrage exigera une limitation des nuisances aux riverains par des engins les moins bruyants possible, la mise en place de bâches pour les poussières, la gestion des circulations et stationnement des camions,
- des principes de gouvernance instaurant une participation à la mise en œuvre du projet de tramway et à son appropriation seront mis en œuvre : actions auprès des habitants, commerçants, scolaires, fête des voisins du tramway, etc,

**Modalités de circulation durant les travaux** : le phasage des travaux sera réfléchi dans l'objectif d'une perturbation minimale des déplacements routiers dans le secteur. Les circulations seront maintenues autant que possible durant toute la durée de travaux, avec au moins une file de circulation par sens. Ponctuellement, des alternats seront nécessaires. Une signalisation adaptée sera installée sur site (identification des itinéraires de déviation), afin de limiter au maximum les impacts sur leur fonctionnement. L'objectif durant les travaux est la préservation des dessertes actuelles et des accès des riverains.

**Gestion des eaux** : les mesures réglementaires concernant la prévention des pollutions accidentelles seront appliquées avec rigueur. Tous travaux mécaniques susceptibles d'engendrer des fuites ou consécutifs à un incident sont effectués au-dessus d'un dispositif de récupération des fluides (bac étanche de volume suffisant, film étanche, tissu absorbant spécial).

Enfin, de manière globale, l'organisation du chantier se fera en cohérence avec les autres chantiers pouvant intervenir dans le secteur, grâce notamment à une concertation avec les maîtres d'ouvrage concernés.

#### 4.5.2 Impacts temporaires sur le sol, l'eau, l'air et les facteurs climatiques

La réalisation des travaux de la voie structurante des 40 m comme du tramway, limitée dans le temps, n'aura pas d'effet sur la climatologie locale. Elle n'aura pas non plus d'incidence sur la topographie, s'insérant sur une voie existante.

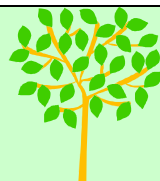
La qualité de l'air pourrait être affectée ponctuellement lors des travaux. Les travaux pourront générer l'émission de poussières et leur dispersion, ainsi qu'un risque de pollution des eaux souterraines et superficielles. Les travaux seront ponctuellement générateurs de poussières : d'une part soulevées par les vents dominants, d'autre part dispersées par les camions de transport de matériaux fins (sable par exemple).

Lors du transport de matériaux fins et pulvérulents au travers de zones urbanisées, les bennes devront être bâchées. L'envol de poussières depuis la zone de travaux sera limité par le compactage rapide des terres et l'arrosage des pistes et des surfaces nivelées par temps sec. Les chaussées souillées seront nettoyées par des balayeuses afin d'éviter l'accumulation de poussières.

Des mesures seront prises pour s'assurer de ne pas introduire de polluants dans le réseau d'assainissement durant la période des travaux : utilisation d'engins en bon état, interdiction de rejets sur le site, mise en place d'un équipement systématique des aires de chantier (bacs de rétention destinés à recueillir les huiles usagées, régulièrement vidés), etc. Par temps sec, l'envol des poussières sera limité par des arrosages réguliers des sols.

#### 4.5.3 Impacts temporaires sur le milieu naturel et les continuités écologiques

Le chantier tramway se faisant sur un lieu déjà aménagé, il n'y aura pas d'impact sur la faune, la flore et les habitats naturels ou les continuités écologiques.



#### Zoom Démarche DD

##### Démarche Développement Durable et Travaux

- Les achats liés au projet (matériel roulant, système, mobilier urbain, revêtements, renouvellement des réseaux, etc) sont effectués avec des critères développement durable (comparaison des solutions sur le critère Bilan carbone/émissions de gaz à effet de serre, exigence de matériaux recyclés, proximité de production, bilan global de cycle de vie du produit, degré d'insonorisation pour les ventilations, etc),
- on veillera à limiter les émissions de gaz à effet de serre des modes d'approvisionnement en privilégiant le mode le meilleur en bilan carbone, comme le transport sur rail ou par bateau pour les équipements les plus encombrants et lourds comme les voies ferrées, traverses, matériel roulant,
- des clauses sociales sont insérées dans les marchés (article 14, 15, 53 du code des marchés publics) avec des sous-critères de jugement correspondant pour le choix des entreprises,
- les titulaires des marchés travaux sont mis en relation avec la Direction Politique de la Ville pour l'embauche d'anciens chômeurs ou d'apprentis formés,
- la Charte « Chantier Vert » de NCA sera systématiquement intégrée aux C.C.T.P. des marchés travaux,
- en phase de déviation des réseaux, les différents acteurs du "sous sol" seront coordonnés, en favorisant

#### **4.5.4 Impacts temporaires sur les sites et paysage urbain**

Les travaux entraîneront une modification temporaire des perceptions paysagères du site. Les aires de chantier seront entretenues au maximum, selon les principes de la charte « Chantier Vert » de NCA.

#### **4.5.5 Impacts temporaires sur l'organisation des déplacements**

Un plan de circulation défini en concertation avec les riverains et cohérent vis-à-vis des principaux équipements à desservir (acteurs économiques, équipements publics...) sera mis en place. Ce plan de circulation permettra une programmation en amont des travaux pour prévoir les dessertes ou les modifier avec une signalisation adaptée.

Les riverains, ainsi que tous les usagers des transports en commun, seront informés de ce plan de circulation et des dispositions prises au cours de la phase travaux afin d'assurer une desserte des quartiers, des équipements et des activités.

Les nouvelles conditions de circulation imposées par les différentes phases de chantier nécessiteront parfois, et de façon ponctuelle, la mise en place d'une signalisation adaptée (feux tricolores temporaires de chantier, panneaux d'information et de signalisation, etc.), ainsi que des dispositifs spécifiques (jalonnement des itinéraires provisoires régulièrement mis à jour à mesure de l'avancement du chantier, etc.).

#### **4.5.6 Impacts temporaires sur le contexte socio-économique**

Les impacts sur les activités économiques sont de deux ordres :

- Impact positif du fait de l'injection d'environ 28 M€HT directement localement pour la réalisation des travaux (le matériel roulant étant construit ailleurs, ainsi que certains équipements spécifiques),
- Des nuisances temporaires similaires à celles liées à tout chantier de voirie réalisé en espace urbain dense ou plus agricole comme ici. Le fonctionnement des activités commerciales et des équipements situés à proximité des travaux comme le stade Allianz Riviera pourra être temporairement perturbé. Cependant, leurs accès seront assurés lors des travaux et ce, dans les meilleures conditions de sécurité possibles, notamment pour les établissements fréquentés par les jeunes (établissements scolaires, sportifs, etc.).

#### **4.5.7 Impacts temporaires en termes de nuisances diverses auprès de la population**

La réalisation des travaux s'accompagnera de nuisances temporaires en termes de bruit, de vibrations. Il n'y aura pas de pollution olfactive ou lumineuse.

L'ensemble du matériel de chantier sera homologué conformément aux normes en vigueur, afin de limiter les nuisances sonores de proximité et la consommation énergétique. Il sera également conforme aux normes en termes de rejets atmosphériques. Les travaux nocturnes seront, dans la mesure du possible, évités.

L'extension tramway étant déjà intégrée au projet de voie de 40 mètres, il n'y aura pas de déviation de réseaux pour la réalisation de la plateforme tramway.

#### **4.5.8 Impacts et mesures sur le patrimoine culturel, architectural et archéologique**

Le périmètre d'étude ne comporte pas de sites ou monuments naturels inscrits ou classés ni d'édifices jouissant d'une protection au titre des monuments historiques. Aucun vestige archéologique n'est recensé dans ce secteur, toutefois, conformément aux dispositions du Code du Patrimoine, le Service Régional de l'Archéologie pourra

prescrire une opération de diagnostic archéologique visant à détecter tout élément du patrimoine archéologique qui se trouverait dans l'emprise des travaux projetés.

Si malgré les travaux déjà réalisés pour la voie structurante des 40 m, il y avait découverte fortuite de vestiges sur l'emprise du chantier tramway, les services de la Direction Régionale de la Culture (DRAC) seront saisis.

### **4.6 Impacts et mesures après la mise en service**

#### **4.6.1 Impacts et mesures sur le milieu physique**

##### **▪ Impacts sur la topographie et la géologie**

Le projet n'aura pas d'impact sur la géologie et le relief, il s'implante sur une voirie existante.

##### **▪ Impacts sur les eaux souterraines et superficielles**

L'exploitation de l'ouvrage ne présente pas de caractère polluant. Toutefois, l'usure du matériel roulant pourra entraîner, par le lessivage de la plateforme du tramway par les eaux pluviales, une pollution des eaux évacuées dans le réseau d'assainissement collectif. Les eaux de ruissellement de la plateforme seront dirigées vers le réseau d'assainissement créé à l'occasion de la voie des 40 mètres.

Le présent projet ne portera pas atteinte à la qualité des eaux du Var. Son exploitation, qui fait appel à l'énergie électrique, ne présente pas de caractère polluant. L'usure du matériel roulant (frein, pneu, revêtement routier, fuites d'huile, etc.) pourrait entraîner, par le lessivage de la plateforme du tramway par les eaux pluviales, une pollution des eaux. Ces eaux de ruissellement de la plateforme et des chaussées nouvellement créées seront dirigées vers le réseau d'assainissement collectif afin qu'elles soient traitées.

L'extension de la ligne T3 de tramway n'entraînera pas d'augmentation des surfaces imperméabilisées, car le projet s'inscrit sur la voie structurante des 40 m existante avec un partage modal différent. Elle n'aggraverait donc pas la situation existante en termes de ruissellement des eaux pluviales, d'autant que sa plateforme sera engazonnée sauf en station où seuls les arbres seront implantés.

Le projet d'extension de la ligne T3 du tramway est compatible avec le SDAGE Rhône-Méditerranée-Corse 2010-2015.

L'extension de la ligne T3 ainsi que l'ensemble des équipements mis en place n'est pas concernée par le PPRi basse vallée du Var.

##### **▪ Impacts sur le climat, la qualité de l'air et les facteurs climatiques**

Par sa nature et son ampleur, le projet n'aura pas d'effet sur la climatologie locale.

La réalisation de l'extension de T3 permettra une réorganisation de l'intermodalité et, combinée à des mesures d'accompagnement, constituera une solution pour conforter et renforcer les évolutions de comportement déjà constatées sur le territoire de la ville de Nice, notamment par l'abandon de la voiture particulière, pour atteindre une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et des gaz à effet de serre, à l'horizon de sa mise en service.

La qualité de l'air devrait donc être légèrement meilleure après mise en service du tramway. Du fait d'un léger report modal des automobilistes sur le tramway, avec un nombre d'usagers de la ligne 3 issus du report VP est évalué à 0,48 millions en 2020 et à 0,91 millions en 2030, il y aura une légère diminution des émissions. En outre, le tramway en lui-même ne génère pas de pollution de l'air.

Il a été calculé qu'avec cette extension, la ligne T3 permet de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de plus de 34.000 tonnes sur 30 ans<sup>6</sup>.

#### **4.6.2 Impacts et mesures sur le milieu naturel, les équilibres biologiques et les continuités écologiques**

Le tramway s'implantant sur la voie structurante des 40 m existante, il n'aura pas d'impact supplémentaire à celle-ci sur le milieu naturel, les équilibres et continuités écologiques.

#### **4.6.3 Impacts et mesures sur le contexte urbain, économique et social**

##### **▪ Impacts sur les documents d'urbanisme et de planification**

Le projet, qui permet le développement ultérieur du territoire stratégique qu'est la plaine du Var, est compatible avec la DTA des Alpes-Maritimes car il ne remet pas en cause la préservation des 50 ha de terres agricoles inscrits à la DTA.

La réalisation de la voie de liaison interquartiers dans laquelle s'insère le tramway n'est pas interdite par les règlements des zones concernées du PLU de Nice. Elle respecte les règles imposées par les servitudes d'utilité publique applicables dans la zone d'étude. Elle est totalement inscrit en emplacement réservé au PLU de Nice, en tant que projet structurant. Le projet de tramway s'implantant sur cette voie, il est donc compatible avec le PLU de Nice.

Enfin, le projet est compatible avec le P.D.U. et contribue à atteindre ses objectifs.

#### **4.6.4 Impacts sur le foncier**

Le tracé emprunte une voie routière existante sur toute sa longueur. Il n'y aura donc pas d'expropriation dans le cadre du projet.

#### **4.6.5 Impacts sur les sites et paysages urbains**

La ligne de tramway, infrastructure à vocation urbaine, s'insèrera dans les quartiers qui vont se développer autour de la voie des 40 m.

Le projet s'insère dans le grand paysage en prenant sa place au sein du boulevard urbain livré en 2016. La plateforme centrale sera engazonnée, encadrée d'arbres de haute tige et répondant aux plantations prévues par l'aménagement de la voie structurante des 40 m sur les trottoirs côté façades. Le projet contribuera donc aux effets positifs de la trame paysagère urbaine du quartier.

Des paysagistes travaillent sur le choix des végétaux, de nouveaux arbres amélioreront la climatisation naturelle de la ville, dans le respect du caractère méditerranéen de Nice.

En outre, un site d'expérimentation permettant de tester différentes espèces sur différents substrats en vue d'optimisation du développement, de l'arrosage et de l'entretien de la plateforme tramway, et au-delà, des espaces verts de la ville est à l'étude.

Le projet sera visible depuis les hauteurs des collines environnantes. Sans matériel roulant, la plateforme sera peu perceptible compte tenu de son implantation au niveau du sol et de son revêtement, mais remarquable du fait de l'engazonnement et des plantations prévus se déroulant comme un ruban vert au milieu du bâti.

<sup>6</sup> Source : dossier d'appel à projet « transports collectifs et mobilité durable » pour ce projet

▪ **Impacts sur le contexte socio-économique**

Localement, le projet permettra d'améliorer sensiblement la desserte de la plaine du Var, en créant une ligne forte de transports publics sur un secteur où il n'existe presque rien en matière de transports collectifs (du fait également de l'absence de voirie adaptée sans la voie des 40 mètres).

Il améliorera largement le service rendu aux habitants actuels et futurs de l'Ecovallée, par une offre confortable, fiable, cadencée, et performante de transport en commun permettant de se rendre facilement d'un quartier à l'autre, aux pôles d'équipements et aux pôles d'emplois existants et à venir.

Le projet apportera également un plus en terme d'image et valorisera les secteurs traversés.

Enfin, les services seront adaptés aux événements qui se produisent une trentaine de fois dans l'année au stade Allianz Riviera.

D'une manière générale, une fois l'extension de T3 réalisée, la ligne T3 de tramway permettra, avec une connexion avec T2 et le train de :

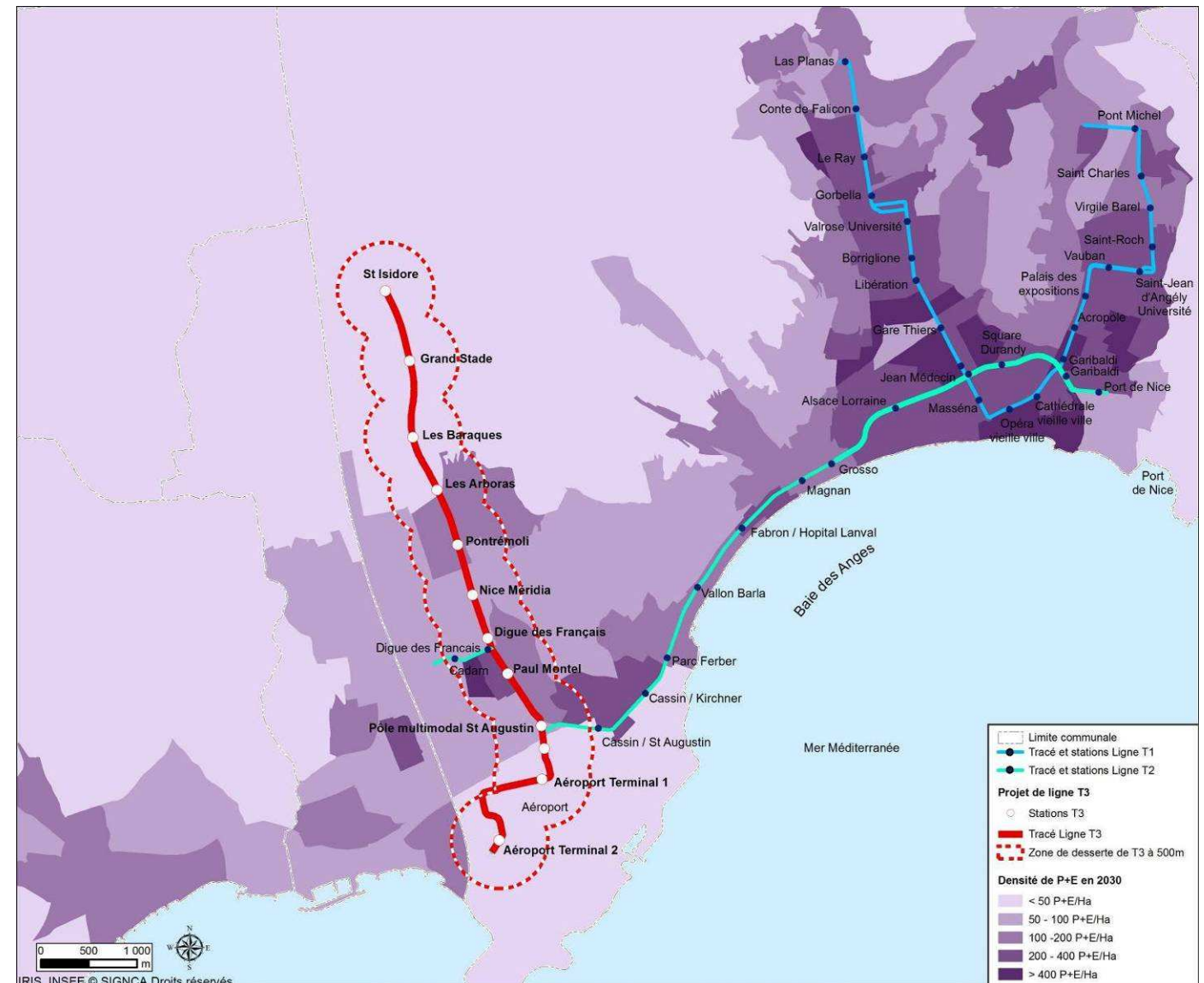
- faciliter l'accès au centre-ville qui concentre la plus grande partie l'activité économique : services, commerces, services publics, activités liées au tourisme (hôtellerie, restaurant, palais des congrès, palais des expositions, activités culturelles,...) ;
- relier entre eux la plupart des pôles d'activités économiques du cœur de la Métropole (le port, l'aéroport, l'Arénas et son extension future, le Grand Arénas, la future Ecovallée et ses Éco quartiers, le Centre Administratif Départemental) ;
- renforcer l'attractivité de l'agglomération au plan international. Le tramway est un outil de mobilité incontournable dans une métropole digne de ce nom ;
- dégager de l'espace utile (voirie et stationnement) pour ceux qui ont réellement besoin de se déplacer pour leur activité économique (taxis, artisans, médecins, professions libérales,...) ;
- accroître l'attractivité des commerces situés sur les axes empruntés par le tramway par l'amélioration des conditions de desserte et mais également du fait de l'attrait que représenteront les espaces aménagés, notamment pour les piétons ;

▪ **Impact sur la population**

Ainsi que vu précédemment, le projet de voie structurante des 40 m est accompagné d'une densification urbaine importante le long de son tracé, liée au projet de l'opération d'intérêt national de la Plaine du Var.

Cette densification est marquée par une augmentation des emplois concentrée dans le secteur de Saint Augustin et une augmentation de la population répartie entre la Digue des Français et le Stade de Nice Allianz Riviera, zone d'urbanisation principale du projet Eco-Vallée.

Au total on estime que d'ici 2026, ce seront 25.000 emplois, et 5.400 logements (accueillant 11.400 habitants) qui seront construits sur les 3 grandes opérations en cours (Nice Grand Arenas, Meridia, Ecoquartier St Isidore) *Ci-contre une carte à l'horizon 2030.*



▪ Projection en 2030

▪ **Amélioration du cadre de vie**

Au-delà d'un moyen de transport performant et écologique, il apparaît que le tramway est également vecteur d'amélioration sensible du cadre de vie des riverains et plus largement des habitants de l'agglomération.

Des mesures ont été réalisées sur la qualité de l'air et le niveau sonore sur la ligne tramway existante (avant et après sa mise en service) et sur les tracés potentiels des futures lignes tramway. L'analyse des polluants montre également une forte baisse des émissions polluantes là où passe le tramway.

Un potentiel de préservation de la qualité de l'air est envisageable à proximité immédiate de la future ligne T3.

Il apparaît également que globalement le bruit est très sensiblement inférieur aux niveaux constatés avant les travaux de la ligne 1, avec une diminution globale de 4 dB (soit moitié moins) mais dans un tissu urbain dense très occupé par les voitures auparavant.

▪ **Soutien à la politique de la ville en desservant les quartiers sociaux**

Sur la seule commune de Nice, 1/3 de la population niçoise est susceptible de bénéficier des dispositifs de la politique de la ville, avec 51 000 habitants recensés sur les territoires des zones urbaines sensibles en 2006.

Au total, on peut estimer que 38 % de la population niçoise vit dans les quartiers prioritaires CUCS dont 14,6 % dans un quartier en ZUS.

Le Contrat Urbain de Cohésion Sociale (CUCS) de Nice intervient sur 6 territoires. Nice Ouest (12 000 habitants) intégrant les quartiers des Moulins (périmètre en ZUS), de la Vallière ainsi que le secteur du foyer « Nicea » sont directement concernés par ce projet, en accédant plus ou moins rapidement au tramway.

Au total, et à terme, lorsque tous les projets d'extension de la ligne 1 et ceux des lignes T2 et T3 auront été réalisés, tous les secteurs relatifs à « la politique de la ville » de Nice bénéficieront d'une desserte en tramway.



#### 4.6.6 Impacts sur l'organisation des déplacements après mise en service – approche globale

La T3 aura un impact positif sur l'organisation de la mobilité au sein du quartier. Elle permettra ainsi d'élargir sensiblement le périmètre à l'intérieur duquel les habitants et les autres usagers disposeront de transports publics performants les reliant à l'aéroport, à la gare routière avec ses transports interurbains, aux TER et au centre-ville de Nice.

Des études de simulation de trafic routier et transports en commun ont été réalisées<sup>7</sup> sur la base des données existantes et de modèles de prévisions prenant en compte de nombreux paramètres, le modèle multimodal 06.

##### Impacts sur la circulation routière

Ce projet se traduit globalement par une petite limitation de l'augmentation du nombre de déplacements en voiture individuelle sur ce secteur où se trouvent de très nombreux générateurs de trafic. En effet, il apparaît que du fait d'un léger report modal des automobilistes sur le tramway, avec un nombre d'usagers de la ligne T3 issus du report VP est évalué à 480.000 en 2020 et à 910.000 en 2030.

##### Impacts sur la circulation ferroviaire (TER)

La réalisation de l'extension de la ligne T3 de tramway n'aura aucune incidence directe sur la circulation ferroviaire TER mais la T3 sera reliée au train sur 2 sites.

Au nord, une liaison piétonne d'environ 300 m permet de se rendre à la gare des CP de Saint Isidore. Au sud la ligne T3 dessert directement le pôle multimodal de Nice Aéroport.

##### Impacts sur les transports en commun

Ce projet apporte une offre supplémentaire significative de transports publics grâce à cette extension de la ligne T3 dans des secteurs très générateurs de déplacements de courte, moyenne et même longue distances.

Il est estimé une fréquentation de 3,3 millions de passagers en 2020, dont notamment 540 000 à l'occasion des grands événements au stade Allianz Riviera.

Le dépôt et centre de maintenance, le matériel roulant (rames de 300 personnes), l'équipement de l'infrastructure, l'information voyageur, le système et la logique d'exploitation sont communs aux 2 lignes T2 et T3. 9 rames supplémentaires seront achetées pour l'extension T3.

Les amplitudes horaires sont les mêmes pour toutes les lignes tramway, soit de 4 heures à 0h30. Il y a une montée en charge de l'offre sur la période 4h-8h et de façon symétrique une réduction sur la période 19h-00h30.

Le temps de parcours est de 19 mn entre les 2 terminus. La vitesse commerciale moyenne attendue est de 22 km/h.

<sup>7</sup> Une évaluation socioéconomique du projet a été réalisée pour l'appel à projet « transports collectifs et mobilité durable » du ministère de l'environnement en septembre 2013 auquel MNCA a candidaté pour cette extension de ligne. Toutes les données de ce paragraphe sont issues de cette étude.

Le trafic journalier attendu l'année de mise en service est de 12.000 passagers par jour moyen soit 2,4 % du trafic journalier total du réseau Lignes d'Azur. La ligne tramway T3 contribuera ainsi fortement au dynamisme économique et urbain de la plaine du Var.

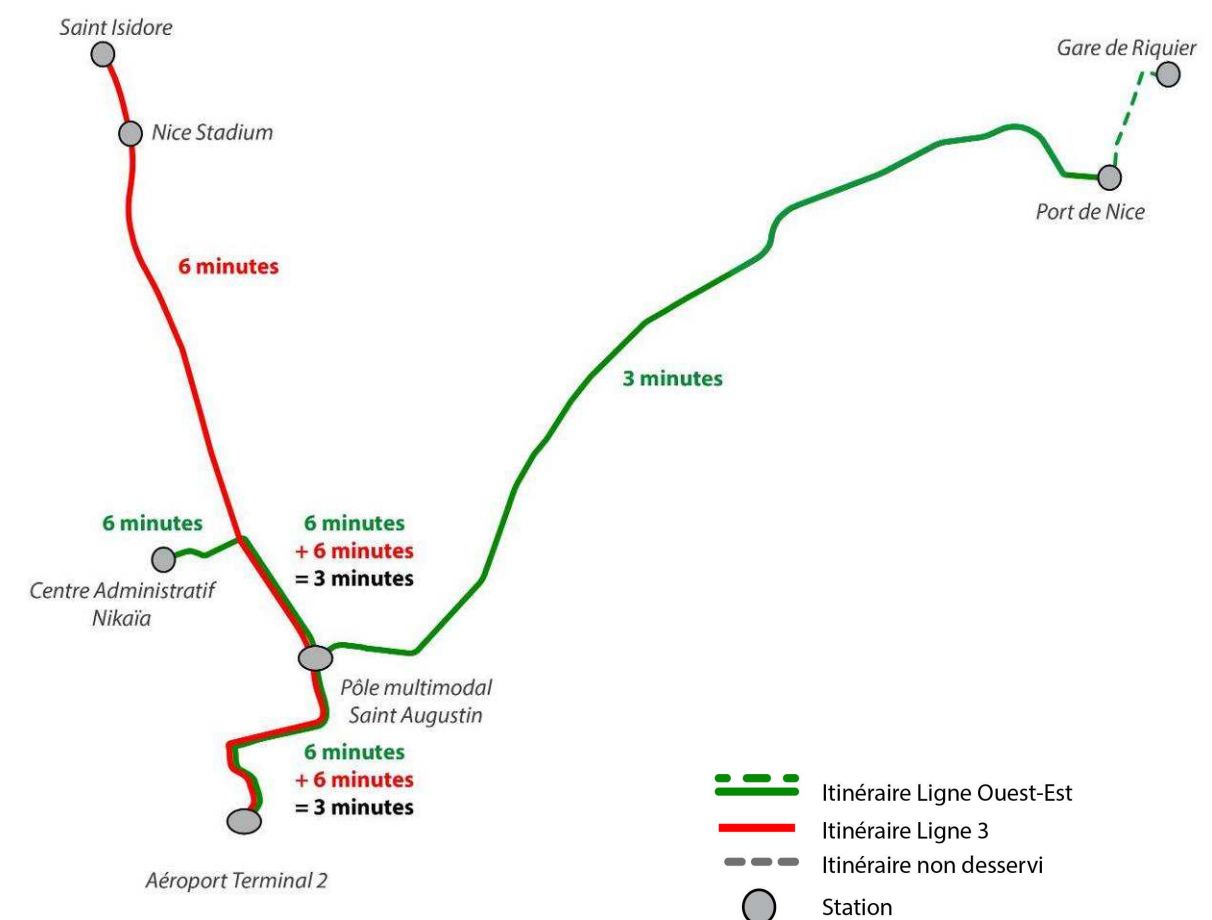
#### Offre de transport du projet d'extension de la ligne T3 du tramway

Le programme d'exploitation prévu pour les projets de ligne Ouest-Est et de ligne T3 est le suivant :

- Projet de ligne 3 : Desserte à 6 minutes entre l'Aéroport Terminal 2 et Saint Isidore.
- Projet de ligne Ouest-Est :
  - o Desserte à 6 minutes entre l'Aéroport terminal 2 et le Port de Nice,
  - o Desserte à 6 minutes entre le Nikaïa et le Port de Nice.

La fréquence cumulée sur le tronç commun entre les lignes T2 et T3 et sur le tronç commun des deux branches de la ligne 2 s'élève donc à 3 minutes. La ligne T3 assurera à terme une fréquence de 6 minutes sur toute la période 8h-19h. Ainsi, pour un jour ouvré, la ligne 3 effectuera 156 services par jour et par sens.

Programme d'exploitation pour les lignes Ouest-Est et 3 (intervalles de passage par sens en heure de pointe)



Ainsi, pour un jour ouvré, la ligne 3 effectuera 156 services par jour et par sens.

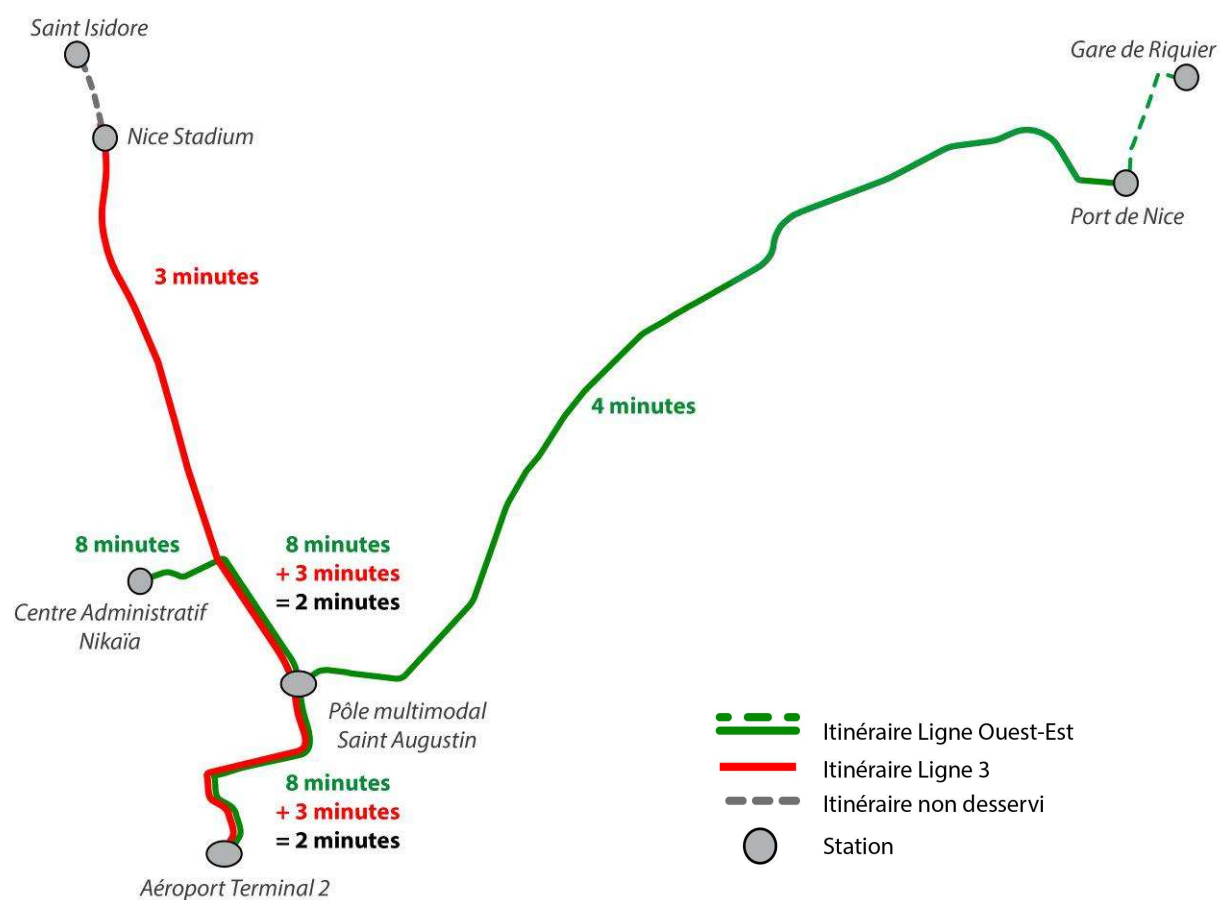
**Le schéma d'exploitation des lignes T2/T3 3 sera adapté lors de « grand Evènement » au Stade pour pouvoir absorber le trafic voyageur.**

Cette adaptation dépendra du jour et de l'horaire de l'évènement et du nombre de personnes attendues pour celui-ci. Pour absorber la forte affluence sur la ligne 3, l'offre sera doublée (intervalle de passage de 3 minutes) pendant la période précédant le match et adaptée à la demande à la fin du match.

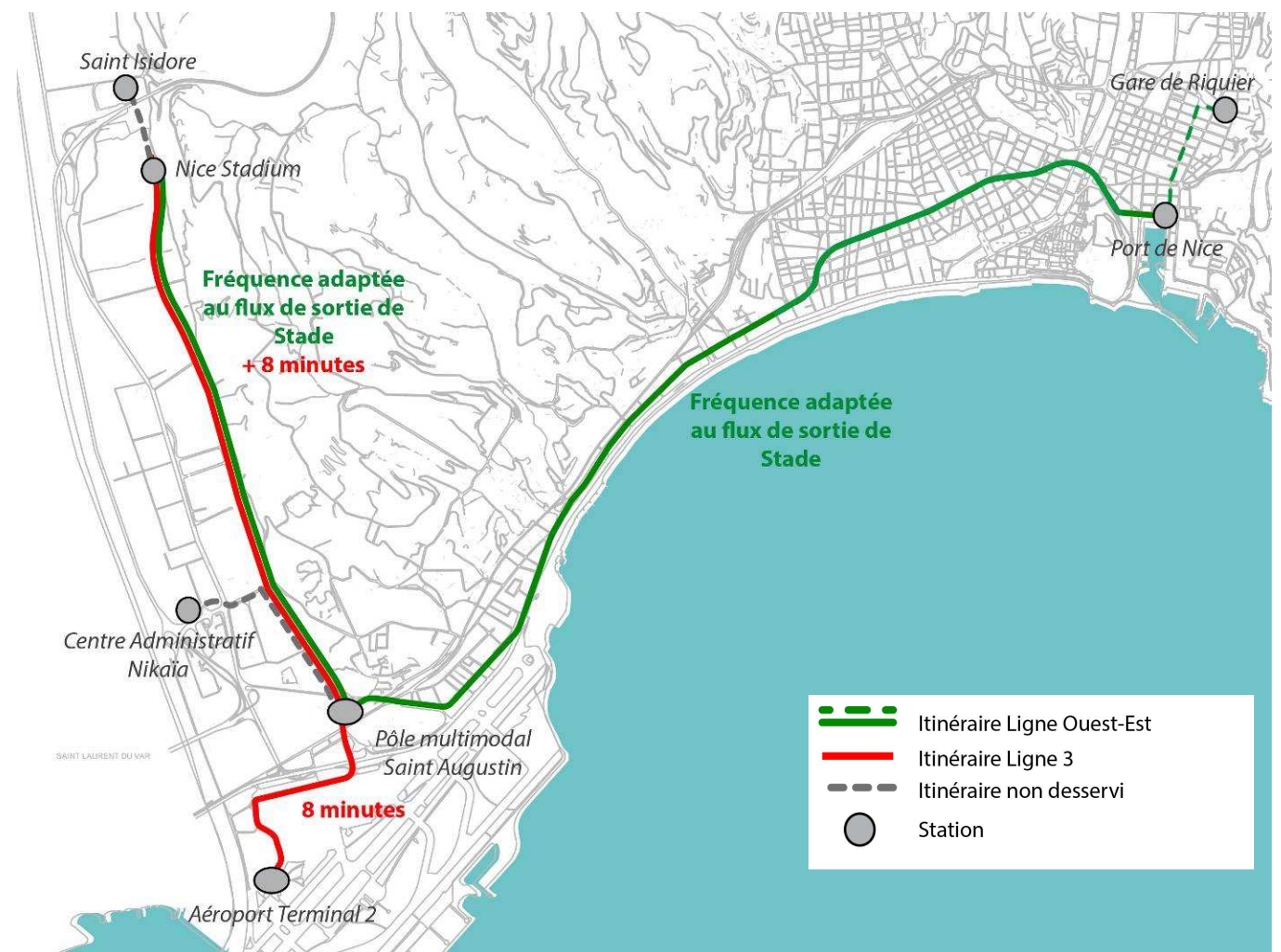
Cette forte augmentation de l'offre sur la ligne 3 sera permise, par un redéploiement d'une partie des rames de la ligne Ouest-Est et donc une réorganisation des dessertes.

Les deux schémas d'exploitation en cas d'évènement mentionnés plus haut sont présentés ci-après :

**Option n°1 : réduction de la fréquence sur la ligne Ouest-Est et renforcement sur la ligne T3**



**Option n°2 : Recomposition des lignes T2 et T3**



*Adaptation proposée en sortie de stade lorsque l'évènement le nécessite*

La mise en place de ces schémas d'exploitation spécifiques s'accompagnera d'une information de la clientèle adaptée sur l'ensemble du réseau.

Fréquences proposées sur une plage horaire allant de 3 h avant le début de l'évènement jusqu'à 2 h après la fin de l'évènement.



### Prévisions de fréquentation

Concernant cette extension de la ligne T3, celle-ci, on l'a vu plus haut, aura un fonctionnement particulier avec la gestion des matchs et autres événements au stade Allianz Riviera. Des études réalisées, il ressort qu'aux horizons 2020 et 2030 :

- le nombre de montants (usagers réguliers) sur la ligne 3 peut être évalué à 12 000 en JOB (jour ouvrable de base) à l'horizon 2020 et 15 000 à l'horizon 2030 ;
- la charge dimensionnante en JOB – pour les usagers réguliers - est alors évaluée à environ 400 voyageurs à l'HPS (entre les stations Nice Méridia et Digue des Français) à l'horizon 2020 et 500 voyageurs à l'HPS sur la même section à l'horizon 2030 ;
- la période réellement dimensionnante pour la ligne est vécue lors d'événements majeurs au Stade Allianz Riviera en faisant abstraction de l'attractivité du centre commercial adjacent. Avec une exploitation adaptée, ce sont environ 6 000 voyageurs qui seront alors transportés en une heure dans le sens le plus chargé ;
- en accumulant la fréquentation régulière et la fréquentation événementielle, au cours d'une année, **environ 3,3 millions de voyages seront réalisés sur la ligne 3 à l'horizon 2020** dont 540 000 voyages par an qui seront réalisés lors d'événements majeurs au Stade Allianz Riviera. A l'horizon 2030, environ 4,4 millions de voyages seront réalisés sur la ligne 3 dont 576 000 voyages par an qui seront réalisés lors d'événements majeurs au stade Allianz Riviera.

#### Impacts sur le réseau de bus

La réalisation de la ligne T3 va permettre une nette amélioration des services de transports urbains dans ce secteur, en offrant une ligne forte de TC là où rien n'existe aujourd'hui. Les lignes de bus lignes 9 et 11 seront supprimées dans le cadre d'un réseau restructuré, avec des lignes de bus rabattues sur les lignes de tramway.

#### Accessibilité avant-après en transports en commun

Le projet de ligne T3 du tramway de Nice permet un gain de temps moyen par usager de la ligne T3 en référence de 1,5 minutes en 2020 (source : modèle de trafic multimodal).

Le gain de temps permis par le projet est particulièrement important pour des usagers en provenance ou à destination de la Plaine du Var.

A titre d'exemple, les gains de temps observés, à l'horizon 2020, entre la situation de référence et la situation de projet, pour 3 couples Origine-Destination représentatifs sont présentés sur la figure ci-après.

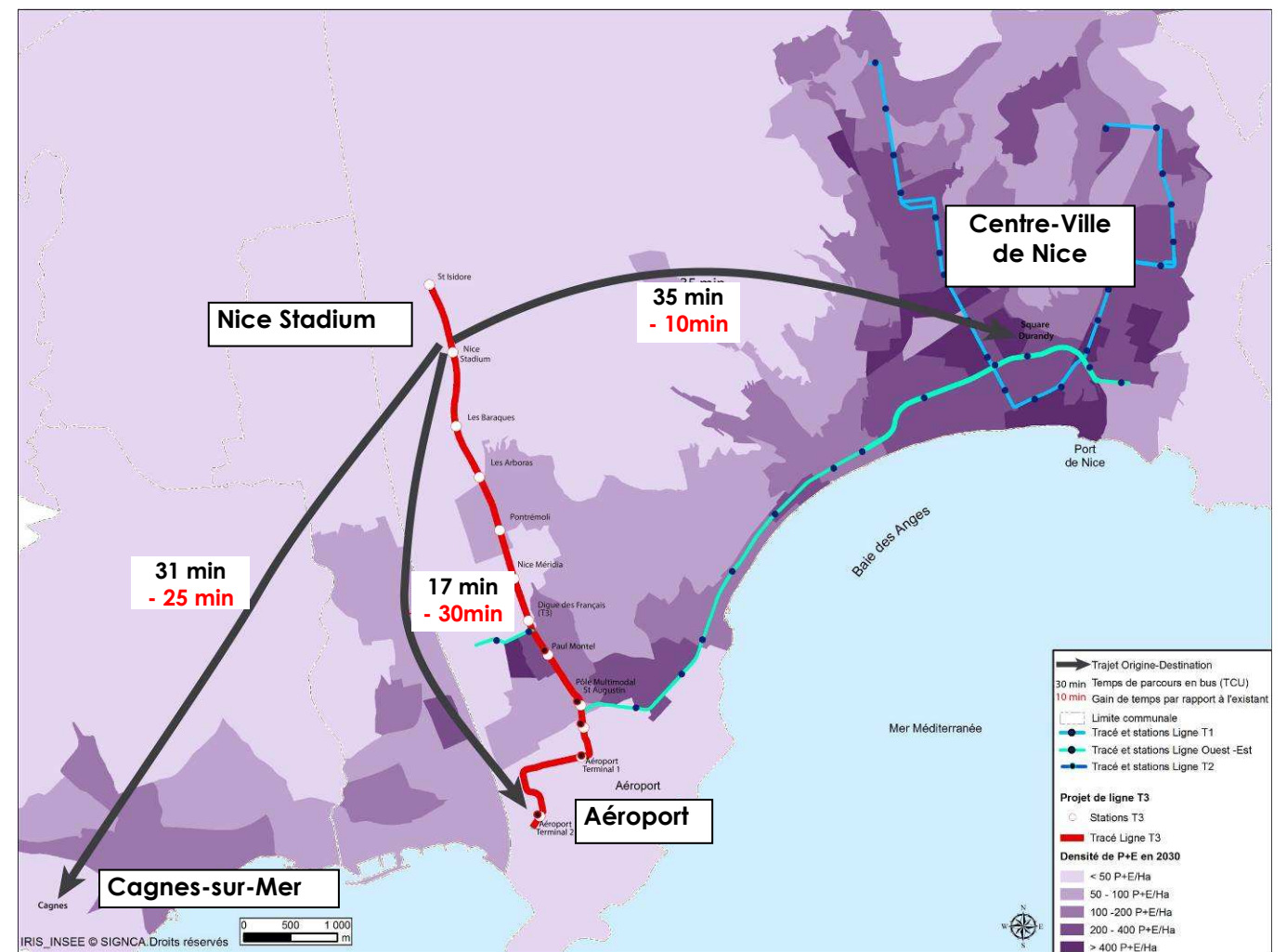
Les gains de temps obtenus pour les couples OD observés sont très importants. Malgré la desserte de la Plaine du Var par des lignes du réseau Azur dites « essentielles », l'offre proposée dans le secteur est faible<sup>8</sup> (ligne 59 : intervalle de passage = 50 minutes à la PPM ; ligne 70 : intervalle de passage = 15 minutes à la PPM ; ligne 89 : intervalle de passage = 20 à 40 minutes à la PPM).

<sup>8</sup> La fréquence de ces lignes restera contrainte par l'absence de site propre et par la congestion automobile prévisible sur le secteur Plaine du Var.

Cela se traduit par des temps d'attente (au départ) longs en situation de référence.

De plus, la vitesse commerciale moyenne des lignes de bus dans la Plaine du Var, en situation de référence, est faible. La ligne 3 du tramway est plus performante et les temps passés en véhicule (dans le tramway) sont plus faibles.

### Gains de temps observés pour trois couples Origine-Destination représentatifs



**Légende :**  
**35 min :** temps de parcours à l'HPM en projet en 2020  
**-10 min :** Gain de temps entre la référence 2020 et la situation de projet 2020 à l'HPM

### Impacts sur les circulations douces

La marche à pied assure près de 40 % des déplacements sur la Métropole Nice Côte d'Azur. Le périmètre d'action du tramway est également considérablement élargi grâce aux nouvelles stations de parties de quartiers jusqu'alors desservies par les seuls bus.

S'agissant des quartiers de la Plaine du Var, il est important de prévoir une ville qui puisse se parcourir à pied, avec des îlots facilement accessibles. A cet égard, le tramway permettra d'accéder à pied dans des secteurs même relativement éloignés, comme le montre la carte ci-dessous :

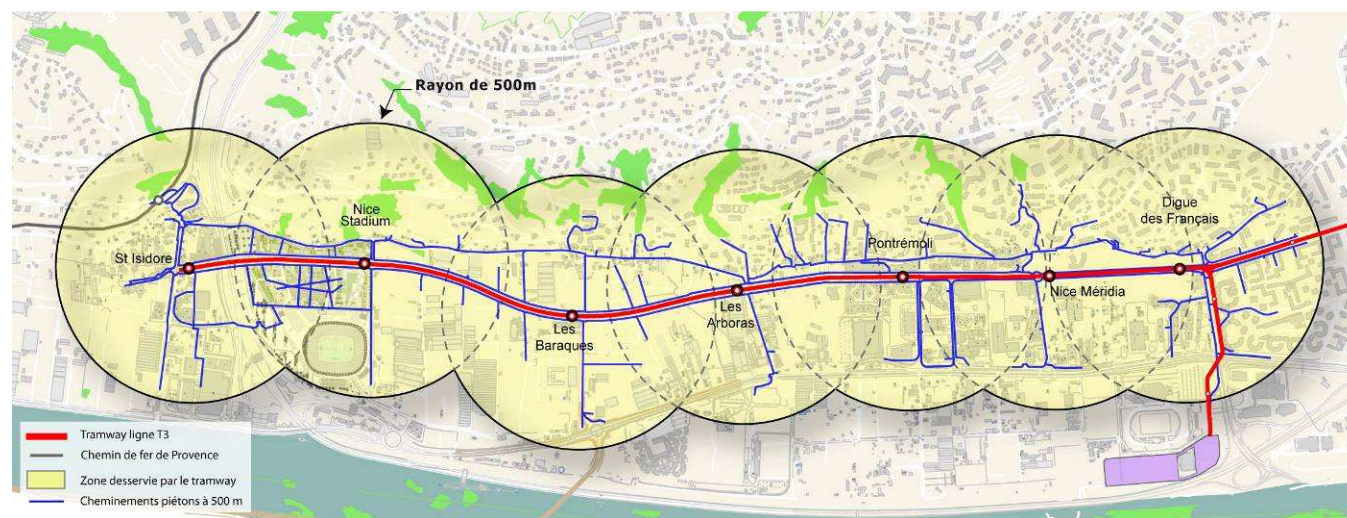


Planche 1. Accessibilité des stations en marche à pied

De même, depuis le terminus du tramway, la gare des chemins de fer de Provence n'est qu'à 300 mètres. Aujourd'hui difficile d'accès du fait de sa localisation (au dessus du quartier) et de la vétusté des aménagements piétons (trottoirs, escaliers), elle devrait faire l'objet d'un aménagement plus propice aux trajets entre Saint Isidore et la gare, dans l'attente d'un véritable pôle d'échange à réaliser avec l'extension de T3 à Lingostière, plus au nord.

Aujourd'hui, la trame dédiée dans la plaine du Var offre des points problématiques, et des itinéraires sans logique de continuité:

- une RM6202 certes équipée partiellement de bandes cyclables mais difficilement franchissable par les piétons ;
- une gare Saint-Isidore difficile d'accès du fait de sa localisation et des aménagements d'accès ;
- un boulevard des Jardiniers et une avenue Sainte-Marguerite non sécurisés (tronçons étroits, trottoirs discontinus ou absents, absence de bande cyclable).

Les réalisations de la ligne T3 et de la voie des 40 m offriront aux habitants des espaces piétons confortables et de qualité. La moyenne d'inter-distance entre stations sera de 670 m et couvrira convenablement les secteurs urbains de la plaine du Var entre la Digue des Français et Saint-Isidore. Les nouveaux aménagements de voirie intégreront les normes PMR nécessaires à une accessibilité pour tous.

Les quartiers à aménager seront donc l'occasion de développer les aménagements dédiés aux modes doux, avec un maillage dense, continu, confortable et sécurisé. Ainsi, pour faciliter les déplacements quotidiens, le grand axe urbain de 40 mètres sera équipé d'une piste cyclable, au cœur du quartier et ouverte sur la cité des Moulins plus au sud. Des bornes pour des vélos en libre-service sont prévues sur cet axe.

### Impacts sur le stationnement

Dans une prochaine modification du PLU, il est envisagé de mettre en œuvre les normes de stationnement différenciées qui existent en centre-ville autour du tramway et du couloir en site propre bus ouest-est pour les lignes de tramway à l'ouest.

En effet, le PLU de la Ville de Nice distingue deux zones de définition des règles de stationnement (source : Dispositions générales du PLU de Nice, Article 15) :

- la zone n°1 : corridor de 200 m de part et d'autre des lignes de tramway (soit 400 m), et des lignes de bus en site propre et le territoire situé à moins de 300 m autour des gares de Thiers, Riquier, Saint Augustin et Gare du Sud (oit 600 m de diamètre).
- la zone n°2 : constituée du reste de la ville.

Avec l'hypothèse de la reconduction de ce règlement dans la Plaine du Var, les secteurs situés à proximité immédiate (200 m) de la ligne 3 seraient inclus dans la zone n°1 alors qu'aujourd'hui, ils font partie de la zone n°2.

Il a été calculé que le nombre de places de stationnement (véhicules légers) économisées s'élève à un minimum de 1726 places.

### Impacts sur l'accidentologie

Les transports collectifs provoquent beaucoup moins d'accidents par personne transportée que les transports individuels ; ce fait est sans doute à mettre au compte du professionnalisme des conducteurs, de la qualité générale des matériels et de leur entretien qui excluent les défaillances techniques.

Il s'explique également par la plus grande capacité des véhicules qui permet de réduire les circulations pour le même nombre de personnes transportées.

#### 4.6.7 Impacts du projet sur la santé

Au-delà d'un moyen de transport performant et écologique, il apparaît que le tramway est également vecteur d'amélioration sensible du cadre de vie des riverains et plus largement des habitants de l'agglomération.

L'amélioration des espaces publics et les conditions sensiblement améliorées de déplacements font partie des effets directs de la réalisation de la future extension de la ligne T3.

Des mesures ont été réalisées sur la qualité de l'air et le niveau sonore sur la ligne tramway existante (avant et après sa mise en service) et sur les tracés potentiels des futures lignes tramway. L'analyse des polluants montre également une **forte baisse des émissions polluantes là où passe le tramway**. Il apparaît également que globalement le bruit est très sensiblement inférieur aux niveaux constatés avant les travaux de la ligne 1, avec une diminution globale de 4 dB.

##### Confort et sécurité du tramway

Le matériel assurera le transport des usagers dans des conditions d'accessibilité, de confort et de sécurité optimales. La voie est dimensionnée afin de respecter ces conditions : calculs du rayon de courbe, du dévers, de la pente, etc., permettant de garantir un voyage agréable où les usagers ne ressentent pas trop de turbulences.

Toutes les dispositions seront prises afin d'assurer les meilleures conditions de sécurité possibles pour l'accès des équipements depuis les stations (notamment les équipements sportifs comme Allianz Riviera, les centres commerciaux dont IKEA, et les sites scolaires) et ce, grâce à des traversées piétonnes sécurisées.

##### Impacts liés à la pollution lumineuse

Le projet, s'intégrant dans un quartier urbain dense, n'aggraver pas la pollution lumineuse. L'adaptation de l'éclairage public prévu dans le cadre de la voie structurante des 40 m se fera de manière à maîtriser les consommations d'énergie par l'utilisation de matériel à faible consommation d'énergie et par une gestion adaptative des périodes d'éclairage et des puissances d'éclairage.

##### Impacts et mesures sur l'ambiance sonore

Le niveau sonore actuel est modéré, et le projet aura globalement un impact neutre à positif sur le bruit. En effet, par essence, un tramway est plutôt silencieux de par sa vitesse (<40 km/h), le trafic demeure assez faible sur une journée par rapport à celui d'une route et il n'y a pas de bruit de moteur car le fonctionnement est électrique.

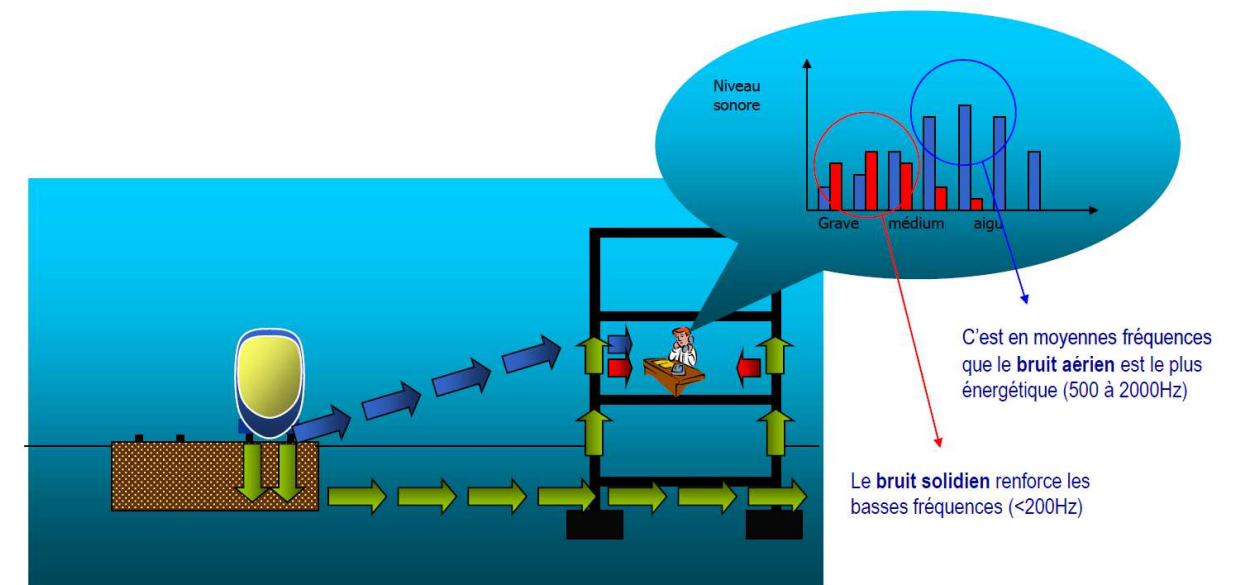
Généralement, les niveaux de bruit induits par un tramway (niveau de bruit moyen sur une journée, soit entre 6h00 et 22h00) se situe autour de 50 dB(A), soit largement en-dessous du seuil acoustique réglementaire de 63 dB(A) appliqué pour les infrastructures routières. Cette incidence est donc très faible en comparaison des niveaux de bruit existants. Restant en deçà des seuils réglementaires au niveau des logements, il ne nécessite pas de prévoir des protections acoustiques supplémentaires.

Sur la ligne T1 dans un contexte urbain dense, il a été constaté en moyenne une baisse de 4 dB soit moitié moins de bruit (sauf sur Gorbella, zone en pente où le niveau sonore est resté identique avant-après tramway).

##### Impacts liés aux vibrations

Les vibrations sont générées par le contact roue-rail lors du passage des trains ; la plate-forme transmet au sol les vibrations générées au niveau du contact roue-rail puis le sol conduit ces vibrations jusqu'aux fondations des bâtiments adjacents qui transmettent aux occupants des vibrations et ce que l'on appelle le bruit « solidien ».

Il faut en effet distinguer les vibrations qui se propagent dans le sol, des voies ferrées jusqu'aux constructions, et le bruit induit, appelé bruit solidien, qui est engendré à l'intérieur des bâtiments par les vibrations (il ne faut également pas confondre ce bruit avec le bruit aérien qui résulte simplement d'une transmission acoustique par l'air). L'importance des effets vibratoires et du bruit solidien dépend de la nature du sol et du bâti lui-même y compris ses fondations.



Le bruit chez les riverains est la superposition des bruits aérien et solidien.

Ils sont perçus simultanément et ne peuvent être aisément mesurés séparément.

Source : serdB

Bien qu'aujourd'hui aucune réglementation française ni européenne n'encadre ces impacts, des solutions sont d'ores et déjà appliquées pour répondre à ce risque.

Ces mesures consistent notamment dans l'intégration de dispositifs anti-vibratiles (pose sur dalle flottante<sup>9</sup>, pose anti-vibratile d'atténuation 10 dB – dispositif intégré sous le rail) lors de la pose de voies dans certains secteurs, solutions ayant déjà été employées avec succès sur d'autres tramways en exploitation aujourd'hui.

Le matériel roulant quant à lui, dispose d'aménagements spécifiques (roues munies de bandages élastiques, rails soudés fixés par des attaches élastiques...) permettant aussi de limiter les effets vibratoires. L

Enfin, les aménagements de voirie et la qualité des revêtements de chaussée réalisés avec la voie structurante des 40 m garantiront également la non propagation des vibrations.

<sup>9</sup> Pose sur dalle flottante : insertion d'un tapis anti-vibratile sous la plate-forme tramway.

#### 4.6.8 Impacts liés aux courants vagabonds, perturbations électromagnétiques et radioélectriques

Le tramway pourra entraîner un risque de corrosion pour les réseaux enterrés situés à proximité des voies de roulement. Des mesures de précaution d'ordre technique seront prises afin de réduire ce risque (respect d'une distance limite, etc.).

En outre, l'exploitation de la ligne pourra engendrer des perturbations dans les fréquences électromagnétiques existantes, notamment les lignes téléphoniques ainsi que les réceptions radioélectriques. Toutefois, des précautions seront prises lors de la construction des sous-stations électriques afin de respecter les réglementations en vigueur et de gêner le moins possible les riverains.

#### 4.7 Synthèse des impacts directement imputables à l'extension de la ligne T3

L'analyse de l'impact du projet, au-delà de la construction de la voie structurante des 40 m., permet d'aboutir à ce tableau de synthèse :

IMPACTS TEMPORAIRES		
THEME	IMPACTS /APPORTS T3 Ext au-delà de la voie des 40 m	Mesures .
<b>Milieu physique</b>		
Sol, eau, air et facteurs climatiques	Pas d'effets notables saufs sur l'air (poussière chantier)	Charte chantier vert
Milieu naturel et continuités écologiques	Lieu déjà aménagé, pas d'impact	Charte chantier vert
Sites et paysages	Modification temporaire du paysage par les travaux	Aires de chantiers entretenues
Organisation des déplacements	Modifications localisées des circulations	Plans de circulation - communication riverains adaptés
Tissu socioéconomique	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impact positif par injection de 35 M€ de travaux localement</li> <li>Nuisances temporaires dues au chantier</li> </ul>	Attention particulière pour les entreprises, commerces, générateurs
Nuisances diverses auprès population	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nuisances temporaires en termes de bruit et vibrations</li> <li>Pas de déviations de réseaux de façade à façade</li> </ul>	Matériel homologué pour générer moins de nuisances
Patrimoine	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas d'impact</li> </ul>	néant

IMPACTS PERMANENTS		
THEME	IMPACTS /APPORTS T3 Ext au-delà de la voie des 40 m	Mesures compensatoires.
<b>Milieu physique et naturel</b>		
Topographie-relief	aucun	Sans Objet
Contexte géologique	aucun	S.O.
Eaux superficielles et souterraines	Energie électrique sans caractère polluant. Usure matériel et lessivage plateforme. Plateforme engazonnée – pas de ruissellement suppl.	Traité par voie 40 m
Climat qualité air, et facteurs climatiques	Légère limitation de la dégradation de la qualité de l'air dans la basse plaine du Var après mise en service tramway, avec un léger report VP. Economie de 34.000 tonnes de CO2 sur 30 ans	S.O.
Milieu naturel, équil. biol. Et continuités écol.	Implantation sur lieu déjà aménagé, et artificiel pas d'impact	S.O.
<b>Contexte urbain, économique et social</b>		
Documents urbanisme et planification	Extension du corridor avec baisse des normes de stationnement autour du TCSP	S.O.
Foncier	Aucun, expropriations pour la voie structurante des 40 m dans laquelle le projet est inclus	S.O.
Sites et paysages	Amélioration du paysage urbain par un axe central engazonné encadré d'arbres de haute tige	S.O.
Socio économie	Impact très positif en termes de services rendus par les transports collectifs localement et plus largement sur l'agglomération avec la connexion aux autres modes de transports Véritable choix de son mode de transport avec une offre alternative crédible Desserte des quartiers ANRU des moulins et des Siagnes Adaptation de l'offre TC aux grands évènements au stade pour plus de services avant et après matchs	S.O.
Population	Complément des voies VP sur le boulevard urbain de 40 m / en desserte des nouveaux quartiers et équipements avec un mode alternatif crédible	S.O.
Cadre de Vie	Probabilité de limitation des polluants et du bruit	S.O.

<b>Organisation des déplacements - stationnement</b>		
Offre TC	Evolution significative de l'offre de TC dans ce secteur, liée au tramway et à sa connexion avec les CP, le TER littoral  Réorganisation des lignes de bus en rabattement tramway sur pôles d'échanges	S.O.
Circulation routière	Très faible impact : limitation de l'augmentation du nombre de déplacements en voiture	S.O.
Mobilité	Impact très positif sur l'organisation de la mobilité au sein de la basse plaine du Var  Meilleure accessibilité et gains de temps vers l'aéroport et Plaine du Var	S.O.

Ainsi, au regard de tous les éléments présentés dans la présente note de contexte, il ressort que l'extension de la ligne T3 déjà prévue et s'insérant sur un boulevard urbain déjà partiellement existant à ce jour, et achevé au moment du démarrage des travaux tramway n'a que peu d'effets et impacts négatifs sur l'environnement. Ils sont essentiellement temporaires, le temps du chantier.

Les quelques autres impacts et effets repérés sont positifs et n'appellent pas de mesures compensatoires. Ils relèvent d'une offre nouvelle en transports publics dans ce secteur améliorant considérablement l'accessibilité de cette zone fortement génératrice de déplacements.

Cette extension permet donc d'offrir un véritable choix de son mode de transport pour les nombreux déplacements générés dans ce secteur de la métropole. Il participe ainsi du dynamisme économique et urbain de la plaine du Var.

## 5 CHAPITRE 6 : ANALYSE DES EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS

---

*Voir pièces 3 et 4 : annexes 5-1*

En résumé :

L'étude des effets cumulés sur l'environnement des projets de NCA et de la Ville de Nice dans la basse vallée du Var a été menée à titre expérimental en 2010-2011 avec l'appui de la DREAL PACA, sur la biodiversité et les milieux aquatiques. Cette étude inclut 11 projets dont la ligne T2-T3 et son dépôt, l'extension de T3, la voie des 40 mètres.

Concernant le **volet Eau (annexe 5-1-1)**, l'extension de T3 est considérée comme accueillie par la voie des 40 mètres, ses impacts sont donc ceux engendrés par la voie des 40 m. Il ressort globalement du volet eau qu'une vigilance doit être maintenue sur l'incidence du rejet des eaux pluviales cumulées par l'ensemble des projets dans la plaine du Var.

Concernant le volet biodiversité (**annexe 5.1.2.**), l'extension de T3 est également considérée comme accueillie par la voie des 40 mètres. Il ressort que les projets examinés sont à l'écart des secteurs à plus fort enjeu, dans un contexte déjà très contraint et très dégradé.

Les projets concourent principalement à la réduction des habitats de friches et à l'altération des échanges fonctionnels déjà très fragilisés entre vallée du var et son cadre de collines.

Des préconisations et mesures sont proposées globalement (dont sites de compensation des effets cumulés résiduels).

## 6 CHAPITRE 7 : NOTICE DES INCIDENCES NATURA 2000 DE LA VOIE DES 40 METRES

---

*Voir pièce 5 : annexe 5-2*

En résumé :

La zone de projet est située à environ 600 m de la ZPS FR9312025 Basse Vallée du Var. Elle n'est donc pas concernée directement par la ZPS.

Une évaluation appropriée des incidences a toutefois été produite pour la voie structurante des 40 m. Il a été conclu qu'il n'y avait aucune incidence sur la ZPS.