



Vue rapprochée depuis la piste cyclable au sud de l'aire d'étude - Source : INGÉROP



Ouvrage de franchissement du canal des Iscles - Source EPA



Piste existante menant à l'ouvrage de franchissement du canal - Source EPA



Accès existant depuis la RM 2209 - Source : INGÉROP

A l'est, la RM 6202 bis offre également des perspectives visuelles sur le site mais la route étant aménagée sensiblement au même niveau que l'aire d'étude, les perspectives sont rasantes et rapidement limitées par les aménagements paysagers qui bordent la voie puis par la végétation périphérique et les constructions et installations diverses au sein de l'aire d'étude.



Perception depuis de la RM 6202 bis - Source : Google Street Map

C. Tendances

La plaine du Var subit depuis quelques décennies une mutation profonde. Le coteau fait l'objet d'un mitage et se décompose petit à petit.

La Baronne se situe précisément à la rencontre entre le coteau pour partie encore boisé et cultivé, remarquable sur le plan paysager, et la plaine où des activités diverses donnent l'impression d'avoir été posées là, au gré des opportunités.

Sur le coteau comme en plaine on constate la disparition progressive et au coup par coup de l'agriculture et de la structure du paysage ancestral.

Aujourd'hui, le périmètre d'étude présente un tissu mixte qui emprunte des références, à l'activité, à l'agriculture, au pavillonnaire et offre quelques amorces d'agrégation.

PAYSAGE

Ce qu'il faut retenir

A ce jour, sur les 15 communes de la plaine du Var, 13 d'entre elles sont dotées de PLU qui, grâce à une maîtrise de l'étalement urbain et une plus grande densification, intègrent la dimension paysagère préconisée par la DTA. Cette dernière prévoit notamment que l'affectation « agricole » des espaces agricoles à potentialité des communes littorales doit être garantie ; il s'agit sur le territoire de la Plaine du Var d'espaces agricoles à préserver.

L'aire d'étude s'inscrit dans l'unité de paysage de la Basse vallée du Var, ancienne frontière devenue un couloir de développement où l'urbanisation se partage l'espace avec l'agriculture et le fleuve.

Au fil du temps le paysage est devenu moins lisible, suite à la déprise agricole, au développement important de l'urbanisation et des activités dans la vallée. Les pressions sont fortes sur l'espace. L'orientation nord-sud de la vallée cloisonne et concentre le développement des activités le long du lit du fleuve.

Les enjeux définis pour cette zone sont, entre autres :

- L'organisation de l'aménagement de la Basse Vallée du Var par le projet d'intérêt national ;
- La prise en compte du développement d'une urbanisation dispersée sur les versants.

Le secteur de La Baronne se situe à la rencontre entre le coteau pour partie encore boisé et cultivé, remarquable sur le plan paysager, et la plaine où des activités diverses donnent l'impression d'avoir été posées là, au gré des opportunités.

Depuis le versant de La Gaude, à l'ouest, les perceptions lointaines sur l'aire d'étude sont atténuées par les cultures d'oliviers et d'agrumes comme par le bâti.

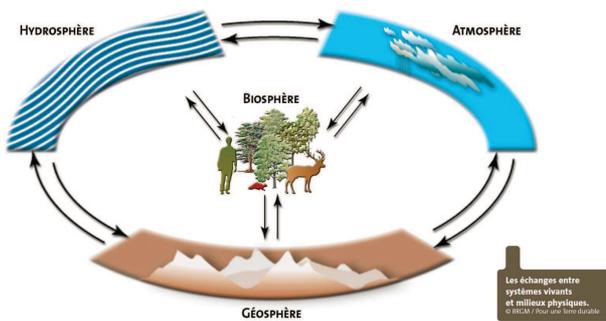
La RM 2209 et le front bâti de La Baronne construit en bordure de cet axe sont en situation de surplomb par rapport à la plaine du Var, dès lors ces points de vue offrent des ouvertures visuelles (parfois très larges) sur l'aire d'étude. La végétation qui s'est développée sur les talus et sur les berges du canal des Iscles sous la forme d'un rideau arbustif ou arboré permet d'atténuer ces perspectives mais sans les occulter complètement en raison de l'état clairsemé de cette végétation.

4.7. Synthèse et analyse des interrelations entre les différents descripteurs de l'environnement

4.7.1. Analyse des interrelations

L'environnement dans lequel nous évoluons aujourd'hui résulte schématiquement des interactions entre **quatre principaux sous-systèmes**, à savoir :

- La géosphère ;
- L'hydrosphère ;
- L'atmosphère ;
- La biosphère.



Dans le cas présent, l'aire d'étude telle que nous l'observons actuellement est très fortement marquée par l'empreinte de l'Homme dans ses composantes comme dans ses dynamiques.

En effet, il est important de rappeler que le site étudié correspondait au lit majeur du Var jusqu'à son remblaiement artificiel après-guerre. L'Homme a ainsi exercé une très forte contrainte à la fois sur l'hydrosphère et sur la géosphère pour permettre littéralement « l'émergence » de ces terrains au sein même de l'espace de divagation naturel du Var.

Aujourd'hui, les interactions entre les sous-systèmes hydrosphère, atmosphère et géosphère, sont minorées du fait de l'influence prépondérante des activités humaines passées comme présentes.

Il est intéressant de constater, que malgré le très fort degré d'anthropisation, le site fait partie d'un secteur d'intérêt écologique et abrite des espèces floristiques patrimoniales qui par le biais des protections réglementaires dont elles bénéficient pourront agir sur la manière d'urbaniser le site et donc sur les futures dynamiques.

4.7.2. Hiérarchisation des enjeux

L'analyse de l'état initial du site et de son environnement a abouti à la connaissance des milieux traversés, nécessaire pour dégager les enjeux et contraintes techniques du site au regard des caractéristiques spécifiques du projet.

Le tableau de synthèse ci-après indique pour chaque thème abordé dans les chapitres précédents :

- **Le niveau global de l'enjeu** exprime sa valeur intrinsèque au regard de préoccupations patrimoniales, culturelles, esthétiques, de cadre de vie, économiques, soit le niveau de contrainte ;
- **La sensibilité de l'enjeu ou la contrainte technique induite** compte tenu de la nature et des dimensions du projet. L'échelle de sensibilité retenue pour caractériser cette sensibilité globale comprend cinq niveaux : très faible, faible, moyenne, forte, très forte.

Figure 70 : Tableau de synthèse des enjeux et contraintes

THEME		ENJEU	NIVEAU D'ENJEU GLOBAL INTRINSEQUE	SENSIBILITE/CONTRAINTE POUR LE PROJET D'ESPACES PUBLICS
MILIEU PHYSIQUE				
Climat		Climat méditerranéen	Faible	Très faible
Topographie		Espace relativement plat gagné sur le lit majeur du Var par remblaiement - présence de zones de dépôts ponctuelles	Faible	Très faible
Géologie		Horizons alluvionnaires sous une épaisseur de remblais argilo-graveleux de 0,2 à 3 m - possibilité de présence de terrains hétérogènes comprenant des surépaisseurs de remblais et des terrains remaniés	Faible	Très faible
Eaux	Souterraines	Nappe du Var exploitée pour l'alimentation en eau potable – absence de captage AEP dans l'aire d'étude – vulnérabilité de la masse d'eau en cas de pollution	Moyen	Faible
	Superficielles	Proximité du canal des Iscles, ancien ouvrage d'irrigation qui sert aujourd'hui de collecteur pluvial – situation à l'amont hydraulique du Var – faible vulnérabilité des eaux superficielles au droit de l'aire d'étude	Faible	Très faible
Risques naturels	Inondations	Périmètre situé en majeure partie hors zone inondable sauf le canal des Iscles et une bande de 5 mètres de part et d'autre en zone de risque fort et secteur nord-ouest en zone de risque modéré	Moyen	Faible
	Feux de forêts	Périmètre situé en majeure partie hors zone de risque feu de forêt sauf extrémité nord-est en risque faible	Faible	Très faible
	Mouvements de terrain	Zone avec contraintes mais pas de risque important d'après l'étude géotechnique	Faible	Très faible
	Séisme	Zone d'aléa modéré mais pas de risque important d'après l'étude géotechnique	Faible	Très faible
MILIEU NATUREL				
Zones naturelles remarquables, protégées et inventoriées		Proximité immédiate de la ZNIEFF de type II « Le Var »	Faible	Très faible
Zone de protection contractuelle		Proximité immédiate de la ZPS « Basse vallée du Var »	Fort	Très faible
Habitats naturels et flore	Habitat naturel	Pas d'enjeu notable	-	-
	Flore	2 espèces avec protection nationale, 3 espèces avec protection régionale	Fort	-
Faune	Insecte	Pas d'enjeu notable	-	-
	Amphibiens	Pas d'enjeu notable	-	-



THEME		ENJEU	NIVEAU D'ENJEU GLOBAL INTRINSEQUE	SENSIBILITE/ CONTRAINTE POUR LE PROJET D'ESPACES PUBLICS
	Reptiles	Pas d'enjeu notable	-	-
	Oiseaux	3 espèces avec protection nationale	Fort	Très faible
	Mammifères	3 espèces de chiroptères avec protection nationale	Moyen	Très faible
MILIEU HUMAIN				
Démographie		Dynamique démographique soutenue sur la commune de La Gaude		
Economie		Aucune activité économique dans l'aire d'étude mais des commerces sur le hameau de La Baronne	Faible	Très faible
Agriculture		Aucune potentialité agronomique	-	-
Occupation du sol, équipements et réseaux	Urbanisation	Installations du CREAT et de la Division des Routes NCA – Divers bâtiments abandonnés dans l'aire d'étude	Moyen	Faible
	Equipements	Aucun équipement dans l'aire d'étude mais proximité des équipements du hameau	Faible	Très faible
	Réseaux	Réseaux humides et réseaux secs	Faible	-
Déplacements	Réseau routier	Rôle de transit et de desserte de la RM 2209 – Accès aux installations CREAT et MNCA	Fort	Faible
	Modes doux	Proximité de la piste cyclable de La Baronne et arrêts de bus	Moyen	Faible
Risques technologiques	TMD	Pas d'enjeu notable	-	-
	Industriel	Pas d'enjeu notable	-	-
CADRE DE VIE				
Qualité de l'air		Influence de la RM 6202 et RM 2209	Fort	Faible
Ambiance sonore		Influence de la RM 6202 et RM 2209	Moyen	Faible
Sites et sols pollués		15 sources de pollution potentielles, 3 zones contaminées avérées	Fort	Faible
PATRIMOINE ET PAYSAGE				
Patrimoine	Monuments historiques	Aucun enjeu	-	-
	Inventaire général	Aucun enjeu	-	-
	Sites protégés	Aucun enjeu	-	-

THEME		ENJEU	NIVEAU D'ENJEU GLOBAL INTRINSEQUE	SENSIBILITE/ CONTRAINTE POUR LE PROJET D'ESPACES PUBLICS
	AVAP	Aucun enjeu	-	-
	Archéologie	Aucun enjeu	-	-
Paysage	Grand paysage	Basse vallée du Var	Moyen	Faible
	Paysage local	Paysage ouvert – paysage en mutation	Moyen	Faible

5. APPRECIATION DES IMPACTS DU PROGRAMME ECHELONNE DANS LE TEMPS ET MESURES ASSOCIEES

5.1. Contenu et limites

Il est important de rappeler que ce chapitre vise à **apprécier** les impacts du programme, tel que défini au chapitre 3.4, ainsi que le code de l'environnement le dispose. Pour cause, les projets considérés au titre de la notion de programme présentent généralement des temporalités différentes ce qui implique un niveau d'avancement et donc un degré de précision disparate entre les projets constitutifs du programme.

Dans le cas présent :

- Le projet du MIN, équipement structurant du programme de La Baronne, sera défini dans le cadre de la passation d'un Partenariat-Public-Privé. A ce stade, seule l'emprise et le contenu sommaire de ce projet sont donc connus. Les impacts, **pré évalués dans le cadre de la déclaration de projet**, sont ici repris ;
- Le projet Grand Arénas, qui comprend la ZAC éponyme et le pôle d'échanges multimodal (PEM) Nice-Aéroport, a fait l'objet d'un Avant-Projet. Les impacts présentés ci-après sont **issus des deux études d'impact réalisées d'une part sur les espaces publics du quartier du PEM et d'autre part pour le dossier de création de la ZAC** ;
- Le projet de demi-échangeur sud de La Baronne est actuellement en cours d'étude. Les effets de ce projet ont été appréciés **à partir des éléments disponibles dans le dossier de concertation**.

Toutefois, le présent chapitre a vocation à être incrémenté au fur et à mesure de l'avancée de l'évaluation des impacts des projets par les différents porteurs de projet.

Les effets pressentis sont déclinés par thématique et par projet. Les mesures éventuelles sont également présentées. Un paragraphe synthétique permet d'apprécier les effets du programme fonctionnel par thématique.

5.2. Composition du programme

Comme indiqué au chapitre 3, le périmètre du programme à prendre en compte pour l'appréciation sommaire des impacts comprend : le programme d'aménagement du site de La Baronne (dont les espaces publics portés par l'EPA Plaine du Var), le projet Grand Arénas, le demi-échangeur sud de La Baronne.

5.2.1. L'aménagement de La Baronne

Ce programme projet est constitué par des opérations portées par différentes maîtrises d'ouvrage : EPA pour les espaces publics, Métropole Nice Côte d'Azur pour la plateforme agroalimentaire, Chambre d'agriculture pour la réalisation de son siège, Conseil départemental pour l'aménagement du CREAT. A noter qu'un permis de construire a été accordé pour ce dernier en date du 6 novembre 2015. L'EPA est garant de la coordination de l'ensemble du projet.

Située sur la rive droite du Var, l'opération de La Baronne sur la commune de la Gaude s'articule sur 18 ha autour d'une plateforme agroalimentaire et horticole au sein de laquelle il est prévu de relocaliser les activités du Marché d'Intérêt National (MIN). Localisé au sud d'un des plus vastes espaces dédiés à l'agriculture en plaine sur le périmètre de l'IOIN (137 ha d'un seul tenant au nord du site), le projet vise à développer un pôle d'excellence agroalimentaire jouant sur les complémentarités entre les activités du MIN, celles des agriculteurs exploitants à proximité immédiate mais aussi celles du Centre de Recherches Economiques et d'Actions Techniques (CREAT) de la chambre d'agriculture, déjà présents sur le site.

Le MIN sera relocalisé en rive droite du Var sur le hameau de la Baronne commune de La Gaude, pour répondre au besoin de modernisation de son infrastructure existante et constituer un pôle d'excellence agro-alimentaire et horticole structuré autour d'une nouvelle plateforme et de ses activités connexes de logistiques, offrant à l'agriculture locale de nouveaux débouchés. Cette création est rendue nécessaire pour satisfaire aux différentes exigences en termes d'accessibilité, ergonomie, hygiène...

L'opération d'aménagement de La Baronne s'inscrit dans une réflexion plus large pour constituer une nouvelle centralité économique et urbaine en rive droite du Var en relation avec les projets de développement en amont et en aval du fleuve : polarité agricole de Gattières et sites d'activités de Saint-Laurent du Var en rive droite et les hameaux situés en périphérie du projet.

La création d'un tel pôle s'appuie sur :

- L'amélioration de sa desserte, notamment par la création d'un demi-échangeur sur la RM6202 bis raccordant le site à l'A8 ;

AMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS DE LA BARONNE

EPA Éco-Vallée Plaine du Var

NOTICE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

- La valorisation des trames paysagères du site, en lien avec le parc naturel départemental des rives du Var, et des trames écologiques et paysagères existantes sur les coteaux ;
- L'évolution urbaine des quartiers existants de Sainte-Pétronille et de La Baronne et son ouverture sur le futur pôle en travaillant les interfaces entre les différents secteurs ;
- Le développement d'une offre attractive en matière de locaux d'activités en lien avec la dominante agroalimentaire et logistique du site.

La réflexion sur le devenir de ce secteur porte avant tout sur l'intégration d'un projet à une zone agricole existante, pérennisée et renforcée par la réalisation du MIN - équipement structurant pour cette activité. En somme, elle questionne les modes de faire la ville au contact d'espaces agricoles exploités.

Dans ce cadre, une approche environnementale et urbaine originale s'appuyant sur le grand paysage est mise en œuvre pour l'aménagement du site.

5.2.2. Le demi-échangeur de La Baronne

Ce projet a pour objet d'accompagner le développement des projets des communes de La Gaude et Saint-Laurent-du-Var et de permettre la poursuite du développement socio-économique métropolitain par l'amélioration sensible de l'accessibilité locale et des conditions générales de circulation en rive droite du Var.

Cet aménagement comprendra :

- La réalisation d'une bretelle de sortie de la RM 6202 bis en direction de La Gaude et Saint-Laurent-du-Var, avec passage souterrain d'environ 50 m sous la RM 2209 ;
- La création d'une bretelle d'entrée sur la RM 6202 bis depuis La Gaude et Saint-Laurent-du-Var,
- La réalisation d'un carrefour giratoire destiné à la desserte de la future plateforme agro-alimentaire à mi-chemin entre la RM 2209 et la RM 6202 bis ;
- La réalisation d'un carrefour sur la RM 2209 ;
- La déviation de la piste cyclable existante ;
- La déviation et la couverture partielle du canal d'évacuation des eaux pluviales ;
- Des aménagements paysagers ;
- Des protections acoustiques.



5.2.3. Le Grand Arénas

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

Elle a été labellisée « engagée dans la démarche EcoQuartier » par l'Etat en décembre 2014.

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

Elle a aussi pour vocation de doter la métropole azuréenne d'un centre d'affaires à la hauteur de sa taille et de sa notoriété via la reconstitution urbaine progressive d'un secteur aujourd'hui heurté, mais hautement stratégique, autour de deux équipements structurants majeurs : le pôle d'échanges multimodal de Nice-Saint Augustin-Aéroport et un parc des expositions d'envergure européenne. Globalement, l'opération présente une capacité constructive de 700 000 m² et devrait permettre la création de 2 000 logements et de 22 000 emplois potentiels.

Située à proximité immédiate du centre-ville de Nice, sur un nœud de communication majeur, l'opération Grand Arénas bénéficiera d'un niveau d'accessibilité exceptionnel et de liaisons rapides avec l'ensemble de l'Eco-Vallée et de la métropole grâce au pôle d'échanges multimodal de Nice Aéroport qui doit intégrer les différentes fonctionnalités de transport (lignes ferroviaires dont le TER, tramway, bus, cars, taxis, auto partage, modes doux et plus tard la Ligne ferroviaire nouvelle) au cœur d'un véritable espace urbain, mêlant ainsi intermodalités et urbanité pour créer un quartier urbain intermodal.

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

- Sur un périmètre de 8 ha, le programme du quartier du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport ;
- Sur 42 ha environ, le quartier urbain du Grand Arénas, comprenant bureaux, logements, hôtels, services, commerces, parc des expositions, Eco-Parc et espaces publics, qui sera réalisé dans le cadre d'une procédure spécifique de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC).

► Le quartier du pôle d'échanges multimodal

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

Ce quartier intermodal comporte :

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

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

L'aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal s'organise autour de la future ligne Est-Ouest du tramway, permettant de relier les terminaux de l'aéroport au pôle d'échanges multimodal puis au centre de Nice et de les interconnecter avec le réseau de transport urbain et interurbain de la Métropole Nice Côte d'Azur.

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

► La ZAC du Grand Arénas

Elle sera réalisée dans le respect du principe de mixité fonctionnelle en développant des bureaux (320 000 m²), des logements (100 000 m² dont locatif social, accession aidée, accession et locatif libre), des équipements (85 000 m² dont 75 000 m² pour un parc des expositions), des commerces, des hôtels et des services (65 000 m²). La nature ne sera pas absente de ce nouveau cœur urbain qui articulera plusieurs séquences paysagères. Dans le prolongement de la Promenade des Anglais, un Eco-parc urbain offrira une perspective de promenade en continuité de cette voie emblématique et fera lien avec le pôle d'échanges multimodal. Entre ces espaces de nature et le Var avec le parc naturel départemental des rives du Var inauguré le 13 novembre 2015 (20 km de linéaires et superficie de 583 hectares), une trame de voies apaisées favorisera des conditions agréables de circulation.

Les 4 enjeux qui sous-tendent l'aménagement de ce quartier sont :

- Le développement économique ;
- L'accessibilité des modes de mobilité durables ;
- L'intégration de la nature dans la ville et la gestion des risques d'inondation ;
- La mixité fonctionnelle et sociale

5.3. Effets sur le milieu physique et mesures associées

5.3.1. Effets sur le climat et mesures associées

A. Aménagement de La Baronne

Les équipements seront à l'origine d'émissions en gaz à effet de serre et contribueront donc dans une certaine mesure au changement climatique. Toutefois, le transfert du MIN vers le site de La Baronne implique le déplacement d'activités depuis des locaux anciens et nécessairement plus énergivores que les futures constructions qui seront conçues, a minima, dans le respect des nouvelles exigences de performance énergétiques (RT2012). De surcroît, le transfert des activités du MIN actuel impliquera le renouvellement des équipements de production de chaleur et de froid par des systèmes plus performants.

Le bilan énergétique global sera donc positif au regard de la situation actuelle.

Conformément à la fiche de lot qui définit les préconisations environnementales applicables au projet de MIN dans le cadre de la passation du Partenariat-Public-Privé : une architecture bioclimatique sera préconisée. La conception du MIN devra donc tenir compte du CRQE à un niveau « Excellent » en l'absence de tout référentiel de qualité environnementale. Dans le cas de la prise en compte d'un ou plusieurs référentiels environnementaux, le niveau « Performant » devra au minimum être atteint.

B. Demi-échangeur sud de La Baronne

Cette nouvelle infrastructure engendrera des émissions de gaz à effet de serre du fait du trafic routier qu'elle supportera. En revanche, en évitant un allongement du parcours par La Manda pour les usagers en provenance de Nice, le projet permettra de **réduire les émissions polluantes par rapport à la situation actuelle.**

C. Grand Arénas

Au sein de l'opération Grand Arénas, le **pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport** représente un enjeu majeur comme intégrateur de l'ensemble des modes de déplacement, au croisement des grandes voies d'accès. Son aménagement, organisé autour d'équipements et d'infrastructure de transports (ligne est-ouest du tramway, gare ferroviaire, gare routière, parcs relais...) favorisera l'intermodalité et le développement des transports en commun et des modes doux, contribuant ainsi à **réduire les émissions polluantes par rapport à la situation actuelle.**

En raison de sa forte composante urbaine (logements, équipements, réseau viaire) et de la présence d'activités l'aménagement du Grand Arénas peut créer un effet d'îlots de chaleur urbains. L'intensité de ce phénomène sera atténuée grâce à l'action tempérante des surfaces végétalisées (éco-parc, aménagements paysagers, alignements d'arbres, espaces enherbés) qui représenteront 25% de la surface totale aménagée sur le périmètre du Grand Arénas.

Une expérimentation de lutte contre la formation des îlots de chaleur urbains a été lancée sur les espaces publics du PEM dans le cadre de l'EcoCité. Si les effets sont positifs, cette expérimentation sera étendue au projet de ZAC.

Le programme fonctionnel n'est pas de nature à modifier le climat local. Il engendra toutefois des émissions de gaz à effet de serre et pourra créer un îlot de chaleur urbain. Une architecture bioclimatique et une expérimentation de lutte contre les îlots de chaleur urbain seront mises en œuvre pour maîtriser ces effets.

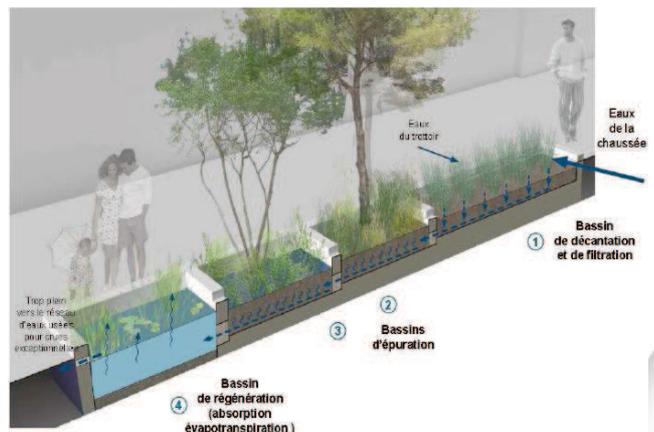
5.3.2. Effets sur les eaux superficielles et mesures associées

A. Aménagement de La Baronne

Il entraînera l'imperméabilisation de surfaces importantes, qu'il s'agisse de l'emprise des bâtiments (environ 5 ha), des accès et aires de stationnement prévues pour les transporteurs, distributeurs et clients du MIN (environ 2 ha) et la nouvelle voirie assurant la liaison entre la RM 6202 bis et la RM 2209 (2 ha).

Conformément à la fiche de lot qui définit les préconisations environnementales applicables au projet de MIN dans le cadre de la passation du Partenariat-Public-Privé : une gestion alternative des eaux pluviales pourra être mise en œuvre et s'appuiera sur des dispositifs qualitatifs tels que des noues végétalisées et des bassins paysagers.

Figure 71 : Principe d'une gestion alternative et intégrée des eaux pluviales



B. Demi-échangeur sud de La Baronne

La création de cette nouvelle infrastructure routière entraînera l'imperméabilisation des sols ce qui devrait se traduire par une augmentation des débits de ruissellement par rapport à la situation actuelle sans projet.

Le projet sera équipé d'un réseau de collecte des eaux de voirie qui sera raccordé à un bassin multifonctions. Ce dernier assurera l'écrêtement des débits et la dépollution des eaux avant rejet dans le canal des Iscles puis le Var.

C. Grand Arénas

Le projet améliorera la perméabilité du sol par rapport à la situation actuelle grâce à l'augmentation de la surface de pleine terre végétalisée. Sur la seule composante ZAC du projet, la surface végétalisée passera de 5% à 25% grâce au projet. Il en résultera une réduction des débits d'eaux pluviales par rapport à la situation sans projet. Précisons que le projet s'accompagnera de l'extension des réseaux d'assainissement (eaux pluviales, eaux usées).

Chaque projet du programme fonctionnel intègre des dispositifs assurant la maîtrise des eaux de ruissellement dans le respect de la réglementation applicable.

5.3.3. Effets sur les risques naturels et mesures associées

A. Aménagement de La Baronne

Inondation : l'emprise foncière du projet est située hors zone inondable.

Mouvement de terrain, activité sismique : le site d'implantation est vulnérable vis-à-vis de l'aléa sismique et d'une stabilité des sols faible. D'après l'étude préliminaire ERG, il n'existe pas a priori de risque important de déstabilisation des sols susceptible d'affecter les fondations de bâtiments en cas d'activité sismique.

Des études géotechniques plus poussées devront néanmoins être réalisées à un stade de définition plus avancé du projet.

B. Demi-échangeur sud de La Baronne

Inondation : le projet est en partie situé dans la zone rouge du PPRI.

La bretelle de sortie du demi-échangeur et le passage inférieur seront protégés des crues du Var (jusqu'à la crue centennale) par un cuvelage étanche. En cas d'annonce d'une crue supérieure à la crue centennale, ces derniers seront fermés.

Mouvement de terrain, activité sismique : le site d'implantation est vulnérable vis-à-vis de l'aléa sismique et d'une stabilité des sols faible.

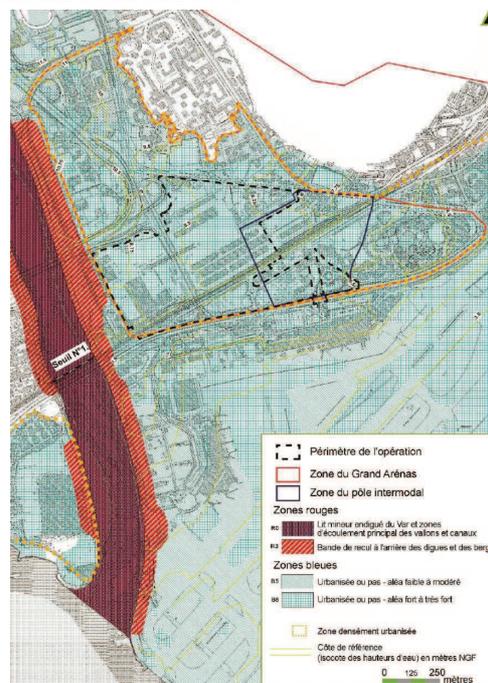
Le projet sera réalisé dans le respect des normes parasismiques.

C. Grand Arénas

Inondation : le secteur s'inscrit dans le lit majeur du Var mais il est protégé par des digues qui ont été renforcées récemment (2010). Ces digues sont donc résistantes pour une crue d'occurrence centennale.

La conception du projet répond aux exigences et aux règles prescrites par le PPRI du Var. A ce titre, un Schéma de Cohérence Hydraulique et d'Aménagement d'Ensemble (SCHAE) a été réalisé par l'EPA associant l'Etat, les collectivités et les acteurs concernés par le projet. Il a été pris en compte dans le cadre d'une révision du PPRI en date du 25 juin 2013.

Figure 72 : Localisation du Grand Arénas et PPRI



Activité sismique : le site est exposé à un aléa sismique moyen.

Les constructions seront réalisées dans le respect des normes parasismiques.

Chaque projet du programme fonctionnel a pris en compte les risques naturels dès sa conception et intègre, si nécessaire, des dispositions spécifiques. Le programme est neutre notamment vis-à-vis de la problématique inondation.

5.4. Effets sur le milieu naturel et mesures associées

5.4.1. Effets sur la flore, les habitats naturels, la faune et mesures associées

A. Aménagement de La Baronne

En l'absence de contenu détaillé du projet de MIN, il est difficile d'évaluer les effets notables sur la biodiversité. Lorsque les caractéristiques du projet d'aménagement seront connues, l'évaluation des effets sur la biodiversité pourra se faire par espèce au sein des différents groupes taxonomiques (oiseaux, amphibiens...). En cas d'effets négatifs il sera alors possible de prévoir les mesures adéquates.

Les impacts potentiels du projet pourraient être liés à :

- La destruction ou perte d'habitat naturel ou d'habitat d'espèces végétales patrimoniales (orchidées,...) ;
- L'augmentation des collisions routières liée au trafic routier supplémentaire induit par l'activité du MIN ;
- Le dérangement en phase d'exploitation : bruit de la circulation, livraison, éclairage...

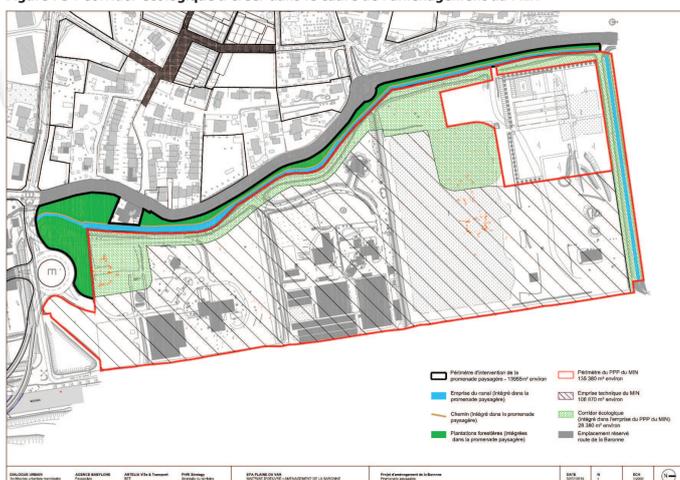
La réalisation d'une frange paysagère dans le cadre des espaces publics permettra d'offrir plusieurs fonctions favorables aux espèces faunistiques : nourrissage, gîte, déplacements. Le parti d'aménagement permet donc de créer une véritable espace propice à la biodiversité.

Conformément à la fiche de lot qui définit les préconisations environnementales applicables au projet de MIN dans le cadre de la passation du Partenariat-Public-Privé : un corridor écologique, non accessible au public, sera aménagé, il permettra notamment de préserver des stations d'espèces végétales protégées.

Des prescriptions générales devront être appliquées : mettre en place la démarche qualité appliquée aux chantiers, rationaliser les emprises dans les milieux naturels, adopter un calendrier d'exécution des travaux en fonction de l'écologie des espèces, restaurer les milieux après les travaux, assurer une gestion des espaces végétalisés (hors corridor) compatible avec les enjeux écologiques, créer de petits aménagements à vocation écologique (par exemple : noues, mares, plantations, murets et murs en pierre sèche), intégrer la biodiversité dans le patrimoine bâti (par exemple : création de cavités, pose de nichoirs...), préserver les insectes pollinisateurs, lutter contre les espèces invasives, adapter l'éclairage au site, prévenir les risques vis-à-vis de la faune.

Des prescriptions spécifiques seront également appliquées : rétablir les connexions écologiques entre les versants et la plaine grâce à l'aménagement du canal des Iscles, conserver au maximum les orchidées, réserver des zones ouvertes pour la biodiversité.

Figure 73 : Corridor écologique à créer dans le cadre de l'aménagement du MIN



B. Demi-échangeur sud de La Baronne

Le projet va probablement impacter de petites surfaces de ripisylve et de végétation rivulaire. Les accès dans le lit mineur du Var pourront perturber de plus grandes surfaces. Les impacts potentiels du projet pourraient être liés :

- A la destruction ou perte d'habitat naturel ou d'habitat d'espèces ;
- A l'augmentation des collisions routières liée à la création d'une nouvelle infrastructure ;
- Au dérangement en phase d'exploitation : bruit de la circulation, éclairage public.

La conception des ouvrages devra intégrer, selon les enjeux et les possibilités : l'implantation d'un cordon de ripisylve en pied d'ouvrage de protection (digue et cuvelage) et le développement d'une végétation herbacée sur le corps de la digue, la réalisation d'enrochements de manière à créer des habitats favorables aux reptiles et amphibiens.

C. Grand Arénas

La zone d'implantation correspond à un site très fortement anthropisé parsemé de quelques bandes de végétation rudérale. Aucune espèce végétale ou animale protégée et/ou rare n'a été observée, notamment en raison de la faible présence de végétation et de sa forte anthropisation.



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

Seuls les projets de La Baronne et du demi-échangeur sont susceptibles d'engendrer des impacts. La Métropole a d'ores et déjà engagé une réflexion, en lien avec la DREAL, permettant en amont de la conception de minimiser l'impact environnemental de l'aménagement du MIN de différentes manières : consommation d'espace restreinte et optimisée, développement d'un corridor écologique, intégration paysagère. Par ailleurs, le parti d'aménagement du grand Arénas permettra à terme de retrouver 25% de surfaces de pleine terre alors qu'actuellement plus de 95% du secteur est minéralisé.

5.4.2. Effets sur les périmètres d'intérêt écologique et mesures associées

A. Aménagement de La Baronne

Le projet n'est pas situé dans la ZPS « Le Var » mais il pourrait occasionner des incidences faibles à modérées sur plusieurs espèces inféodées à ce périmètre. Il pourrait également contribuer aux effets cumulés apportés par l'ensemble des projets menés dans la plaine du Var :

- De façon faible pour les habitats naturels, l'avifaune associée à ces milieux, la fragmentation des unités à caractère naturel, le dérangement de la faune de la ZPS et de possibles surmortalités pour la faune ;
- De façon modérée sur les habitats pour la flore remarquable et sur les zones de chasse de certains rapaces.

Une étude des incidences sur les sites Natura 2000 sera menée ultérieurement sur la base du programme définitif. Elle permettra de déterminer précisément l'impact du projet et, le cas échéant, définir les mesures à mettre en place.

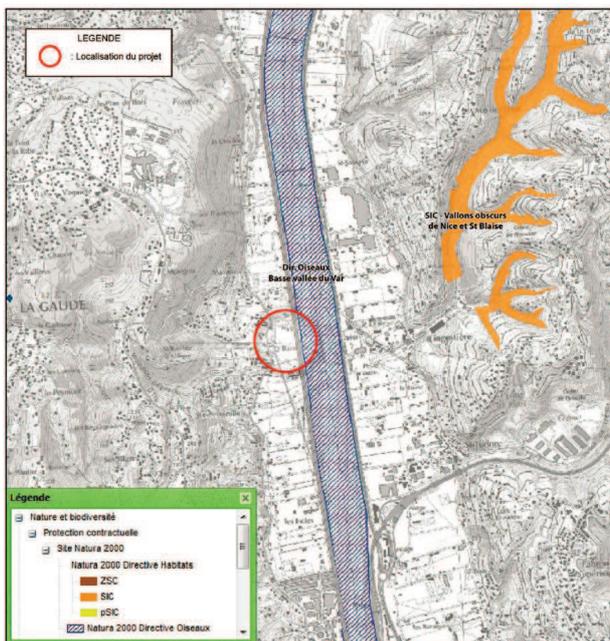
B. Demi-échangeur sud de La Baronne

Le projet peut prévoir un empiètement sur le lit mineur du Var qui est classé en zone Natura 2000 (ZPS « Le Var »). De plus la réalisation des travaux nécessitera l'accès temporaire aux berges du Var durant une grande partie du chantier (durée prévue de 18 mois). Les impacts potentiels du projet pourraient donc être liés :

- A la destruction ou perte d'habitat naturel ou d'habitat d'espèces ;
- A l'augmentation des collisions routières liée à la création d'une nouvelle infrastructure ;
- Au dérangement en phase d'exploitation : bruit de la circulation, éclairage public.

Une étude des incidences sur les sites Natura 2000 sera menée ultérieurement. Elle permettra de déterminer précisément l'impact du projet et, le cas échéant, de définir les mesures à mettre en place.

Figure 74 : Localisation du projet de demi-échangeur site de La Baronne et la ZPS « Le Var »



C. Grand Arénas

Le projet se situe hors périmètre d'intérêt sur des terrains artificialisés ne présentant pas d'enjeu sur les plans stationnels ou fonctionnels. L'évaluation appropriée des incidences menée dans le cadre de l'étude d'impact conclue à l'absence d'incidence significative.

Les études des projets du MIN et du demi-échangeur sont orientées pour éviter tout impact sur la ZPS « Le Var ». Les études appropriées permettant de définir précisément ces impacts et les mesures adaptées seront réalisées à un stade plus avancé de ces projets.

5.5. Effets sur le milieu humain et mesures associées

5.5.1. Démographie

A. Aménagement de La Baronne

L'activité économique et les emplois induits par le programme d'aménagement de La Baronne profiteront à la commune de La Gaude et alentours.

B. Demi-échangeur sud de La Baronne

Le projet s'inscrit en premier lieu dans le cadre de l'amélioration de la desserte de la rive droite du Var. Outre la desserte du futur MIN sur le site de La Baronne, le demi-échangeur accompagnera les projets de développement sur les communes de La Gaude et Saint-Laurent-du-Var.

C. Grand Arénas

L'opération Grand Arénas (PEM et ZAC) propose un programme de construction dans un objectif de mixité, avec l'aménagement de 390 000 m² de bureaux, 150 000 m² de logements, 100 000 m² de commerces, services et hôtellerie, et 110 000 m² d'équipements.

L'opération conduit à une redynamisation du quartier du Grand Arénas et propose une offre diversifiée de nouveaux logements. L'opération permet la construction de 150 000 m² de logements, dont locatif social, accession aidée et accession et locatif libre.

Le programme fonctionnel permet de développer des emplois et des logements et s'inscrit dans l'objectif d'urbanisation et de restructuration urbaine défini dans les documents d'urbanisme communaux et supra communaux.

5.5.2. Economie

A. Aménagement de La Baronne

Ce programme permet de moderniser et de développer un pôle d'excellence agro-alimentaire et horticole structuré autour du nouveau MIN et ses activités annexes de logistique. L'implantation du Siège de la Chambre d'Agriculture des Alpes-Maritimes et des installations du CREAT confortera le rôle majeur du site.

B. Demi-échangeur sud de La Baronne

Le projet améliorera la desserte de la rive droite du Var et s'inscrit à ce titre dans l'objectif de développement économique de ce secteur.

C. Grand Arénas

La ZAC comprend la construction d'une importante surface dédiée aux activités : bureaux, commerces, services et hôtellerie, et équipements, dont 65 000 m² pour un parc des expositions.

La réorganisation urbaine de ce nouveau quartier de vie aura un impact positif proposant un cadre urbain accueillant, qui va induire une nouvelle attractivité et une dynamique dont les effets pourront être perçus pour l'ensemble du territoire.

Le programme fonctionnel s'inscrit pleinement dans une redynamisation du secteur de la plaine du Var et de son attractivité pour renforcer le développement économique métropolitain.

5.5.3. Transports et mobilité

A. Aménagement de La Baronne

L'activité du MIN va engendrer des déplacements supplémentaires, sur les voies de circulation existantes, liés aux trajets domicile travail des employés et aux livraisons de marchandises. Toutefois les principaux déplacements de poids lourds liés à l'activité du MIN auront lieu en dehors des heures de pointe du trafic.

Un Plan de Déplacement Entreprise devrait être engagé, une fois le projet achevé, pour élaborer puis mettre en œuvre des solutions de diminution de l'impact des déplacements de manière concertée avec les employés. Par ailleurs, il convient de préciser que le site est desservi par la voie verte qui longe le Var jusqu'à Gilette et permet donc une desserte sécurisée. Les employés du site pourraient donc être incités à l'utiliser dans le cadre des déplacements domicile-travail.

A l'échelle locale, la promenade paysagère intégrée à l'aménagement apportera une nouvelle liaison piétonne entre le MIN et ses équipements annexes, et le hameau de La Baronne.

B. Demi-échangeur sud de La Baronne

Le projet vise à relier les communes de la Gaude et de Saint-Laurent-du-Var aux principaux axes routiers (A8, M 6202 et M 6202 bis) afin d'améliorer les conditions de circulation de la basse plaine du Var. Le projet assurera la desserte de La Baronne directement depuis la RM 6202 bis, il évitera donc un report de trafic (en provenance de Nice) sur la RM 2209 du fait du fonctionnement du MIN. D'après l'étude de trafic réalisée dans le cadre de ce projet, la RM6202 bis (sens sud/nord) deviendra plus attractive ce qui se traduira par une baisse significative des trafics sur la RM 2209 et la RM 95 au sud du projet.

C. Grand Arénas

Le pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport représente un **enjeu majeur à l'échelle de la Plaine du Var et de la Métropole** en tant qu'intégrateur de l'ensemble des modes de déplacement, au croisement des grandes voies d'accès à la Côte d'Azur, et connecté au réseau ferré et aux portes du deuxième aéroport français.



Véritable pôle de déplacement il proposera une offre diversifiée de transport.

Le programme fonctionnel assure une desserte efficace des grands équipements métropolitains et des noyaux urbains tout en proposant une alternative crédible à la voiture individuelle.

5.5.4. Réseaux

A. Aménagement de La Baronne

La réalisation du MIN sur le site de La Baronne implique l'extension des réseaux d'assainissement, d'alimentation en eau potable et de récupération des eaux pluviales.

Conformément à la fiche de lot qui définit les préconisations environnementales applicables au projet de MIN dans le cadre de la passation du Partenariat-Public-Privé : les dispositifs de gestion des eaux pluviales devront être dimensionnés pour une pluie de période de retour de 30 ans et leur débit de rejet limité à 0,003 L/s/m² imperméabilisé, ils seront raccordés sur le canal des Iscles situé au sud de la parcelle, le nombre de points de rejet sera limité et ils seront situés au sud de la parcelle.

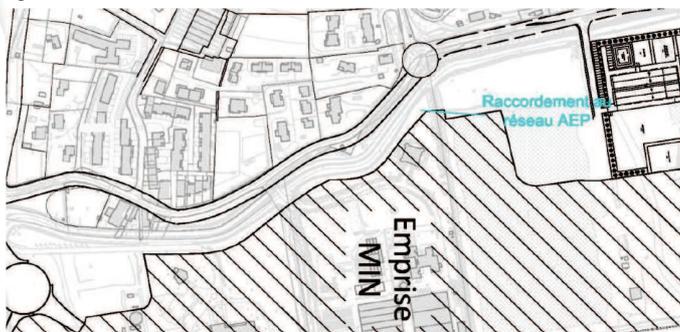
Figure 75 : Point de rejet des eaux pluviales vers le canal des Iscles



Les besoins en eau ne sont pas connus. On peut toutefois prévoir des besoins en eau potable pour le fonctionnement de plateforme agroalimentaire. Les besoins en alimentation en eau et les effluents générés par les activités qui s'installeront sur l'emprise de la plateforme seront définis et quantifiés au moment de l'élaboration du

programme définitif de cette dernière. MNCA prévoit la livraison d'un nouveau réservoir d'eau potable. Un réseau d'alimentation depuis ce réservoir passera notamment sur la route de La Baronne.

Figure 76 : Point de raccordement futur du MIN au réseau AEP



B. Demi-échangeur sud de La Baronne

Les eaux de ruissellement de chaussée seront collectées par un réseau pluvial enterré raccordé sur un bassin multifonctions.

C. Grand Arénas

Le projet nécessite l'extension des réseaux humides (eau potable, eaux pluviales, assainissement) et le redimensionnement des réseaux secs (électricité, gaz, éclairage) afin de répondre aux besoins du site.

Le projet est conforme aux évolutions démographiques et urbanistiques définies dans le PADD du PLU de Nice. La station d'épuration est suffisamment dimensionnée pour accueillir le projet et l'augmentation des besoins. La capacité du réseau d'adduction d'eau potable et d'incendie métropolitain, est suffisant pour accueillir les aménagements du programme de la ZAC.

Le programme fonctionnel nécessitera l'extension voire le redimensionnement de certains réseaux. Il nécessitera la création d'un nouveau réservoir d'eau sur les coteaux de La Gaude destiné à alimenter le MIN. Les capacités de la station d'épuration métropolitaine et du réseau d'adduction en eau potable permettent de répondre aux besoins du Grand Arénas.

5.5.4.1. Gestion des déchets

A. Aménagement de La Baronne

En phase travaux, les différents projets généreront des volumes de déchets de chantiers.

En application de la charte « Chantier vert », les entreprises devront réduire les déchets à la source et les trier pour en faciliter le recyclage et le réemploi sur site.

Le fonctionnement du MIN engendrera d'importantes quantités de déchets (qui sont déjà générées par le MIN sur son emplacement actuel).

Les déchets produits seront traités in-situ dans un centre d'éco-tri.

B. Demi-échangeur sud de La Baronne

Seule la phase de travaux produira des déchets.

Conformément à la charte « Chantier vert », les entreprises devront réduire, réutiliser, et recycler les déchets.

C. Grand Arénas

La ZAC générera notamment des déchets domestiques en quantité importante.

La réduction des déchets à la source sera favorisée et des dispositifs spécifiques et adaptés à leur collecte et traitement seront mis en place. Les installations et équipements facilitant le tri sélectif y seront associés.

Une étude, détaillant l'adaptation au système de gestion des déchets et de collecte sélective mis en place et justifiant le dimensionnement des locaux et espaces dédiés au traitement/rassemblement/enlèvement des déchets, sera réalisée ultérieurement afin de répondre aux objectifs poursuivis dans le cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction. Les bureaux et logements devront notamment être conçus et aménagés pour faciliter le tri des déchets et leur stockage intermédiaire.

Le programme fonctionnel générera des déchets en quantité importante. Les projets constitutifs intègrent des mesures permettant une gestion optimale de ces déchets.

5.6. Effets sur le cadre de vie et mesures associées

5.6.1. Ambiance sonore

A. Aménagement de La Baronne

L'exploitation de la plateforme nécessitera la mise en place d'équipements (groupes froid, ventilation...) qui généreront des émissions sonores. Des seuils d'émergence règlementaires sont fixés par le code de l'environnement. Le respect des seuils règlementaires sera vérifié au moment de l'élaboration du programme définitif.

Conformément à la fiche de lot qui définit les préconisations environnementales applicables au projet de MIN dans le cadre de la passation du Partenariat-Public-Privé : le porteur de projet privilégiera l'implantation des locaux techniques générateurs de bruit, en façades est (vers le Var), de préférence à une implantation en façades ouest (vers les habitations) ou en toiture. Dans tous les cas, il conviendra de réduire les édifices techniques situés en toiture et de les intégrer à l'architecture soit dans un niveau d'attique ou par une protection (bandeau).

Le trafic lié au MIN a été organisé pour être le plus éloigné possible des zones habitées et l'impact pour les riverains sera atténué par les aménagements paysagers, objet de la présente notice.

B. Demi-échangeur sud de La Baronne

Le projet induit une augmentation du niveau sonore comprise entre 1,5 et 2,5 dB(A) en journée sur la RM 6202 bis au sud de l'échangeur ainsi que sur la RM 2209. En revanche, le niveau sonore baisse de près de 2 dB(A) sur la RM 6202 bis au nord de l'échangeur. Les autres variations sont inférieures à 1 dB(A).

Des protections acoustiques de type écrans ou merlons végétalisés seront réalisés au droit des habitations subissant une augmentation du bruit supérieure à 2 dB (A) par rapport à la situation de référence sans projet.

C. Grand Arénas

L'analyse de l'impact acoustique montre que le projet n'a pas d'incidence significative sur le bâti riverain existant. En effet, les bâtiments existants (qui demeureront à terme) sont assez éloignés du projet. L'incidence des voiries routières et du tramway cumulés sur ces bâtiments n'est pas significatif d'un point de vue acoustique.

En revanche, sur les 40 hectares de constructions prévus par le projet (logement, bureau, commerces...), les niveaux de bruit devraient varier de 50 à 70 dB(A). Il est à noter que le plan d'aménagement prévoit d'intercaler de l'immobilier d'entreprise entre les logements et les principales infrastructures, notamment la voie ferrée. Ces bâtiments joueront donc un rôle d'écran acoustique vis-à-vis du bruit généré par la voie ferrée et les voiries périphériques.

Les bâtiments projetés seront isolés d'un point de vue acoustique en fonction des contraintes liées au classement des voies bruyantes et aux contraintes d'isolation du plan d'exposition au bruit de l'aéroport. L'aménagement,

pour prendre en compte les nuisances sonores engendrées par les infrastructures, positionne le programme de logements à l'arrière des programmes tertiaires, ces derniers assurant une fonction d'écran.

Seul le demi-échangeur engendrera ponctuellement une augmentation significative du niveau sonore. Des mesures de protection seront mises en place conformément à la réglementation en vigueur.

5.6.2. Qualité de l'air

A. Aménagement de La Baronne

Les déplacements induits par le MIN dans le cadre des trajets domicile-travail et des livraisons seront à l'origine d'une modification des émissions de polluants.

Afin de réduire les émissions polluantes liées aux déplacements domicile-travail, un Plan de Déplacement Entreprise sera élaboré en concertation avec les employés de la plateforme. De plus, la proximité de la voie verte et la desserte par les transports en commun offriront une alternative crédible à la voiture en particulier pour les employés résidents dans la plaine du Var. Les employés seront incités à ces nouvelles pratiques dans le cadre d'actions de sensibilisation.

B. Demi-échangeur sud de La Baronne

Comme indiqué précédemment, cette nouvelle infrastructure engendrera des émissions polluantes du fait du trafic routier qu'elle supporte. En revanche, en évitant un allongement du parcours par La Manda pour les usagers en provenance de Nice, le projet permettra de **réduire les émissions polluantes par rapport à la situation actuelle.**

C. Grand Arénas

D'après l'étude Air et Santé, le projet en lui-même ne semble pas entraîner d'impact significatif sur la qualité de l'air. Les concentrations des principaux polluants traceurs de l'activité routière restent équivalentes avec/sans projet et proches de certains seuils réglementaires.

Il est important de rappeler que le pôle d'échanges multimodal permettra d'améliorer l'efficacité des déplacements en transports en commun. Il incitera donc les usagers à au report modal réduisant ainsi les émissions polluantes.

Le programme fonctionnel aura globalement un impact neutre à positif par rapport à la situation actuelle. Il améliorera l'efficacité des déplacements en transports en commun et constitue en cela un aménagement incitatif.

5.7. Effets sur le paysage, et mesures associées

A. Aménagement de La Baronne

La mise en œuvre du projet permettra la réalisation de bâtiments et d'entrepôts nécessaires aux activités de la zone, induisant inévitablement une transformation du paysage en faisant passer ce secteur rural à un espace urbain.

Conformément à la fiche de lot qui définit les préconisations environnementales applicables au projet de MIN dans le cadre de la passation du Partenariat-Public-Privé : la palette végétale du projet devra respecter au plus près celle des milieux naturels se développant spontanément sur ce type de situations (exposition, types de sols, présence de l'eau...) ; elle devra respecter la réglementation en vigueur sur les plantes allergènes et invasives, ainsi que les documents cadre de l'EPA et de MNCA. Il est préconisé de constituer 2 bandes paysagères est-ouest structurantes dans l'emprise du MIN : en bordure du canal d'aménagé à l'OH18, au nord, à l'aplomb de la ligne HTA, au sud.

B. Demi-échangeur sud de La Baronne

Le projet engendrera un fractionnement du paysage local en raison de l'effet de césure induit par cette nouvelle infrastructure.

Des aménagements paysagers adaptés seront réalisés afin d'assurer une intégration soignée du projet dans le site.

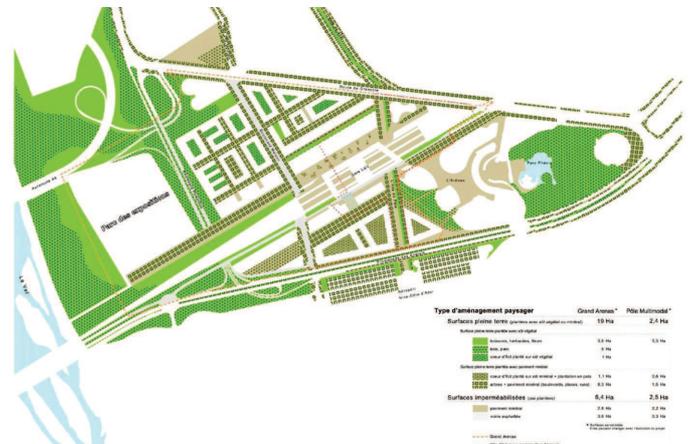
C. Grand Arénas

Le projet conduit à une réorganisation et requalification du tissu urbain par la création d'un nouveau quartier de vie favorisant la mixité fonctionnelle et permettant une meilleure lisibilité des espaces et des fonctions associées.

Le traitement paysager intégré au projet vise à permettre une intégration paysagère, en valorisant les aspects paysagers et en prenant en compte les grands paysages et les perceptions visuelles à l'échelle de la plaine du Var. Par la diminution des surfaces imperméabilisées, le projet s'accompagne de la création de plantations et d'espaces verts aujourd'hui quasiment inexistantes à l'échelle du quartier.

Figure 77 : Aménagements paysagers du projet Grand Arénas

Source : Atelier Villes et Paysages



Le programme fonctionnel s'inscrit dans l'objectif de valorisation du patrimoine environnemental et paysager de la Plaine du Var.

6. ESQUISSE DES PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ENVISAGEES ET RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU

6.1. Intérêt général du programme de La Baronne

Source : Déclaration de projet, 2012

6.1.1. L'OIN Plaine du Var : des enjeux globaux, une démarche porteuse de projets structurants

La réalisation de la plateforme agro-alimentaire de La Baronne, sur la commune de La Gaude, s'inscrit dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National de la Plaine du Var.

Issu de la démarche du Grenelle de l'environnement, le projet d'aménagement et de développement de la Plaine du Var, localisé au cœur de la Métropole azuréenne, a reçu le statut d'Opération d'Intérêt National par décret ministériel du 7 mars 2008.

Cette opération partenariale nommée « Eco-Vallée » est portée par l'EPA Plaine du Var. Sur les 450 hectares, urbanisés de manière diffuse, qui ont vocation à être valorisés, il s'agit de réaliser des opérations mixtes de logements, commerces, immobilier d'entreprise, structures de formation-recherche ainsi que des équipements collectifs et des services. L'opération durera environ 30 ans et permettra la création de 35 000 à 50 000 emplois.

L'EPA a, dès 2011, rassemblé et formalisé, dans un projet de territoire, les grands principes d'aménagement et de développement durables, qui seront le guide de son action et le garant de l'inscription dans le temps de son ambition. Fruit d'un long travail de réflexion et d'une démarche de concertation, ce Projet de territoire, validé par le conseil d'administration de l'EPA en décembre 2011, est le document fondateur de l'Éco-Vallée.

Il s'accompagne d'un protocole de partenariat financier, signé en mars 2012, qui lie l'EPA et les partenaires financeurs de l'Opération d'Intérêt National : l'Etat, la Région PACA, le Département des Alpes-Maritimes, la Ville de Nice et la Métropole Nice Côte d'Azur. Ce protocole définit les responsabilités et établit le bilan financier des actions programmées jusqu'en 2026.

Enfin, en juillet 2015, l'EPA a validé son projet stratégique et opérationnel (PSO) qui constitue un document de pilotage de l'EPA pour ses tutelles et qui a pour vocation d'identifier, pour les prochaines années, les actions à réaliser, leur localisation, les moyens et leur calendrier et garantir leur cohérence.

Six opérations d'aménagement sont désormais conduites par l'EPA Plaine du Var :

- Le Grand Arénas sur la commune de Nice;
- Nice Méridia sur la commune de Nice;
- La Baronne sur les communes de La Gaude et de Saint-Laurent-du-Var et dans le cadre du pôle inter-rives de La Baronne-Lingostière;
- L'éco-quartier de Saint-Martin-du-Var;

- Les Bréguières à Gattières
- Les Coteaux du Var à Saint Jeannet

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

L'effet de levier sur le développement économique métropolitain ne s'opérera que s'il concerne l'ensemble de l'OIN, visant à bâtir un modèle global s'appuyant sur la production éco-compatible, les fonctions centrales de l'entreprise, le tourisme d'affaires, un nouveau modèle pour l'agriculture et en favorisant la Recherche & Développement en complémentarité avec Sophia Antipolis.

Cette ambition se traduit par des opérations prioritaires à fort impact économique sans pour autant remettre en cause les principes de la mixité des fonctions et d'éco-exemplarité qui sont des éléments fondateurs de l'Eco-Vallée :

- Un pôle tertiaire et un centre des expositions d'envergure européenne sur le Grand Arénas, desservis par le premier grand pôle multimodal de la Métropole ;
- Un pôle de recherche et d'innovation notamment axé sur le développement durable et la santé sur Nice Méridia, future technopole urbaine ;
- Un site dédié aux locaux d'activités et à la logistique incluant la future plateforme agro-alimentaire et horticole (relocalisation du MIN) implanté à La Baronne, dans un dialogue avec l'autre rive.

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

6.1.2. Le site du MIN Azur, une localisation stratégique pour le développement de la Métropole

Le site actuel du MIN ne répond plus aux enjeux et impératifs économiques et stratégiques des métiers de gros et de la distribution de produits frais alimentaires, fleurs et plantes. Les bâtiments ne sont plus adaptés aux activités de commerce de produits périssables ainsi qu'en matière d'hygiène et de sécurité alimentaire. De plus, l'occupation extensive du MIN sur plus de 30 ha, son emplacement et son organisation soulèvent des difficultés de fonctionnement. Les voiries et circulations ne répondent plus aux caractéristiques des véhicules de transport des

marchandises. Enfin, la gestion des déchets et devenue compliquée et coûteuse et ne respecte pas les normes de tri sélectif.

Le déplacement du MIN - au travers d'une procédure de transfert -, est donc devenu indispensable afin de rationaliser et optimiser les fonctionnalités du MIN dont les locaux actuels ne sont plus adaptés, sauf à réaliser de très importants travaux de mise aux normes. Il permettra de libérer le site actuel pour y réaliser une opération d'aménagement urbain d'envergure qui réorganise cette entrée de ville au travers d'un quartier d'affaires dense le « Grand Arénas » et qui doit accueillir trois équipements structurants pour l'avenir de la Métropole : un pôle d'échanges multimodal qui a vocation à faciliter les déplacements et en particulier en transport public, un Parc des expositions et un centre d'affaires international afin de conforter l'emploi local.

Ce choix a été fait sous l'égide de l'Etat au travers de l'EPA de la Plaine du Var en concertation avec l'ensemble des collectivités territoriales (Région, Département, Métropole, villes) et en conformité avec la DTA.

Ainsi, le projet d'aménagement de la Baronne permettra d'engager le déménagement des activités du MIN; il s'avère notamment indispensable à la réalisation de l'opération du « Grand Arénas », considérée comme essentielle pour l'Eco-Vallée et plus largement l'ensemble du département des Alpes-Maritimes.

6.1.3. Au cœur de l'Eco-Vallée, une nouvelle implantation stratégique pour une plus grande modernité

L'actuel Marché d'Intérêt National (MIN) de la Métropole Nice Côte d'Azur situé sur Nice étant devenu obsolète, la création d'un nouveau MIN est rendue nécessaire pour satisfaire aux différentes exigences en termes d'accessibilité, ergonomie, hygiène...

L'opération d'aménagement de La Baronne répond à des enjeux métropolitains déterminants : mises aux normes des activités du MIN, développement économique de la Plaine du Var.

L'aménagement de la plateforme agro-alimentaire sur le site de La Baronne permettra de conforter la filière agro-alimentaire locale au travers de circuits courts et d'assurer la distribution des biens d'alimentation de 40% de la population de la Métropole au moyen d'un équipement renouvelé aux dernières normes et moins consommateur d'espaces avec une occupation du sol optimisée de 50% (15 ha) par rapport à l'implantation actuelle.

La réalisation d'un centre Eco-tri spécifiquement dédié à la gestion, au tri et à la valorisation des déchets de la plateforme, et le raccordement au demi-échangeur qui offrira un accès direct aux véhicules (légers, utilitaires et poids lourds) depuis l'autoroute A8 via la RM 6202 bis, apporteront par ailleurs des réponses aux difficultés rencontrées sur le site du MIN actuel.

La comparaison des scénarii d'implantation du futur MIN a fait apparaître l'intérêt stratégique du site de la Baronne, sur la commune de La Gaude en raison de la proximité de Nice et des principales voies d'accès, de la

surface disponible, du contexte agricole local... Ainsi, ce scénario est apparu comme le seul réaliste sur le plan socio-économique.

Un certain nombre de sites susceptibles d'accueillir le transfert du MIN a en effet été étudié dans la Plaine du Var : le secteur des Iscles à Saint-Laurent-du-Var, les secteurs des Baraques et de Saint-Isidore Nord sur Nice, et le secteur de La Baronne à La Gaude.

- Le site des Iscles a été écarté car il nécessitait de prendre des mesures pour la réduction d'espaces agricoles, de modifier le PLU secteur classé en terres agricoles, la nécessité de réaliser des infrastructures routières supplémentaires, la suppression d'activités économiques lourdes et l'absence de maîtrise du foncier par la puissance publique ;
- Le secteur des Baraques a été écarté en raison de la difficulté d'insertion du MIN dans le site : un quartier urbain en cours de réaménagement et une servitude Gaz très impactante identifiée au PLU, des conséquences pour le centre équestre qui vient d'être réaménagé et enfin, l'absence de maîtrise foncière par la puissance publique ;
- Le site du MIN actuel a été écarté en raison de la difficulté de transformer une infrastructure obsolète, d'un point de vue économique et bâtementaire générant des coûts de restructuration lourds comparés à la réalisation d'une infrastructure neuve, de réaliser des travaux dans un site en activité avec présence d'amiante. De plus, l'activité du MIN aurait été fragilisée pendant la phase travaux ;
- L'opération d'aménagement du Grand Arénas a été désignée sur ce site en particulier du fait de sa proximité exceptionnelle avec les grandes infrastructures de transports (train, aéroport, tramway etc.). La proximité de l'aéroport n'apportait pas de plus-value à l'activité du MIN qui a peu d'échanges commerciaux avec l'aéroport, la part du fret sur Nice est très faible comparée aux autres aéroports. Enfin, le MIN n'utilise plus le transport ferroviaire depuis plus de 15 ans ;
- La localisation du MIN sur la Baronne commune de la Gaude s'inscrit dans les pôles d'activités agricoles présents en rive droite du Var. Si le bilan est globalement positif à l'exception de certaines espèces protégées dont certaines sont conservées sur le site, ce site rassemble les conditions d'accessibilité, de compatibilité aux documents d'urbanisme (PLU, PPRI), de maîtrise foncière et d'insertion urbaine et paysagère.

Le choix du site pour accueillir ce nouvel équipement s'est finalement porté sur des terrains maîtrisés par la puissance publique, situés à La Baronne sur la commune de La Gaude, et à proximité immédiate de la RM 6202 bis.

Ce choix témoigne en outre de la volonté de l'EPA et de ses partenaires de rééquilibrer le territoire de l'Eco-Vallée en agissant indifféremment sur les deux rives du Var et du nord au sud de la plaine.

Aussi, ce projet assurera notamment :

- Le développement d'une stratégie de filière alimentaire en liaison avec les Chambres Consulaires ;

- La mise en place d'une plateforme multi-produits (Fruits & Légumes, Fleurs & Plantes, Produits carnés, Produits de la mer), regroupant les entreprises du MIN, des activités connexes liées et nécessaires au fonctionnement du MIN et les locaux de la Chambre d'Agriculture et des structures associées ;
- L'aménagement d'un site unique permettant de rechercher et proposer un meilleur rapport qualité/prix/services aux clients et opérateurs ;
- Le maintien d'une structure visant en priorité la mise sur le marché de produits locaux et le soutien de producteurs de la région.

Par ailleurs, cette localisation permettra d'engager concrètement la nouvelle politique agricole dont la Plaine du Var a besoin, en proposant des fonctions supports pour un premier pôle d'excellence agro-alimentaire, qui sera sur la commune voisine de Gattières.

Aussi, le transfert du MIN offrira aux entreprises en charge de la distribution alimentaire du département, un outil neuf, adapté à leurs besoins, et répondant aux dernières normes en matière de sécurité alimentaire notamment. Il constituera, enfin, un projet « compact », peu consommateur d'espace, créateur de richesses et d'emplois avec un chiffre d'affaire d'environ 300 M€ et près de 750 emplois créés et assurera un débouché commercial pour près de 260 exploitations agricoles et horticoles locales.

Engagée dans une Opération d'Intérêt National, la Plaine du Var est appelée à répondre à des enjeux de grande envergure grâce à une démarche enrichie de projets structurants et fédérateurs. Le site du MIN actuel se dessine comme un espace stratégique qui sera un des leviers d'action entraînant avec lui le développement de nombreux projets métropolitains. Parce que La Baronne offre un site et une situation propices à l'accueil d'un MIN moderne et fonctionnel, son transfert constitue véritablement un projet d'intérêt général.

6.2. Aménagement des espaces publics de La Baronne

Les aménagements publics portés par l'EPA permettent de répondre à deux problématiques majeures :

- L'accessibilité du site, y compris pour les modes doux ;
- L'intégration paysagère et écologique des grands équipements.

Aucune solution alternative n'a pu être proposée au-delà de l'implantation proposée qui correspond à la meilleure solution possible au regard :

- du site entre voirie et canal des Iscles ;
- des fonctionnalités attendues : accès direct à deux équipements par le biais d'un ponceau existant à reprendre ;
- du projet global d'aménagement du MIN.

6.2.1. L'accès à la Chambre d'Agriculture et au CREAT

L'accessibilité à la plateforme du MIN s'effectuera directement par le futur demi-échangeur sud de La Baronne, ouvrage porté par la Métropole NCA.

Reste donc la question de l'accès aux équipements hors emprise MIN, à savoir le Siège de la Chambre d'Agriculture des Alpes-Maritimes et les équipements du CREAT, au nord du périmètre opérationnel.

Afin de permettre la desserte de ces équipements, une voie d'accès d'une longueur de 90 m sera donc aménagée. Elle constituera également la voie par laquelle les engins de secours accéderont au MIN, en cas de nécessité.

6.2.2. La frange paysagère

Cet aménagement a été conçu de manière à répondre aux problématiques d'intégration paysagère et de mobilité douce. Son rôle sera de faciliter et de sécuriser les circulations piétonnes, tout en renforçant le filtre visuel grâce à la plantation d'un corridor arboré entre le hameau de La Baronne et l'emprise foncière de l'opération.

La zone d'implantation étant très étroite, le canal des Iscles devra être partiellement dévié. Cet ancien canal d'irrigation remplit aujourd'hui une fonction pluviale et ne présente aucun enjeu écologique notable d'après les expertises naturalistes menées en 2012 par le bureau d'études ECOSPHERE.

Le projet permettra, en outre, de développer le potentiel écologique du canal des Iscles en lui apportant une véritable fonction de « corridor écologique » dans le respect des contraintes hydrauliques.

7. ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET DEFINITION DES MESURES ENVISAGEES POUR SUPPRIMER, REDUIRE OU COMPENSER LES EFFETS DU PROJET

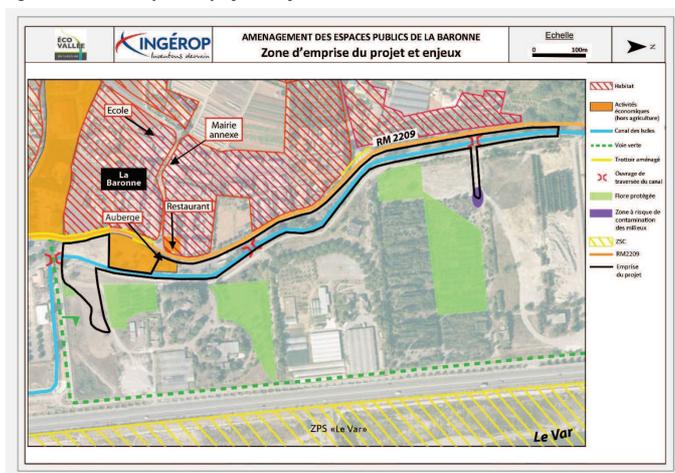
L'état initial a permis de recenser et de caractériser les enjeux environnementaux en présence ainsi que leur sensibilité au regard du projet retenu par le Maître d'Ouvrage.

Le présent chapitre vise maintenant à identifier, évaluer, quantifier les impacts du projet sur l'environnement et définir les mesures que le Maître d'Ouvrage s'engage à mettre en place pour éviter, réduire voire compenser les impacts négatifs du projet.

Rappelons que le projet, objet de la présente étude d'impact, concerne uniquement la réalisation des espaces publics portés par l'EPA Plaine du Var en vue de l'aménagement futur du site de La Baronne.

La zone d'emprise du projet correspond donc à une bande étroite d'une longueur de 700 m environ, centrée sur le canal des Iscles, à l'interface avec : la future plateforme agroalimentaire, à l'est, la RM 2209 et le hameau de La Baronne, à l'ouest.

Figure 78 : Zone d'emprise du projet et enjeux identifiés



7.1. Quelques rappels de définitions

7.1.1. Effets et impacts

Source : Guide sur la prise en compte du milieu naturel et du paysage dans les études d'impact, DREAL PACA

On parle d'effet lorsqu'on décrit une conséquence objective du projet sur l'environnement.

On parle d'impact lorsque l'effet est transposé sur une échelle de valeur. Il peut être positif ou négatif, très fort à négligeable.

7.1.1.1. Impacts positifs, négatifs, résiduels...

A. Impacts négatifs

Les impacts sont considérés comme négatifs lorsqu'ils pénalisent un enjeu. Ce sont les plus importants à identifier et à évaluer, car ce sont ceux pour lesquels des mesures devront être trouvées afin de garantir l'impact minimal qui correspond au respect des prescriptions légales.

B. Impacts positifs

Les impacts positifs sont désignés comme étant les conséquences bénéfiques, directes et/ou indirectes, d'un projet sur l'environnement. Ils sont importants à mettre en lumière car ils peuvent contrebalancer les impacts négatifs éventuels au cours de l'évaluation générale du projet. Ces impacts positifs s'appliquent rarement au domaine de l'environnement mais sont plus largement mis en relief dans les domaines socio-économiques (création d'emplois, de logements, d'infrastructures ou d'établissements médicosociaux) ou du cadre de vie (amélioration de la qualité de l'air, réduction des nuisances sonores).

C. Impacts induits

Les impacts qui résultent d'une action d'aménagement rendue possible ou opportune par la réalisation d'un projet. Par exemple, la création d'une zone d'activité à proximité d'un nouvel échangeur d'autoroute, la construction de lotissement dans les alentours d'une nouvelle gare.

D. Impacts résiduels

Les impacts qui persistent à la suite de l'application des mesures d'atténuation (de suppression et de réduction) sont définis comme des impacts résiduels. La présence d'impacts irréductibles sur des éléments biologiques à enjeu implique obligatoirement la mise en place de mesures de compensation.

7.1.1.2. Impacts directs ou indirects

Les impacts directs expriment une relation de cause à effet entre une composante du projet, lors de sa mise en place et de son fonctionnement, et un élément de l'environnement naturel (habitats, populations d'espèces, espèces, fonctionnalité écologique).

Dans ce cadre, on tiendra compte des emprises du projet mais aussi de l'ensemble des travaux annexes directement liés, telles que les pistes d'accès, les zones d'emprunts, de dépôts et de stockage des matériaux, les aires de stationnement/retournement, les rejets de toutes sortes, etc.

Dans la définition de ce type d'impacts, une notion est importante. Il s'agit de sa dimension spatio-temporelle.

Les impacts directs se distinguent par le caractère immédiat et in situ des effets qui résultent du projet. Les conséquences engendrées occasionnent un préjudice direct plus ou moins notable sur l'enjeu considéré (eaux superficielles, habitats naturels, déplacements, ambiance sonore, paysage...).

Les impacts indirects sont plus difficilement qualifiables et quantifiables puisqu'entre l'action et sa conséquence subsiste une distance temporelle et/ou spatiale.

Ces impacts, bien que ne résultant pas de l'action directe de l'aménagement, peuvent également être un prolongement des impacts directs. En effet, dans ce contexte, ils succèdent aux impacts directs dans une chaîne de conséquences (dans l'espace et dans le temps).

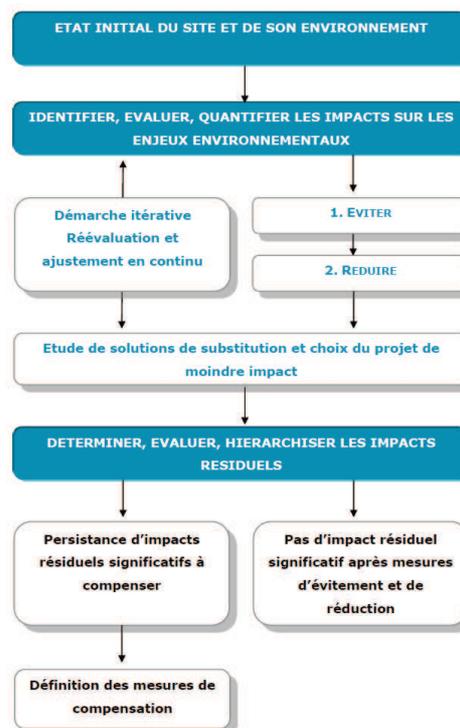
7.1.1.3. Impacts permanents ou temporaires

Les impacts permanents sont des impacts agissant sur les milieux naturels d'une manière définitive. Ces impacts se caractérisent donc par leur persistance dans le temps. Ils sont liés à la présence physique de l'infrastructure dans l'espace et l'artificialisation qu'elle entraîne (fragmentation, destruction).

Les impacts permanents découlent également de l'exploitation de l'infrastructure (importance du trafic supporté, modalité et fréquence de l'entretien etc.). Enfin certains impacts permanents découlent de la phase de travaux (par exemple colmatage de frayère, emprise foncière...).

7.1.2. La démarche « ERC »

Source : Lignes directrices nationales sur la séquence éviter, réduire et compenser, CGEDD
Issue de la doctrine nationale, la séquence « éviter, réduire, compenser » les impacts sur l'environnement concerne l'ensemble des thématiques de l'environnement. Elle s'applique, de manière proportionnée aux enjeux, à tous types de projets dans le cadre des procédures administratives de leur autorisation (étude d'impacts ou étude loi sur l'eau, Natura 2000, espèces protégées, etc.).



7.1.3. Types de mesures

Les mesures doivent donc s'inscrire dans une démarche logique qui consiste à proposer, en premier lieu et selon l'appréciation de l'importance des impacts, des mesures d'évitement et de réduction puis d'évaluer l'existence et l'importance des impacts résiduels, pour enfin proposer, le cas échéant, des mesures de compensation (voir figure ci-contre). Ces mesures concernent l'ensemble des enjeux environnementaux identifiés dans l'état initial.

7.1.3.1. Mesures d'évitement ou de réduction

Les mesures d'évitement et de réduction consistent essentiellement à modifier certains aspects du projet initial afin de supprimer ou de réduire ses effets négatifs sur l'environnement. Les modifications peuvent porter sur quatre aspects généraux du projet : son site d'implantation, sa conception, sa mise en œuvre (gestion de la phase chantier, calendrier de mise en œuvre), son exploitation.

A. Mesures d'évitement

Les mesures d'évitement ou d'intégration correspondent à l'alternative au projet de moindre impact. Ce type de mesure, à étudier en priorité, implique une révision du projet initial, notamment en reconsidérant les zones d'aménagement et d'exploitation. Elles permettent de supprimer les impacts négatifs.

B. Mesures de réduction

Les mesures de réduction interviennent lorsque les mesures d'évitement ne sont pas envisageables et/ou en complément. Ces mesures permettent de limiter les impacts pressentis liés au projet et peuvent ainsi s'appliquer :

- à l'occasion d'une modification des tracés initiaux sur une ou des parties de secteurs ; déplacement du tracé initial afin d'éviter des zones habitées ou des habitats naturels ;
- lors de phasage de travaux d'exploitation : par exemple en effectuant des travaux de défrichage d'une zone boisée en dehors de la période de nidification de certaines espèces d'oiseaux pour limiter le dérangement des espèces, ou en programmant les travaux hors période d'affluence touristique ;
- par des modes opératoires de chantier adaptés et de choix d'aménagements spécifiques : utilisation d'engins légers pour limiter le tassement des sols dans les milieux fragiles, équipements pour la prévention des pollutions, programmation des travaux de nuit.

7.1.3.2. Mesures de compensation

Lorsque le projet n'a pas pu éviter les enjeux environnementaux majeurs et lorsque les impacts n'ont pas été suffisamment réduits c'est-à-dire qu'ils peuvent être qualifiés significatifs, il est nécessaire de définir des mesures compensatoires. Les mesures compensatoires ont pour objet d'apporter une contrepartie aux impacts résiduels négatifs du projet (y compris les impacts résultant d'un cumul avec d'autres projets). Elles sont conçues de manière à produire des impacts qui présentent un caractère pérenne et sont mises en œuvre en priorité à proximité fonctionnelle du site impacté.

7.2. Contenu et présentation du chapitre

Ce chapitre reprend la structure thématique adoptée pour la description de l'état initial.

Par soucis de clarté et de lisibilité, nous avons opté pour un schéma de lecture qui se veut « autoportant ». Concrètement, il s'agit pour chaque thématique d'apporter successivement au lecteur les informations suivantes :

1. Les principaux enjeux associés à la thématique traitée ;
2. L'analyse et la quantification des impacts ;
3. La description des mesures retenues.

En premier lieu nous présenterons les effets positifs du projet. Ensuite, nous déclinerons les effets négatifs et les mesures associées en distinguant la phase travaux et la phase aménagée du projet. En fin de chapitre, des tableaux de synthèse résumeront les impacts avant mesures, les mesures retenues et les impacts résiduels après mesures.

7.3. Démarche pour la qualité environnementale dans la plaine du Var

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

L'Eco-Vallée se positionne comme le territoire d'application des politiques du Grenelle au service de la qualité de vie. Cette ambition est transcrite dans le cadre de référence pour la qualité environnementale (CRQE) de l'aménagement et de la construction dans la plaine du Var. Le CRQE définit en effet la stratégie poursuivie en matière de qualité environnementale au sein de l'Eco-Vallée et précise les objectifs en termes de qualité environnementale à atteindre par les opérateurs dans le cadre des projets d'aménagement et de construction. Il vise un niveau d'exemplarité maximal au regard de la nature des projets de construction ou d'aménagement et de leur équilibre économique.

Suite à une phase de diagnostic, une grille de critères en lien avec des objectifs de développement durable spécifiques au territoire a été rédigée. Cette grille identifie les objectifs à prendre en compte pour la réalisation des projets d'aménagement et de construction qui se développeront dans le périmètre de l'IOIN. Les prescriptions sont associées à un système d'évaluation du projet.

Les objectifs issus d'un travail de concertation avec notamment des maîtres d'œuvre et des maîtres d'ouvrage sont déclinés selon les 8 thématiques suivantes :

1. Systèmes de management de l'opération ;
2. Paysage et biodiversité ;
3. Confort, matériaux, risques et santé ;
4. Énergie et confort thermique ;
5. Eau ;
6. Déchets ;
7. Déplacements ;
8. Gouvernance.

Des niveaux d'objectifs optimaux sont définis au regard du contexte territorial et sont déclinés dans le CRQE.

Cette stratégie pour la Qualité Environnementale applicable de façon opérationnelle pour les futurs projets d'aménagement et de construction de la plaine du Var s'articule ainsi autour de 4 grands axes :

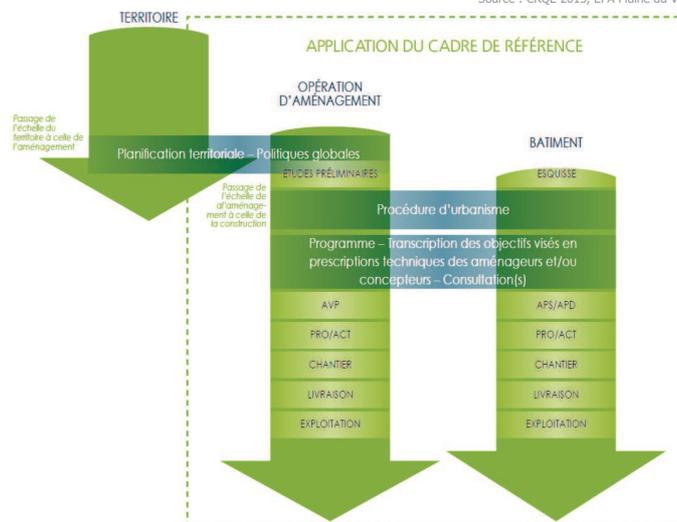
- Axe 1 : Un territoire qui favorise la neutralité environnementale et sanitaire ;
- Axe 2 : Un territoire qui utilise les ressources de façon économe et favorise leur valorisation par des échanges locaux ;
- Axe 3 : Un territoire qui intègre les problématiques sociales et vise la qualité urbaine et paysagère ;
- Axe 4 : Un territoire d'innovation et d'expérimentation des politiques du Grenelle Environnement.

L'application du cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction s'inscrit dans la démarche de projet de territoire de l'Eco-Vallée en déclinant les ambitions et objectifs des politiques publiques à partir des enjeux transversaux propres au territoire.

Les projets visés par le cadre de référence sont tous les projets de construction ou d'aménagement, programmes neufs ou opération de requalification ou de rénovation, situés à l'intérieur du périmètre de l'Eco-Vallée.

Figure 79 : Intégration du cadre de référence dans les opérations d'aménagement

Source : CRQE 2015, EPA Plaine du Var



L'EPA utilise le cadre de référence dans les opérations dont il assure la maîtrise d'ouvrage pour :

- Concevoir et réaliser des aménagements ;
- Rédiger le volet environnemental des cahiers des charges de cession de terrain ;
- Apprécier le niveau d'ambition environnementale proposée dans les réponses aux appels d'offre pour la cession des charges foncières ou la réalisation d'équipements ;
- Avoir une base de négociation sur le volet environnemental de l'accompagnement des projets de construction.

Pour tous les autres acteurs de l'acte d'aménager et de construire, le cadre de référence constitue une base de reconnaissance de leur exemplarité au regard des objectifs de l'Eco-Vallée et crée les conditions favorables pour entraîner les acteurs du territoire vers le niveau d'ambition souhaité autour du triptyque « Proposition – Émulation – Reconnaissance ».

La démarche se veut :

- Incitative : Les objectifs fixés sont cohérents avec le niveau d'ambition général du territoire et la nécessité d'amener à l'excellence sans pour autant l'imposer systématiquement sur tous les volets ;
- Lisible et accessible par tous les acteurs : Le support du cadre de référence a été conçu comme un document facile d'accès et d'utilisation, rapidement compréhensible par des acteurs non experts dans le domaine ;
- Souple : Le dispositif n'impose pas une certification de qualité environnementale plutôt qu'une autre et, au contraire, les opérateurs disposent de la latitude de choisir une certification dans le cadre d'un panel de référentiels intégrés ou de s'inscrire dans un ensemble d'objectifs spécifiques à l'Eco-Vallée. La démarche proposée laisse également la possibilité aux opérateurs qui appliquent le cadre de référence de justifier du fait qu'ils n'ont pas atteint certains objectifs en lien notamment avec la localisation géographique du projet ;
- Évolutive : Le cadre de référence évolue de façon permanente en fonction de la réglementation et du retour d'expérience sur l'utilisation de l'outil au niveau des opérations.

Pour obtenir la reconnaissance de l'exemplarité de leurs opérations d'aménagement et de construction dans le cadre de l'Eco-Vallée, un opérateur peut choisir entre de entrées alternatives :

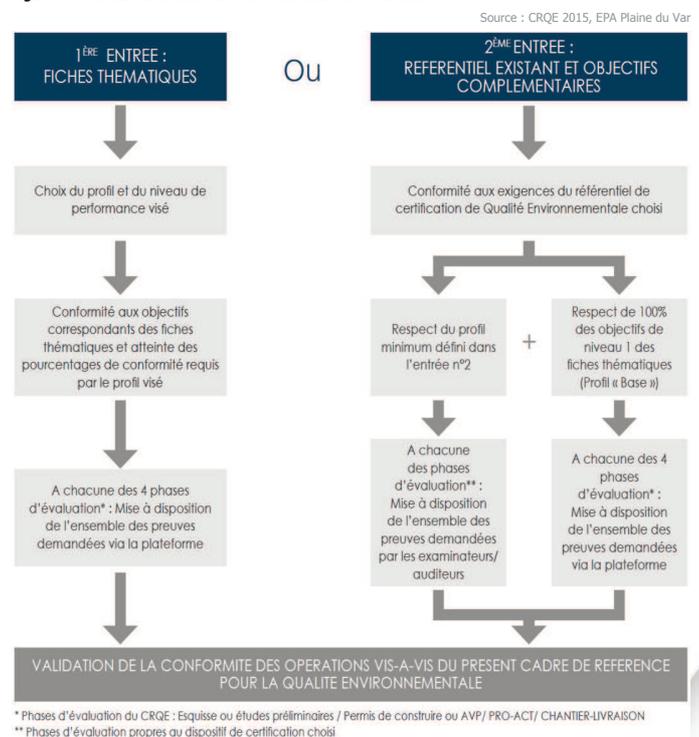
- Conformité à des objectifs décrits dans les 8 fiches thématiques, propres au territoire de la plaine du Var, à savoir : systèmes de management de l'opération, paysage et biodiversité, confort/matériaux/ risques et santé, énergie et confort thermique, eau, déchets, déplacements, gouvernance ;
- Conformité à un référentiel de certification de qualité environnementale existant dans le domaine de développement et de la construction durable (HQE (Haute qualité environnementale), H&E (Habitat et environnement), LEED, BREEAM, HQE aménagement, BDM,...) et à un ensemble d'objectifs minimum décrits dans les fiches thématiques.

Pour appliquer le cadre de référence pour la qualité environnementale dans les opérations d'aménagement et/ou de construction, les maîtres d'ouvrage ont ainsi 2 possibilités correspondant à 2 entrées potentielles (Cf. schéma ci-après) :

- 1ère entrée : Application uniquement des fiches thématiques en vue de l'atteinte des pourcentages de conformité requis pour le profil choisi ;

- 2ème entrée : Application d'un référentiel de Qualité Environnementale existant, national ou international en vue d'une certification et application en simultanée d'objectifs complémentaires correspondant au profil de base des fiches thématiques.

Figure 80 : Modalités de mise en œuvre du cadre de référence



7.3.2. La charte « Chantier vert »

Le Cadre de Référence pour la Qualité Environnementale de l'aménagement et de la construction dans la plaine du Var intègre la charte « Chantier vert ».

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

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

- Limitation des nuisances aux riverains et aux travailleurs
- nuisances sonores : exigences sur les niveaux de bruit des matériels et insonorisation, choix des techniques (en démolition notamment), groupement des opérations bruyantes, ...
- poussières et salissures : isolement du chantier par filet, bâchage des camions, arrosage des émetteurs, aménagement de pistes sèches sur chantier, nettoyage des voies publiques, ...
- perturbations de circulation et de stationnement : limitation des emprises, gestion des accès, stationnement interne au chantier, présence d'un personnel de manœuvre.
 - Lutte contre les nuisances environnementales
- perturbation de la biodiversité : choix d'un planning de travaux hors saison de nidification des oiseaux, limitation des vibrations et des nuisances sonores,
- pollution de l'air : interdiction du brûlage, réglage des moteurs thermiques, ...
- pollution des sols et des eaux : gestion des effluents et eaux de lavage, mise en place de rétentions, de protections, de filtres pour les eaux de lavage, limitation des quantités d'huiles de décoffrage.
 - Protection des ressources :
- intégration des économies d'eau et d'énergie dans la gestion du chantier,
- mise en place de recyclages, ...
 - Gestion durable des déchets de chantier
- limitation de la production à la source et de la nocivité par le mode de conception/construction (réservations, plans de calepinage), limitation des chutes, emballages consignés, choix des matériaux (toxicité, etc.), traçabilité des déchets,
- organisation du tri sélectif : tri minimum à effectuer (inertes, DIB, emballages, DIS, + autre tri plus fin), réutilisation sur place ou sur d'autres chantiers, choix judicieux des emplacements des bennes de collecte, analyse de la filière pour l'évacuation et le transport (bilan carbone),
- réutilisation ou valorisation des matières et utilisation des filières locales,
- pour les opérations de déconstruction sélective, un diagnostic « déchets » avant les travaux sera réalisé.
 - Information et sensibilisation des entreprises et des riverains
- sensibilisation des entreprises par le biais d'un animateur environnement, d'une signalétique adaptée, de réunion d'informations,
- information des riverains sur le déroulement des travaux, les opérations exceptionnelles générant des nuisances particulières.

Figure 81 : Charte « Chantier vert » de la plaine du Var



7.4. Effets positifs du projet

7.4.1. Effets positifs en phase travaux

7.4.1.1. Effets positifs sur l'économie

On citera la présence de l'auberge-restaurant de La Baronne et du restaurant l'Aventure à proximité du projet, dans la traversée du hameau.

ANALYSE DES IMPACTS

Les travaux devraient générer des retombées positives sur : les commerces locaux, l'emploi.

D'une part, les chantiers augmentent généralement la fréquentation des commerces proches en particulier dans les restaurants et bar-tabac. Dans le cas présent, l'activité générée par le chantier devrait profiter à l'auberge de La Baronne et au restaurant l'Aventure situés à proximité immédiate des travaux.

D'autre part, en application du CRQE (Cf. thème 3 « Confort, matériaux, risques et santé »), les entreprises devront s'engager à réaliser une action d'insertion qui permette l'accès ou le retour à l'emploi des personnes rencontrant des difficultés sociales ou professionnelles en lien avec la charte d'insertion de Nice Côte d'Azur.

7.4.2. Effets positifs en phase aménagée

7.4.2.1. Effets positifs sur les eaux superficielles

Le projet se situe en partie sur le canal des Iscles.

Cet ancien canal d'irrigation n'est plus utilisé par les agriculteurs et sert uniquement d'ouvrage de collecte et de transport des eaux pluviales. Suite aux travaux réalisés à l'automne 2010 sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes, la section du canal des Iscles concernée par le projet est aujourd'hui déconnectée des écoulements provenant de l'amont.

Le canal des Iscles rejoint le Var à environ 400 m à l'aval de la zone de projet. Le Var présente un bon état chimique et un bon potentiel écologique.

Actuellement, les eaux qui ruissellent sur la chaussée de la RM 2209 s'écoulent de manière diffuse sur les talus avant de rejoindre le canal des Iscles en contrebas. Par conséquent, lors des précipitations, une partie des eaux chargées en polluants routiers rejoint donc le milieu naturel sans aucun traitement préalable.

ANALYSE DES IMPACTS

Conformément au CRQE (Cf. Thème 2 « Paysage et biodiversité ») qui impose le traitement des interfaces et des espaces libres, il est prévu de réaliser un enherbement des délaissés situés entre la RM 2209 et le canal des Iscles. Outre son intérêt paysager, cette banquette herbacée assurera une fonction épuratoire en piégeant les polluants transportés par les eaux de ruissellement. Le projet contribuera donc à l'abattement de la pollution chronique générée par le trafic routier sur la RM 2209, ce qui constitue donc une amélioration par rapport à la situation actuelle.

7.4.2.2. Effets positifs sur les continuités écologiques

Le canal des Iscles reste fonctionnel sur le plan écologique, bien que souvent artificialisé (rectifié, parfois busé) avec des végétations rudéralisées. Il est un axe de déplacement potentiel pour certaines espèces associées. Cependant ces connexions sont perdues en amont du site (ruisseau désormais souterrain à l'ouest) et en aval (canal passant maintenant sous la voie rapide à l'est).

ANALYSE DES IMPACTS

Le parti d'aménagement retenu consiste à valoriser le potentiel écologique du canal des Iscles.

Pour cela, une plantation forestière dense sera créée en bordure du canal y compris sur les secteurs non déviés. Ce cordon forestier sera constitué d'essences rustiques locales, à développement rapide (érables, charme...) ou lent (chêne vert, chêne pubescent...), qui seront plantées à différents stades de développement de manière à varier les tailles, les formes et les volumes, prévenant ainsi tout effet de linéarité artificielle.

Une banquette herbacée avec semis de prairie fleurie sera créée entre le cordon forestier et la RM 2209 permettant ainsi de connecter physiquement et fonctionnellement les arbres existants à l'aménagement. La banquette herbacée constituera un support favorable au déplacement d'espèces de la faune terrestre et permettra de piéger une partie de la pollution des eaux de ruissellement. Sur les sections déviées du canal, un semis de prairie humide sera réalisé.

Ces aménagements rempliront donc plusieurs fonctions favorables aux espèces faunistiques : nourrissage, gîte, déplacements. Le parti d'aménagement permet donc de créer un véritable corridor écologique sur cet espace qui assure uniquement une fonction pluviale à l'heure actuelle.

La gestion de cet espace est bien sûr elle aussi totalement naturelle, et suit les principes de la « gestion différenciée ». Elle procède simplement en une taille de formation et d'éclaircie des arbres tous les 3 à 5 ans.

Les déchets végétaux (feuillage et branchage) seront laissés sur place entre les lignes de plantation et formeront des andains favorables à l'installation de rongeurs et à l'enrichissement du sol.

ANALYSE DES IMPACTS

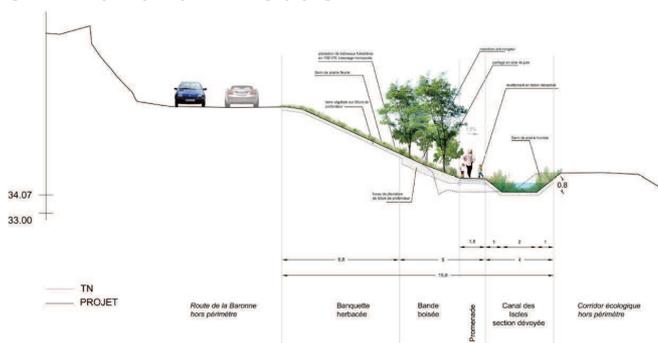
Le canal des Iscles constitue une étroite zone d'interface entre le hameau de La Baronne, à l'ouest, et des espaces majoritairement à l'état de friche destinés à accueillir le MIN, à l'est. Cet espace ne présente aujourd'hui qu'une seule fonction utilitaire qui se ressent par l'absence de mise en valeur paysagère.

Le parti d'aménagement retenu est directement inspiré des espaces naturels locaux. Il permettra de valoriser le potentiel paysager de cet espace de transition en lui donnant un caractère naturel grâce à la création d'un cordon boisé et d'une banquette herbacée.

La gestion de cet espace est bien sûr totalement naturelle, et suit les principes de la « gestion différenciée ». Elle consiste simplement en une taille de formation et d'éclaircie des arbres tous les 3 à 5 ans.

L'espace qui était jusqu'ici subi sera réinvesti et valorisé tout en s'intégrant parfaitement dans la trame paysagère.

Figure 83 : Coupe de principe de la frange paysagère



Les exigences du CRQE (Cf. Thème 2 « Paysage et biodiversité ») relatives à la prise en compte du paysage et à l'intégration du projet seront donc satisfaites.

7.5. Effets du projet en phase travaux et mesures correspondantes

7.5.1. Déroulement du chantier

7.5.1.1. Planification et ordonnancement des travaux

Les travaux seront réalisés par phases successives pour des raisons foncières :

2016 : Aménagement de la voie d'accès et mise en place des réseaux ;

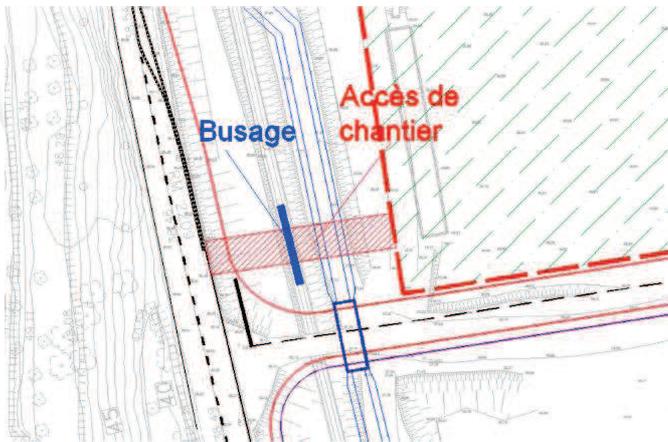
2019/2020 : Aménagement de la frange paysagère y compris dévoiement du canal des Iscles.

Figure 84 : Ordonnancement des travaux



La phase 1 consistera à aménager la voie d'accès au CREAT et à la chambre d'agriculture et à réaliser les infrastructures nécessaires pour le raccordement aux réseaux. Un accès de chantier sera mis en place pour assurer la traversée du canal des Iscles. Il comprendra le busage provisoire du canal sur une longueur suffisante pour permettre le passage des engins en toute sécurité.

Cette phase est estimée pour une durée de 4 mois de travaux.



La phase 2, située entièrement sur le domaine public maîtrisé par l'EPA, consistera à réaliser les travaux de réalisation de la frange paysagère

Sont inclus dans cette phase :

- La déviation partielle du canal ;
- La réalisation du cheminement et des aménagements paysagers ;
- L'aménagement de la banquette herbacée ;
- La démolition de l'ouvrage de traversée du canal à abandonner.
- La réalisation de l'ouvrage d'art définitif en traversée de l'accès du CREAT, de la Chambre d'Agriculture et de l'issue de secours du MIN.

Cette phase est estimée pour une durée de 12 mois de travaux.

La planification de cette phase devra permettre le déroulement des périodes de plantation aux périodes optimales, d'octobre à mars.

7.5.1.2. Prise en compte de l'environnement

La charte « Chantier vert » annexée au CRQE devra être appliquée. Elle sera intégrée dans le DCE et pourra constituer une pièce contractuelle.

A. Cahier des charges environnement intégré au CCTP

Des clauses de respect de l'environnement seront intégrées au CCTP du Dossier de Consultation des Entreprises. Elles découleront de la charte « Chantier vert » et des mesures environnementales présentées ci-après. Des pénalités seront prévues en cas de non-respect des clauses environnementales par l'entreprise. Une partie du jugement des offres sera faite sur des critères environnementaux.

Objectifs :

- Informer les entreprises concurrentes des enjeux environnementaux présents sur le site ;
- Présenter les mesures environnementales prévues ;
- Permettre aux entreprises d'intégrer à leur estimation financière les surcoûts éventuels liés à la mise en place des mesures environnementales ;
- Responsabiliser les entreprises en fixant des pénalités financières pour le non-respect des objectifs environnementaux fixés (conformément au guide d'application de la charte « Chantier vert ») ;
- Fournir un cadre de réponse aux entreprises découlant de la charte « Chantier vert ».
- Assurer un suivi du respect des engagements de l'entrepreneur vis-à-vis des clauses tout au long de la réalisation des travaux

B. Suivi environnemental

Le suivi environnemental s'articule autour de trois procédures, complétées par un contrôle des non-conformités le cas-échéant.

► **Contrôle interne**

Les chefs d'équipe veillent à l'application sur le chantier des procédures environnementales communiquées par le Maître d'œuvre. Le conducteur de travaux supervisera ce contrôle interne et s'assurera de la conformité des équipements et matériaux employés suivant le cahier des charges.

► **Contrôle extérieur**

Le contrôle extérieur sera assuré par la Maîtrise d'œuvre durant toute la durée du chantier, avec comme référentiel le cahier des charges et le CRQE. Toutes remarques formulées lors de ces contrôles seront consignées par écrits par la Maîtrise d'œuvre et transmises au chargé environnement. Ces documents seront présentés au cours des réunions de chantier et annexés à la main courante.

Le contrôle environnemental extérieur sera intégré à la mission de Maîtrise d'œuvre ou porté par le Maître d'Ouvrage.

C. Sensibilisation Environnement du personnel

La sensibilisation sera réalisée dans l'esprit du « quart d'heure environnement » de la charte « Chantier vert ». En collaboration avec la Maîtrise d'œuvre des réunions seront organisées afin de sensibiliser l'ensemble du personnel intervenant sur le chantier sur les enjeux environnementaux.

Contenu de la formation :

- Présentation des travaux et du site ;
- Enjeux environnementaux ;
- Présentation des interlocuteurs sur chantier ;
- Procédures environnementales spécifiques au chantier : balisage de chantier, prévention de la pollution.



Exemple de plaquette de sensibilisation - Source : FNTP

7.5.2. Effets sur le milieu physique et mesures associées – Phase travaux

7.5.2.1. Effets sur le climat et mesures associées – phase travaux

Le projet est implanté en fond de vallée. Le climat local correspond aux standards du climat méditerranéen. Du fait de la proximité de la côte, les brises de mer et les brises de terre créent une agitation presque permanente qui évite l'accumulation des polluants atmosphériques. Les précipitations sont abondantes et souvent violentes de l'automne au printemps. Le site est rarement soumis au gel.

Dans le contexte actuel de raréfaction des énergies fossiles et de lutte contre le changement climatique, la France a ratifié en 1997 le Protocole de Kyoto qui l'incite à réduire ses émissions de CO₂ d'un facteur 4 d'ici 2020 voire 2050. Ceci a pour but de stabiliser la concentration en carbone de l'atmosphère. Pour cela, il faut réduire les consommations énergétiques des quatre secteurs principaux français, à savoir : le transport, le bâtiment, l'industrie, l'agriculture.

ANALYSE DES IMPACTS

De manière générale, les chantiers émettent des gaz à effet de serre de façon directe et indirecte. Ces émissions sont notamment fonction de la nature des travaux préparatoires à réaliser, des quantités de matériaux employés lors de la construction, de la localisation du site, du mode d'acheminement de ces matériaux depuis les sites d'extraction ou de fabrication, des procédés de mise en œuvre, des engins employés, de l'alimentation en eau et en électricité du chantier...

A ce stade du projet, les détails permettant d'estimer les émissions polluantes générées par les travaux ne sont pas connus. Toutefois, au regard de la nature des travaux prévus, il est possible de réaliser une analyse qualitative des principaux postes générateurs de gaz à effet de serre :

- En phase préparatoire : les terrassements de masses pour l'aménagement de la frange paysagère et de la voie d'accès, l'évacuation éventuelle de matériaux excédentaires ou contaminés, la fabrication, le transport et l'utilisation du matériel, l'amenée à pied d'œuvre du personnel et des engins, la gestion des déchets de chantier ;
- En phase aménagement : l'extraction, le transport et la mise en œuvre des matériaux nécessaire pour l'aménagement de la frange paysagère (terre végétale, plants, mobilier) et de la voie d'accès (grave bitume, enrobé), l'acheminement des ouvrages préfabriqués (buse, pont cadre, réseau pluvial), le transport et le déplacement du personnel, le transport et l'utilisation du matériel, la gestion des déchets de chantier.

Les travaux émettront des gaz polluants et/ou à effet de serre mais en quantité limitée dans le temps.

DESCRIPTION DES MESURES

Conformément à la charte « Chantier vert », les entreprises devront réduire leurs émissions de gaz à effet de serre et limiter la pollution de l'air. A cette fin, des mesures techniques et organisationnelles seront mises en place.

► Mesures de réduction

Organisation du chantier

Les mouvements d'engins et les déplacements générés par le chantier seront optimisés. Concrètement, il s'agira de regrouper les phases de travaux de manière à limiter la durée d'emploi des engins de chantier en particulier lors des terrassements pour la promenade ainsi que lors de la réalisation du revêtement de la voie d'accès. Les livraisons de matériel et matériaux seront mutualisées pour limiter le nombre de déplacements. En cas de ravitaillement par camion-citerne, cette intervention devra être réalisée préférentiellement le matin lorsque les engins sont encore stationnés, de manière à limiter les déplacements du camion-citerne sur le site.

Les engins de chantier seront adaptés en puissance et en dimension aux travaux à réaliser. Dans la mesure du possible, des alternatives aux véhicules et engins diesel et fioul devront être envisagées. A minima, les véhicules et engins devront répondre aux normes européennes d'émissions les plus récentes. Le moteur des engins non utilisés devra être arrêté.

Conformément à la réglementation en vigueur, le brûlage de déchets sur le chantier sera strictement interdit. Les déchets devront être triés sur site puis acheminés vers des filières agréées pour le traitement et la valorisation.

Le système d'éclairage du chantier sera différencié du circuit d'éclairage de sécurité. Les installations seront équipées de détecteurs de présence pour l'éclairage intérieur afin de limiter les consommations énergétiques.

Matériaux utilisés

Le CRQE (Cf. Thème 6 « Déchets ») impose la réutilisation, le recyclage ou la valorisation des déchets de chantier à hauteur minimum de 40% en masse.

La faisabilité du réemploi sur site des matériaux issus des terrassements sera vérifiée. La réutilisation sur site permettrait d'éviter des déplacements pour l'évacuation de ces mêmes matériaux. En cas d'impossibilité de réemploi dans le cadre de la réalisation des espaces publics, deux possibilités seront étudiées :

- Soit le stockage sur site en vue d'une utilisation ultérieure dans le cadre de la construction du CREAT, du Siège de la Chambre d'Agriculture ou de la future plateforme agroalimentaire ;
- Soit l'évacuation vers un centre de tri et de valorisation (exemple : plateforme de regroupement SOFOVAR à la Roquette-sur-Siagne à 31 km de La Gaude).

Les matériaux mis en œuvre bénéficieront, si possible, de labels environnementaux (NF Environnement, Ecolabel européen etc.) attestant de leur faible impact sur la santé et l'environnement. Le CRQE impose à ce titre de disposer d'une Déclaration Environnementale Produit ou le cas échéant d'une Fiche de Déclaration Environnementale et Sanitaire pour au moins 7 matériaux (Cf. Thème 3 « Matériaux, confort, risques et santé »).

Les matériaux naturels, facilement recyclables (béton, verre, cassettes métalliques...) ou consignés (palettes) seront privilégiés.

Conformément aux exigences du CRQE (Cf. Thème 3 « Matériaux, confort, risques et santé ») les entreprises devront utiliser des matériaux recyclés et/ou d'origine locale pour : les terrassements, les fonds de forme et les enrobés, les revêtements des sols, les réseaux.

Pour la promenade paysagère, un revêtement de type stabilisé devrait être préféré au béton désactivé qui est source d'émissions polluantes.

La mise en place des mesures environnementales en phase travaux limitera les émissions de gaz polluants et/ou à effet de serre.

7.5.2.2. Effets sur la topographie et mesures associées – Phase travaux

La zone de projet s'inscrit au fond de la vallée du Var, au pied des coteaux de La Gaude. Elle correspond à une bande étroite centrée sur le canal des Iscles, bordée à l'est par les casiers du Var et à l'ouest par la RM 2209 et le hameau de La Baronne.

ANALYSE DES IMPACTS

Des mouvements de terre en déblais et remblais seront nécessaires pour permettre l'aménagement de la frange paysagère et les dévolements du canal des Iscles. Les travaux à réaliser consisteront essentiellement en un remodelage léger des terrains pour permettre l'insertion de la promenade piétonne.

Concernant la voie d'accès, selon la nature du terrain, il sera nécessaire de décaper la partie supérieure du sol et de décaisser l'emprise de la voirie sur l'épaisseur suffisante pour la réalisation de la structure de chaussée. A ce stade des études, le volume de matériaux excavés est estimé à 550 m³. A ce volume s'ajoutera les déblais générés par la réalisation des fouilles pour la mise en place des réseaux souterrains sous la future voie d'accès.

Sans la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact des travaux sur la topographie peut être considéré comme faible.

DESCRIPTION DES MESURES

► Mesures d'intégration

Concernant l'aménagement de la frange paysagère et les dévoiements ponctuels du canal des Iscles, l'équilibre déblais/remblais sera recherché. Pour cela, les mouvements de terre seront limités, et le raccordement au terrain naturel sera réalisé dès que possible avec un talutage doux (pente maximum de 3/2) après la réalisation du cheminement et du canal des Iscles.

► Mesures de réduction

La faisabilité du réemploi sur site des matériaux issus des terrassements sera vérifiée. En cas d'impossibilité de réemploi dans le cadre de la réalisation des espaces publics, deux possibilités seront étudiées :

- Soit le stockage sur site en vue d'une utilisation ultérieure dans le cadre de la construction du CREAT, du Siège de la Chambre d'Agriculture ou de la future plateforme agro-alimentaire ;
- Soit l'évacuation vers un centre de tri et de valorisation (exemple : vers la plateforme de regroupement SOFOVAR à la Roquette-sur-Siagne, à 31 km de La Gaude).

Avec la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact des travaux sur la topographie peut être considéré comme faible.

7.5.2.3. Effets sur la géologie et mesures associées – Phase travaux

La zone de projet repose sur des formations sédimentaires constituées d'alluvions récentes des fonds de vallée. Des sondages réalisés au droit du projet ont mis en évidence une épaisseur de 0,2 m à 3,0 m de remblais argileux sablo-graveleux surmontant un horizon alluvionnaire composé de galets et sables à passées plus ou moins limoneuses jusqu'à des profondeurs comprises entre 2,6 m et plus de 10,8 m. La présence de terrains hétérogènes n'est pas exclue en raison notamment du mode de dépôt des alluvions.

ANALYSE DES IMPACTS

Les travaux d'aménagement de la frange paysagère, de la voie d'accès et du franchissement du canal des Iscles, sont de nature superficielle. Malgré cela, le risque de déstabilisation des terrains adjacents lors des terrassements ne doit pas être négligé

DESCRIPTION DES MESURES

► Mesures d'intégration

D'une manière générale, les éventuelles parois décaissées dans le cadre des terrassements feront l'objet de dispositions spécifiques (talutages de pente adaptée à la tenue des terrains notamment pour l'aménagement de la frange paysagère), les fouilles à réaliser pour la mise en place des réseaux sous la voie d'accès feront l'objet de blindages et protections provisoires et/ou soutènements spécifiques si nécessaire. Ces ouvrages seront conçus de manière à éviter tout déplacement et mouvement des terrains amont, des éventuelles fondations mitoyennes et de leurs terrains d'assise. Ces ouvrages seront dimensionnés et drainés pour permettre de reprendre la poussée des terres et de maîtriser les eaux et les gradients hydrauliques éventuels souterrains, et éviter toute chute de matériaux en fond de fouille vis-à-vis de la sécurité du chantier et des ouvrages (biens et personnes).

Avec la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact des travaux sur la géologie peut être considéré comme négligeable.

7.5.2.4. Effets sur les eaux souterraines et superficielles et mesures associées – Phase travaux

A. Eaux souterraines

La zone de projet s'inscrit au droit de la masse d'eau souterraine de la « Basse vallée du Var ». La nappe alluviale de la basse vallée du Var constitue un enjeu majeur pour l'alimentation en eau potable. Actuellement, il n'y a pas de captage d'alimentation en eau potable ni de périmètre de protection de captage dans la zone de projet. Citons la proximité du captage AEP des Pugets à 2,3 km à l'aval et de deux forages exploités par le CREAT pour l'arrosage des cultures.

La nappe est vulnérable à la pollution du fait de ses multiples connections, de la perméabilité élevée du matériel alluvial et de l'absence de couverture imperméable en de nombreux endroits. Cette vulnérabilité est toutefois atténuée par sa vitesse de circulation.

ANALYSE DES IMPACTS

D'après les relevés piézométriques, la nappe est à faible profondeur au droit de la future voie d'accès. Deux types d'impacts sur la nappe d'eau souterraine peuvent être envisagés : l'impact quantitatif et l'impact qualitatif.

► Impact quantitatif

Lors de la pose des réseaux sous cette voie, et suivant la profondeur des fouilles à réaliser, des venues d'eaux pourraient se produire. Dans ce cas, un pompage des eaux pourrait être nécessaire pour maintenir le fond de

fouilles à sec et réaliser les travaux. Précisons qu'un dossier au titre des articles L. 214-1 et suivant du code de l'environnement (Loi sur l'Eau) sera établi si ce le débit de pompage est supérieur à 400 m³/h. Considérant la dimension des fouilles à réaliser (longueur : 90 m environ) et l'étendue de la nappe d'eau souterraine (environ 30 km²), l'impact quantitatif peut être considéré comme non significatif.

► Impact qualitatif

Les chantiers de travaux publics augmentent le risque de pollution des eaux :

- Soit par un apport de matières en suspension notamment lors des phases préparatoires (terrassements, décapage) ;
- Soit par accident sur le chantier en lien avec :
 - les installations de chantier : risque de pollution par rejets directs d'eaux de lavage, d'eaux usées...,
 - les produits polluants susceptibles d'être manipulés ou stockés,
 - les incidents de chantier (lors de l'approvisionnement en hydrocarbures, en cas de fuites d'engins...),
 - une mauvaise gestion des déchets.

Dans le cas présent, la phase la plus sensible correspond à la pose des réseaux sous la voie d'accès. En effet, durant cette phase, les travaux se dérouleront au plus près de la nappe d'eau souterraine ; des venues d'eau dans les fouilles sont possibles. Le risque d'un impact sur la qualité des eaux souterraines même en cas de pollution peut être considéré comme très faible vu les dimensions des fouilles (longueur : 90 m environ).

Sans la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact potentiel des travaux sur les eaux souterraines peut être considéré comme très faible à négligeable.

DESCRIPTION DES MESURES

Conformément à la charte « Chantier vert », les entreprises devront limiter les pollutions du milieu environnant et notamment limiter la pollution de l'eau. A cette fin, des mesures spécifiques seront mises en place.

► Mesures de réduction

Les opérations de nettoyage, d'entretien, de réparation et de ravitaillement des engins et du matériel seront préférentiellement réalisées à l'extérieur du site, dans les ateliers-garages des entreprises dès lors que cette solution sera envisageable notamment au regard des déplacements qu'elle génère.

Si l'externalisation n'est pas envisageable, les opérations de nettoyage, d'entretien, de réparation et de ravitaillement se dérouleront uniquement sur des aires aménagées. Ces aires seront isolées des écoulements extérieurs, étanches et équipées d'un dispositif de collecte des écoulements. Le ravitaillement hors aires étanches sera toléré uniquement sous réserve de la mise en place des précautions suivantes : intervention en bord à bord, mise en place d'un dispositif de rétention adapté (absorbant, bac de rétention).



Stationnement des engins sur aire étanche en fin de journée - Source : INGÉROP

Ravitaillement en bord à bord avec récupération des écoulements éventuels - Source : INGÉROP

Concernant les installations de chantier : la base vie sera raccordée au réseau d'assainissement de la commune sous la RM 2209, à défaut un dispositif d'assainissement autonome sera mis en place. Aucun rejet dans le milieu naturel ne sera autorisé. Des sanitaires autonomes (avec cuves de stockage) seront installés au plus près des postes de travail.

La base vie sera raccordée au réseau d'eau potable, un piquage sur la canalisation d'eau potable traversant le site pourrait être envisagé (sous réserve de l'accord de l'exploitant). A défaut, le ravitaillement en eau potable devra se faire depuis l'extérieur.

Les matériaux mis en œuvre bénéficieront de labels environnementaux (NF Environnement, Ecolabel européen etc.) attestant de leur faible impact sur la santé et l'environnement. Le CRQE impose à ce titre de disposer d'une Déclaration Environnementale Produit ou le cas échéant d'une Fiche de Déclaration Environnementale et Sanitaire pour au moins 7 matériaux (Cf. Thème 3 « Matériaux, confort, risques et santé »).

Les déchets de chantier (y compris ordures ménagères) seront ramenés sur la base vie pour y être triés. Les déchets dangereux (cartouches de graisses, bidons d'huiles, bombes aérosols, chiffons et gants souillés...) seront stockés dans un conteneur fermé et étanche.

Les éventuelles terres polluées par des déversements accidentels (hydrocarbures, huiles de vidange) seront immédiatement excavées et stockées sur une aire étanche, puis, acheminées vers un centre de traitement spécialisé (exemple : plateforme de regroupement SOFOVAR à la Roquette-sur-Siagne à 31 km de La Gaude).

Un Plan Alerte Pollution définissant les procédures à suivre et les personnes à contacter en cas de déversement accidentel sera élaboré.

Avec la mise en œuvre mesures environnementales, l'impact des travaux sur les eaux souterraines peut être considéré comme nul.

B. Eaux superficielles

La zone de projet se situe en partie sur le canal des Iscles.

Cet ancien canal d'irrigation n'est plus utilisé par les agriculteurs et sert uniquement d'ouvrage de collecte et de transport des eaux pluviales. Suite aux travaux réalisés à l'automne 2010 sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes, la section du canal des Iscles concernée par le projet est aujourd'hui déconnectée des écoulements provenant de l'amont.

Le canal des Iscles rejoint le Var à environ 400 m à l'aval de la zone de projet. Le Var présente un bon état chimique et un bon potentiel écologique.

ANALYSE DES IMPACTS

En cas d'écoulement naturel dans le canal des Iscles, deux principaux types d'impacts sur les eaux superficielles peuvent être envisagés : l'impact quantitatif et l'impact qualitatif.

► Impact quantitatif

En cas de crue soudaine et de mise en charge rapide du canal, les travaux pourraient constituer un obstacle à l'écoulement, exemple : ouvrage provisoire de traversée insuffisamment dimensionné, présence d'un engin ou de remblais dans le canal. Rappelons que, d'après les calculs réalisés par SEPIA Conseils en 2010, les débits de crue d'occurrence centennale du canal des Iscles sont relativement modérés : 1,1 m³/s sur la partie amont et 4,7 m³/s sur la partie aval.

► Impact qualitatif

Les chantiers de travaux publics augmentent le risque de pollution des eaux :

- Soit par un apport de matières en suspension notamment lors des phases préparatoires (terrassements, décapage) ;
- Soit par accident sur le chantier en lien avec :
 - les installations de chantier : risque de pollution par rejets directs d'eaux de lavage, d'eaux usées...
 - les produits polluants susceptibles d'être manipulés ou stockés sur des aires annexes,
 - les incidents de chantier (lors de l'approvisionnement en hydrocarbures, en cas de fuites d'engins...),
 - une mauvaise gestion des déchets.

- Soit par recours à des techniques potentiellement polluantes sans mise en œuvre de précautions nécessaires. Exemple : le rejet vers le milieu naturel des eaux de lavage issues de la désactivation du béton.

Dans le cas présent, le principal risque d'impact est lié à l'apport de matières en suspension essentiellement lors de l'aménagement de la frange paysagère et du dévoiement du canal des Iscles. En effet, les terrassements produiront alors diverses particules qui pourront être mobilisées par lessivage des sols fraîchement remaniés.

De plus, le cheminement piétonnier à créer pourrait être réalisé en béton désactivé, un revêtement minéral, décoratif et durable. Toutefois, la désactivation qui va donner au béton ses propriétés et son aspect définitifs est généralement réalisée par lavage avec de l'eau projetée à haute pression. Ces eaux sont ainsi chargées en ciment (risque de colmatage) et présentent un pH acide (défavorable pour la vie aquatique) donc nocives pour l'environnement.

En fonction de la quantité d'eau ruisselée et du débit du canal, les eaux chargées de matières en suspension et résidus de lavage pourraient, dans un scénario défavorable (présence d'eau dans le canal), rejoindre le Var à l'aval hydraulique.

Le risque demeure potentiel compte tenu du fait que le canal des Iscles est à sec la majeure partie de l'année et ne présente pas de trace de vie aquatique. De plus, l'exutoire vers le Var est situé à près de 400 m à l'aval de la zone de travaux. En période sèche, le risque d'entraînement des matières en suspension vers les eaux du Var est donc négligeable.

Sans la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact potentiel des travaux sur les eaux superficielles peut être considéré comme très faible à négligeable.

DESCRIPTION DES MESURES

Conformément à la charte « Chantier vert », les entreprises devront notamment limiter les pollutions du milieu environnant et notamment limiter la pollution de l'eau. A cette fin, des mesures spécifiques seront mises en place.

Cf. Mesures de réduction de la thématique « Eaux souterraines ».

► Mesures d'évitement

Aspect quantitatif

Quelle que soit la période d'intervention retenue, la capacité d'écoulement du canal sera maintenue. En particulier : l'ouvrage provisoire de traversée du canal sera dimensionné pour une crue d'occurrence décennale et fusible (pas de jointement), aucun engin ne sera stationné à moins de 5 m du canal conformément au règlement au PPRI.

Sur les sections dévoquées, le fond du canal sera réalisé avec un apport de terre glaise pour éviter les dégradations par écoulement éventuels des eaux lors des semaines qui suivront les travaux.

Aspect qualitatif

Les terrassements liés à l'aménagement de la frange paysagère et au dévoiement du canal des Iscles devront être préférentiellement réalisés en période estivale afin d'éviter la présence d'eau dans le canal.

Aucun rejet de matériaux, laitance de béton, hydrocarbures, déblais ou matériaux divers ne sera toléré dans le canal des Iscles.

Pour la promenade paysagère, un revêtement de type stabilisé devrait être préféré au béton désactivé qui génère des eaux de lavages nocives pour les milieux aquatiques (dès lors qu'ils sont mis en œuvre sans précautions adéquates).

► Mesures de réduction

Aspect qualitatif

Afin de prévenir l'apport de particules en suspension vers le Var en cas d'écoulement dans le canal des Iscles, un système de filtration sera mis en place pour toute la durée des travaux à l'aval de chacune des 3 sections déviées. Les filtres à paille seront privilégiés : paille décompactée ou fibre coco entre 2 rangées de fascines.



Exemple de filtres à paille- Source : INGÉROP

Dans la mesure du possible, si un revêtement de type béton désactivé est retenu pour l'habillage de la promenade paysagère alors la désactivation du béton devrait être réalisée au moyen d'une technique alternative au lavage à l'eau. Exemple : recours à la désactivation par brossage du béton à sec.

Avec la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact des travaux sur les eaux superficielles peut être considéré comme négligeable à nul.

7.5.2.5. Effets sur les risques naturels et mesures associées – Phase travaux

A. Inondations

Le canal des Iscles est classé en zone d'écoulement principal. Le règlement du PPRI de la Basse Vallée du Var, approuvé par arrêté préfectoral en date du 18 avril 2011, impose une bande de recul de 5 m de largeur de part et d'autre de cet ouvrage.

ANALYSE DES IMPACTS

En cas de crue soudaine et de mise en charge rapide du canal, les travaux pourraient constituer un obstacle à l'écoulement, exemple : ouvrage provisoire de traversée insuffisamment dimensionné, présence d'un engin ou de remblais dans le canal. Rappelons que, d'après les calculs réalisés par SEPIA Conseils en 2010, les débits de crue d'occurrence centennale du canal des Iscles sont relativement modérés : 1,1 m³/s sur la partie amont et 4,7 m³/s sur la partie aval.

Sans la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact potentiel des travaux en cas d'inondation peut être considéré comme très faible à négligeable.

DESCRIPTION DES MESURES

► Mesures d'évitement

Les terrassements liés à l'aménagement de la frange paysagère et au dévoiement du canal des Iscles devront être préférentiellement réalisés en période estivale afin d'éviter la présence d'eau dans le canal.

Quelle que soit la période d'intervention retenue, la capacité d'écoulement du canal sera maintenue. En particulier : l'ouvrage provisoire de traversée du canal sera dimensionné pour une crue d'occurrence décennale et fusible, aucun engin ne sera stationné à moins de 5 m du canal conformément au règlement au PPRI.

Avec la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact des travaux sur le risque inondation peut être considéré comme nul.

B. Feux de forêts

La zone de projet se situe au pied des coteaux boisés de La Gaudie soumis à un risque fort. D'après le zonage du PPRI, l'extrémité nord-ouest du projet est située dans la zone B2 de risque est faible.

ANALYSE DES IMPACTS

De manière générale, les chantiers peuvent être à l'origine de départs de feu. Les causes les plus répandues sont : les jets de mégots, les brûlages de déchets, les particules incandescentes produites par les moteurs thermiques et certains outils tels que les débroussailluses à lame ou les tronçonneuses.

Les travaux d'aménagement se dérouleront dans un secteur qui n'est pas exposé au risque feu de forêt sauf au nord où ce risque est faible du fait de la proximité des coteaux boisés sensibles. La zone de travaux est séparée des coteaux par la RM 2209 qui fait l'objet d'une obligation légale de débroussaillage sur une profondeur de 7 m (conformément à l'arrêté préfectoral en date du 10 juin 2014 portant règlement permanent du débroussaillage obligatoire et du maintien en état débroussaillé dans le département des Alpes-Maritimes). La zone des travaux est donc partiellement incluse dans le périmètre maintenu en état débroussaillé de la RM 2209.

Sans la mise en œuvre des mesures environnementales, l'impact des travaux sur le risque feu de forêt peut être considéré comme faible.

DESCRIPTION DES MESURES

► Mesures de réduction

Les brûlages seront totalement interdits sur le chantier.

Chaque engin de chantier devra être équipé d'un équipement de lutte permettant d'éteindre tout départ de feu.

Au démarrage des travaux, puis périodiquement, un rappel « bonnes pratiques » sera réalisé auprès du personnel.

Avec la mise en œuvre des mesures environnementales, l'impact des travaux sur le risque feu de forêt peut être considéré comme négligeable.

C. Mouvements de terrains

Sur la commune de La Gaude, une carte annexée au PLU localise les zones soumises à des contraintes géotechniques. D'après cette dernière, le projet est situé dans une zone à risque moyen.

D'après les études géotechniques réalisées par la société ERG pour le compte de l'EPA Plaine du Var, le risque de liquéfaction des alluvions en cas d'activité sismique peut être exclu.

ANALYSE DES IMPACTS

Les travaux d'aménagement de la frange paysagère, de la voie d'accès et du franchissement du canal des Iscles, sont de nature superficielle mais le risque de déstabilisation des terrains adjacents lors des terrassements ne doit pas être négligé.

La mise en place des réseaux sous la voie d'accès nécessitera la réalisation de tranchées. Ces fouilles pourrait nécessiter l'emploi de moyens de forte puissance (brise roche hydraulique par exemple) pour atteindre le niveau des fonds de fouilles, en cas de rencontre de gros blocs au sein des formations du site par exemple.

DESCRIPTION DES MESURES

► Mesures d'intégration

D'une manière générale, les éventuelles parois décaissées dans le cadre des terrassements feront l'objet de dispositions spécifiques (talutages de pente adaptée à la tenue des terrains notamment pour l'aménagement de la frange paysagère), les fouilles à réaliser pour la mise en place des réseaux sous la voie d'accès feront l'objet de blindages et protections provisoires et/ou soutènements spécifiques si nécessaire. Ces ouvrages seront définis conçus de manière à éviter tout déplacement et mouvement des terrains amont, des éventuelles fondations moyennes et de leurs terrains d'assise. Ces ouvrages seront dimensionnés et drainés pour permettre de reprendre la poussée des terres et de maîtriser les eaux et les gradients hydrauliques éventuels souterrains, et éviter toute chute de matériaux en fond de fouille vis-à-vis de la sécurité du chantier et des ouvrages (biens et personnes).

Avec la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact des travaux sur la géologie peut être considéré comme négligeable.

D. Séisme

La commune de La Gaude se trouve en zone de sismicité moyenne.

D'après les études géotechniques réalisées par la société ERG pour le compte de l'EPA Plaine du Var, le risque de liquéfaction en masse des alluvions du site en cas d'activité sismique peut être exclu.

L'impact des travaux en lien avec l'activité sismique peut être considéré comme nul.

7.5.3. Effets sur le milieu naturel et mesures associées – Phase travaux

7.5.3.1. Effets sur la flore et les habitats et mesures associées – Phase travaux

Il est important de rappeler que le canal des Iscles a fait l'objet d'un recalibrage en 2010 sous la Maitrise d'Ouvrage du Conseil Départemental. D'après l'étude ECOSPHERE, la zone de projet s'inscrit dans un contexte fortement anthropisé où dominent les friches et les terrains remaniés. Cette matrice est régulièrement traversée par des éléments linéaires tels que des réseaux de haies et de fossés plus ou moins végétalisés. **Aucune espèce végétale protégée, présentant un intérêt patrimonial ou un enjeu de conservation notable n'a été recensée au sein de la zone de projet.**

Toutefois, il est important de noter que des stations d'espèces végétales d'intérêt ont été recensées à proximité. Il s'agit notamment de stations d'Alpiste mineur (*Phalaris minor Retz.*, non protégée mais enjeu de conservation assez fort), d'Alpiste paradoxal (*Phalaris paradoxa L.*, protégée en PACA, enjeu fort) et d'Orchis parfumé (*Anacamptis coriophora subsp. Fragrans (Pollini) Bateman, Pridgeon & Chase*, protégée au niveau national, enjeux de conservation moyen).

ANALYSE DES IMPACTS

Les effets sont principalement liés à la destruction de la végétation lors des terrassements au niveau du canal des Iscles où quelques formations végétales éparses sont présentes. Globalement, il s'agit d'une végétation basse, peu diversifiée et à caractère artificiel. Sur la partie centrale du canal des Iscles quelques fourrés mésophiles et alignements d'arbres sont également présents. Sachant que toute blessure de l'écorce est une atteinte aux tissus vitaux de l'arbre, il est indispensable de protéger les troncs.

Par ailleurs, deux risques doivent également être pris en compte :

- La destruction d'espèces végétales à enjeu : compte tenu de la proximité des stations d'espèces végétales à enjeux recensées par ECOSPHERE au droit des travaux, il existe un risque de destruction en cas de non-respect des limites du chantier ;
- L'introduction d'espèces invasives : les travaux peuvent introduire ou faciliter l'expansion d'espèces végétales à caractère envahissant. Ce risque peut être lié soit à l'introduction de terres allochtones contaminées (contenant des graines) soit au transport de graines d'espèces invasives déjà présentes sur site par l'intermédiaire des engins. A ce titre, on notera la présence de la Canne de Provence (*Arundo donax*) dans le canal des Iscles.

Sans la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact des travaux sur la flore et les habitats naturels peut être considéré comme très faible à potentiellement fort en cas de destruction de stations d'espèces végétales suite à un non-respect des limites du chantier.

DESCRIPTION DES MESURES

► Mesures d'évitement

Les arbres situés dans l'emprise du projet, entre le canal des Iscles et la RM 2209 seront conservés. Afin de prévenir tout dommage causé par un engin de terrassement par exemple, des dispositifs de protection seront mis en place.

En raison de la présence d'enjeux à proximité immédiate des travaux, un balisage de signalisation sera mis en place dans le but de délimiter physiquement la zone de chantier et éviter ainsi tout débordement sur les stations d'espèces protégées. Un panneau d'avertissement pourra être associé au balisage afin de rappeler les enjeux en présence et l'entreprise sera sensibilisée en amont du démarrage des travaux conformément à la charte chantier vert et à l'application du CRQE.



Exemples de balisage de zone à enjeu écologique - Source : INGÉROP

Conformément au CRQE (Cf. thème 2 « Paysage et biodiversité »), la palette végétale sera uniquement composée d'espèces que l'on retrouve à l'état sauvage localement pour être parfaitement adaptées aux conditions du milieu et favorables à la faune locale.

Si possible, l'origine géographique des semences et végétaux sera garantie par les signes de qualité « Végétal local » et « Vraies messicoles » créés en 2014 pour valoriser la production et l'utilisation de végétaux sauvages d'origine locale.

Afin de prévenir l'introduction d'espèces végétales invasives (Cf. CRQE, thème 2 « Paysage et biodiversité »), l'équilibre déblais/remblais sera recherché de façon à éviter les apports de terres allochtones.

► Mesures de réduction

Un diagnostic sera réalisé afin de situer et mettre en défend les stations d'espèces invasives (Canne de Provence notamment) dans la zone de travaux. Les modalités de limitation et/ou d'élimination des plantes invasives seront énoncées au cas par cas dans un plan transversal de limitation de l'expansion et d'élimination des espèces invasives, qui comportera notamment les modalités d'arrachage, de traitement des sols, de traitement des rémanents et d'utilisation des engins de chantier. Ce plan sera élaboré dans le cadre du suivi écologique du chantier mais, les grandes lignes sont exposées ci-après : cartographie des secteurs infestés, localisation des zones de stockages, modalités de traitement selon les espèces, modalités de stockage et d'élimination des rémanents dans un centre adapté (si nécessaire).



Exemples de mises en défend de zones infestées par balisage (gauche) et mise en place d'un merlon de protection (droite) - Source : INGÉROP

► Mesures d'accompagnement

Une assistance écologique sera associée au projet. Sa mission consistera à vérifier la mise en application des mesures environnementales définies dans le cadre de la présente étude d'impact, pour toute la durée des travaux.

Avec la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact des travaux sur la flore et les habitats naturels peut être considéré comme négligeable.

7.5.3.2. Effets sur la faune et mesures associées – Phase travaux

D'après l'étude ECOSPHERE, parmi l'ensemble des groupes faunistiques inventoriés, aucun ne révèle d'enjeu particulier au droit de la zone de projet.

ANALYSE DES IMPACTS

Les travaux engendreront un effarouchement temporaire des espèces faunistiques fréquentant le canal des Iscles et ses abords immédiats. Ces espèces pourront néanmoins trouver refuge parmi les habitats présents alentours.

L'impact des travaux sur la faune peut être considéré comme négligeable.

7.5.3.3. Effets sur les fonctionnalités écologiques et mesures associées – Phase travaux

Le canal des Iscles reste fonctionnel sur le plan écologique, bien que souvent artificialisé (rectifié, parfois busé) avec des végétations rudéralisées. Il est un axe de déplacement potentiel pour certaines espèces associées. Cependant ces connexions sont perdues en amont du site (ruisseau désormais souterrain à l'ouest) et en aval (canal passant maintenant sous la voie rapide à l'est).

ANALYSE DES IMPACTS

Les travaux prévus sur le canal des Iscles et ses abords risquent de perturber les espèces faunistiques communes qui utilisent cet espace pour leurs déplacements. **Cet effet doit toutefois être relativisé compte tenu du caractère dégradé du canal et de l'absence d'une véritable continuité.** Rappelons que le canal des Iscles a fait l'objet d'un recalibrage en 2010 sous la Maitrise d'Ouvrage du Conseil Départemental.

L'impact des travaux sur les fonctionnalités écologiques peut être considéré comme négligeable.

7.5.3.4. Effets sur les sites Natura 2000 et mesures associées – Phase travaux

La zone de projet se situe à proximité immédiate (200 m environ) de la ZPS « Basse vallée du Var » FR9312025 dont elle est physiquement séparée par la RM 6202 bis.

ANALYSE DES IMPACTS

Le seul effet envisageable est lié à une augmentation de la turbidité des eaux du Var par l'apport de particules en suspension en cas de fortes précipitations. L'impact semble d'autant plus faible que dans ce scénario (pénalisant) l'apport du chantier serait tout à fait mineur comparé aux apports du bassin versant du Var.

Sans la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact des travaux sur les eaux du Var en cas de précipitations peut être considéré comme très faible à négligeable.

DESCRIPTION DES MESURES

► Mesures d'évitement

Les terrassements liés à l'aménagement de la frange paysagère et au dévoiement du canal des Iscles devront être préférentiellement réalisés en période estivale afin d'éviter la présence d'eau dans le canal.

► Mesures de réduction

Afin de prévenir l'apport de particules en suspension vers le Var en cas d'écoulement dans le canal des Iscles, un système de filtration sera mis en place pour toute la durée des travaux à l'aval de chacune des 3 sections déviées. Les filtres à paille seront privilégiés : paille décompactée ou fibre coco entre 2 rangées de fascines.

Avec la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact des travaux sur les eaux du Var en cas de précipitations peut être considéré comme négligeable.

7.5.4. Effets sur le milieu humain et mesures associées – Phase travaux

7.5.4.1. Effets sur la démographie et mesures associées – Phase travaux

Depuis 1968, la population de La Gaude a plus que quadruplé, passant de 1 600 habitants à 6 957 habitants à 2013. La population active a continué à augmenter avec une évolution de + 5,6% entre 1999 et 2009. Les actifs occupés sont majoritairement représentés dans la population active. Le tertiaire est le secteur d'activités prédominant sur la commune avec 1 536 emplois. Le secteur de l'industrie connaît cependant une nette régression, passant de 24,3% des emplois en 1999 à 15,6% en 2009. L'agriculture et la construction sont les secteurs les moins représentés avec seulement 2,3% et 8,8% des emplois.

ANALYSE DES IMPACTS

Les travaux ne sont pas de nature à modifier les dynamiques démographiques.

L'impact des travaux sur la démographie peut être considéré comme nul.

7.5.4.2. Effets sur l'économie et mesures associées – Phase travaux

Cf. « Effets positifs en phase travaux ».



7.5.4.3. Effets sur l'agriculture et mesures associées – Phase travaux

Le secteur de La Baronne présente toujours un usage agricole affirmé malgré l'étalement urbain et l'enrichissement de certaines parcelles.

Actuellement, seul le CREAT, géré par la Chambre d'Agriculture des Alpes-Maritimes, pratique des activités agricoles à des fins de recherche dans l'aire d'étude. D'après l'étude menée par la Chambre d'Agriculture pour le compte de l'EPA Plaine du Var, la zone n'offre en l'état aucune potentialité agronomique.

ANALYSE DES IMPACTS

Le chantier n'aura aucun impact direct sur les exploitations agricoles. En effet, les travaux n'engendreront pas de prélèvement sur des parcelles cultivées, ni de coupure de chemin d'exploitation ou de réseaux. Rappelons à ce titre que le canal des Iscles n'assure plus aujourd'hui qu'une fonction pluviale (collecte et transport).

Les travaux pourraient cependant engendrer un impact indirect lié aux particules en suspension produites principalement lors des terrassements. Sous l'action du vent, les poussières pourraient potentiellement être déplacées puis déposées sur les parcelles cultivées moyennes perturbant ainsi le cycle biologique des cultures les plus sensibles en maraichage par exemple.

Plusieurs exploitations agricoles sont présentes à proximité de la zone de travaux :

- Au nord, une exploitation en maraichage sous tunnels et plein champ ;
- A l'ouest, plusieurs exploitations (oléiculture et maraichage) sont présentes sur les coteaux.

Les taux d'émissions seront fortement tributaires des conditions de sécheresse des sols, de la force et de l'orientation du vent.

Le risque pour les cultures semble très limité vu la localisation des exploitations et la configuration du site favorable à la dispersion des polluants.

Sans la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact des travaux sur l'agriculture peut être considéré comme très faible à négligeable.

DESCRIPTION DES MESURES

Conformément à la charte « Chantier vert », les entreprises devront notamment limiter les pollutions de l'air.

► Mesure de réduction

Les pistes de chantier seront arrosées dans le but d'humidifier le sol et limiter les taux d'émissions de poussières lors des terrassements et déplacements d'engins.

Avec la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact des travaux sur l'agriculture peut être considéré comme négligeable.



7.5.4.4. Effets sur l'occupation du sol et mesures associées – Phase travaux

A. Occupation du sol

Le secteur de La Baronne constitue un pôle urbain à l'échelle de la commune de La Gaude et fonctionne comme un petit village. La zone de projet s'inscrit au pied du hameau, sur le canal des Isclès et sur des terrains en friche.

ANALYSE DES IMPACTS

Les travaux concerneront des terrains récemment remaniés ou à l'état de friche. Rappelons que ces terrains ne sont pas occupés.

L'impact des travaux sur l'occupation du sol peut être considéré comme négligeable.

B. Equipements publics

Le hameau de La Baronne fonctionne comme un espace rural grâce aux équipements dont il dispose : Mairie annexe, école maternelle, hôtels-restaurants, commerces de proximité.

Rappelons, que le secteur de La Baronne a été retenu pour accueillir la plateforme agro-alimentaire du futur MIN.

ANALYSE DES IMPACTS

Les travaux ne sont pas de nature à modifier les équipements, leur fonctionnement ou leur desserte.

L'impact des travaux sur les équipements peut être considéré comme nul.

C. Réseaux divers

La zone de projet est située à proximité d'un transformateur électrique existant et de la RM 2209 qui offre des possibilités de raccordement aux réseaux gaz, électricité, téléphonie, eaux usées.

ANALYSE DES IMPACTS

Préalablement à l'aménagement de la voie d'accès, des réseaux seront installés afin de permettre le raccordement futur du CREAT et du Siège de la Chambre d'Agriculture.

Les réseaux de gaz, de téléphonie, d'éclairage et d'assainissement seront posés et raccordés aux réseaux existants sous la RM 2209. Le réseau eau potable sera posé et raccordé par piquage sur la canalisation (DN60) de la Société du Canal Rive Droite qui traverse le site. Le réseau électricité sera posé et raccordé au poste de transformation existant sur le site.

Le fonctionnement des réseaux existants pourrait donc être temporairement perturbé le temps de la réalisation des travaux de raccordement nécessaires.

Sans la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact des travaux sur les réseaux peut être considéré comme très faible.

DESCRIPTION DES MESURES

► **Mesures d'intégration**

Conformément aux articles R. 554-1 et suivants du code de l'environnement, les entreprises chargées de l'exécution de travaux devront adresser une Déclaration d'Intention de Commencement (DICT) des travaux à chaque exploitant d'ouvrage concerné.

Avec la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact des travaux sur les réseaux peut être considéré comme négligeable à nul.

7.5.4.5. Effets sur les déplacements et mesures associées – Phase travaux

A. Circulation automobile

Le secteur de La Baronne est desservi par deux voiries secondaires, à savoir la RM 2209 et la RM 95 qui cumulent les fonctions : échanges et desserte locale de la rive droite du Var mais aussi transit. Les niveaux de trafic atteignent environ 10 000 véhicules/jour sur la RM 2209 au niveau de La Baronne. Aucun dysfonctionnement particulier n'a été constaté au droit de la zone de projet.

Un projet de demi-échangeur est à l'étude au sud de La Baronne.

ANALYSE DES IMPACTS

Les travaux entraîneront une augmentation temporaire du nombre de véhicules empruntant les axes de desserte du site, en particulier sur la RM 2209.

Au démarrage des travaux, l'augmentation du trafic sera liée à la mise en place des installations de chantier et à l'acheminement des engins de terrassements. En cours de chantier, les déplacements seront essentiellement générés par l'acheminement du personnel, les livraisons et l'évacuation des déchets. En fin de travaux, le repli des installations et le départ des derniers engins constitueront l'essentiel du trafic supplémentaire.

Vu la nature et l'ampleur des travaux à réaliser, les déplacements supplémentaires sur la RM 2209 seront très limités par rapport au trafic « normal » de 9 600 véhicules/jour au droit du chantier.

Sans la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact des travaux sur la circulation automobile peut être considéré comme très faible à négligeable.

DESCRIPTION DES MESURES

► Mesures de réduction

Les mouvements d'engins et les déplacements générés par le chantier seront optimisés. Concrètement, il s'agira de regrouper les phases de travaux de manière à limiter la durée d'emploi des engins de chantier en particulier lors des terrassements pour la promenade ainsi que lors de la réalisation du revêtement de la voie d'accès. Les livraisons de matériel et matériaux seront mutualisées pour limiter le nombre de rotations.

La réutilisation sur site des déblais permettrait d'éviter des déplacements pour leur évacuation en centre de tri et de valorisation. En cas d'impossibilité de réemploi dans le cadre de la réalisation des espaces publics, deux possibilités seront étudiées :

- Soit le stockage sur site en vue d'une utilisation ultérieure dans le cadre de la construction du CREAT, du Siège de la Chambre d'Agriculture ou du futur MIN ;
- Soit l'évacuation vers un centre de tri et de valorisation (exemple : plateforme de regroupement SOFOVAR à la Roquette-sur-Siagne à 31 km de La Gaude).

B. Modes doux

Le secteur de La Baronne est desservi par 3 lignes de bus empruntant la RM 2209 sur laquelle plusieurs arrêts sont positionnés. Il constitue également l'extrémité sud de la voie verte « Carros-Gilette » qui longe le Var sur environ 15 km jusqu'à Gilette. La place du piéton reste très limitée localement ; un trottoir est aménagé sur seulement un côté de la RM 2209, au niveau du hameau de La Baronne.

ANALYSE DES IMPACTS

Les infrastructures liées aux modes doux ne seront pas modifiées. La création de la frange paysagère favorisera tout en le sécurisant les déplacements piétons.

L'impact des travaux sur les modes doux peut être considéré comme nul.

7.5.4.6. Effets sur les risques technologiques et mesures associées – Phase travaux

A. Transport de matières dangereuses

La zone de projet est exposée du fait de sa proximité avec la RM 2209 qui supporte des engins transportant des matières dangereuses.

ANALYSE DES IMPACTS

Les chantiers sont générateurs de risque lié au transport de matières dangereuses notamment pour le ravitaillement des engins.

L'impact des travaux sur le transport de matières dangereuses peut être considéré comme négligeable.

B. Risque industriel

Aucune ICPE n'est recensée au droit de la zone de projet.

L'impact des travaux sur le risque industriel peut être considéré comme nul.

7.5.5. Effets sur le cadre de vie et mesures associées – Phase travaux

7.5.5.1. Effets sur la qualité de l'air et mesures associées – Phase travaux

Localement, les émissions polluantes sont essentiellement générées par la circulation sur la RM 2209 et la RM 6202 bis.

ANALYSE DES IMPACTS

De manière générale, les chantiers sont à l'origine d'émissions polluantes avec des effets multiples (Cf. Tableau ci-après). Ces effets sont plus significatifs au droit des zones habitées et en milieu ouvert.

CAUSES	EFFETS DIRECTS	EFFETS INDIRECTS
Décapage des sols	Pollution de l'air	Risque pour la santé des populations exposées
Circulation d'engins	Dégradation des bâtiments	
Terrassements	Atteinte de la végétation	
Réalisation d'enrobés	Pollution des sols et des cultures	
Production de déchets		



Poussières mises en suspension au passage des engins - Source : INGÉROP

Dans le cas présent, les terrassements représenteront la principale source d'émissions, en l'occurrence il s'agira de particules en suspension. Les taux d'émissions seront fortement tributaires des conditions de sécheresse des sols, de la force et de l'orientation du vent.

Compte tenu de la configuration ouverte du site et de la proximité des habitations, la gêne pourrait être significative.

Dans une moindre mesure, les déplacements générés par les travaux seront à l'origine d'émissions polluantes.

Sans la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact des travaux sur la qualité de l'air peut être considéré comme modéré à faible en fonction des conditions météorologiques.

DESCRIPTION DES MESURES

Conformément à la charte « Chantier vert », les entreprises devront notamment limiter les nuisances causées aux riverains, les informer et prendre en compte leurs remarques. A cette fin, des mesures spécifiques seront mises en place.

► Mesure de réduction

Les pistes de chantier seront arrosées dans le but d'humidifier le sol et limiter les taux d'émissions de poussières lors des terrassements et déplacements d'engins.

Les mouvements d'engins et les déplacements générés par le chantier seront optimisés. Concrètement, il s'agira de regrouper les phases de travaux de manière à limiter la durée d'emploi des engins de chantier en particulier

lors des terrassements pour la promenade ainsi que lors de la réalisation du revêtement de la voie d'accès. Les livraisons de matériel et matériaux seront mutualisés pour limiter le nombre de rotations.

Les engins de chantier seront adaptés en puissance et en dimension aux travaux à réaliser. Dans la mesure du possible, des alternatives aux véhicules et engins diesels devront être envisagées. A minima, les véhicules et engins employés devront répondre aux normes européennes d'émissions les plus récentes.

Conformément à la réglementation en vigueur, le brûlage de déchets sur le chantier sera strictement interdit. Les déchets devront être triés sur site puis acheminés vers des filières agréées pour le traitement et la valorisation.

Conformément aux exigences du CRQE (Cf. Thème 3 « Matériaux, confort, risques et santé ») les entreprises devront utiliser des matériaux recyclés et/ou d'origine locale pour : les terrassements, les fonds de forme et les enrobés, les revêtements des sols, les réseaux.

Les riverains seront régulièrement informés de l'avancement des travaux. Leurs observations pourront être recueillies par la mairie annexe de La Baronne puis transmise à l'EPA et à son Maître d'Œuvre.

Avec la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact des travaux sur la qualité de l'air peut être considéré comme faible.

7.5.5.2. Effets sur l'ambiance sonore et mesures associées – Phase travaux

La RM 2209 est classée comme infrastructure bruyante au droit de la zone de projet.

ANALYSE DES IMPACTS

La phase de terrassements préalable à l'aménagement de la frange paysagère et au dévoiement du canal des Isclès est celle qui occasionnera les nuisances sonores les plus significatives en raison de l'emploi d'engins lourds de type pelle hydraulique (bruit moteur, bruit de chenilles, bruit de la pelle en action) et de la nature même des travaux qui consistent à déplacer des matériaux en masse.

Les nuisances peuvent également être générées par le trafic supplémentaire lié aux travaux. De manière générale l'augmentation du niveau sonore due au trafic routier devient significative à partir de + 2 dB(A) soit une augmentation du trafic de près de 60%. Dans la mesure où le trafic supplémentaire induit par le chantier sera très faible, l'augmentation du niveau de bruit imputable aux déplacements pour les besoins du chantier sera négligeable.

Sans la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact des travaux sur l'ambiance sonore peut être considéré comme modéré à faible en fonction des conditions météorologiques.

DESCRIPTION DES MESURES

La prise en compte du bruit global émis par les chantiers de réalisation des aménagements et des infrastructures de transport terrestre apparaît à l'article 12 de la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, que l'on retrouve dans l'article L. 571-2 du code de l'environnement.

La référence aux chantiers existe également dans le code de la santé publique. L'article R. 1334-36 du code de la santé publique est spécifique aux chantiers.

Conformément à la charte « Chantier vert », les entreprises devront notamment limiter les nuisances causées aux riverains, les informer et prendre en compte leurs remarques. A cette fin, des mesures spécifiques seront mises en place.

► Mesure de réduction

Un dossier de bruit de chantier sera élaboré préalablement à la réalisation des travaux. Il présentera le projet, le planning des travaux, les moyens mis en œuvre, la période d'intervention.

Les travaux se dérouleront uniquement de jour, hors week-end et jours fériés.

Les engins employés respecteront les normes d'émissions sonores en vigueur.

Les mouvements d'engins et les déplacements générés par le chantier seront optimisés. Concrètement, il s'agira de regrouper les phases de travaux de manière à limiter la durée d'emploi des engins de chantier en particulier lors des terrassements pour la promenade ainsi que lors de la réalisation du revêtement de la voie d'accès. Les livraisons de matériel et matériaux seront mutualisés pour limiter le nombre de rotations.

Les engins de chantier seront adaptés en puissance et en dimension aux travaux à réaliser. Dans la mesure du possible, des alternatives aux véhicules et engins diesels devront être envisagées. A minima, les véhicules et engins employés devront répondre aux normes européennes d'émissions les plus récentes.

Les riverains seront régulièrement informés de l'avancement des travaux. Leurs observations pourront être recueillies par la mairie annexe de La Baronne puis transmises à l'EPA et à son maître d'œuvre.

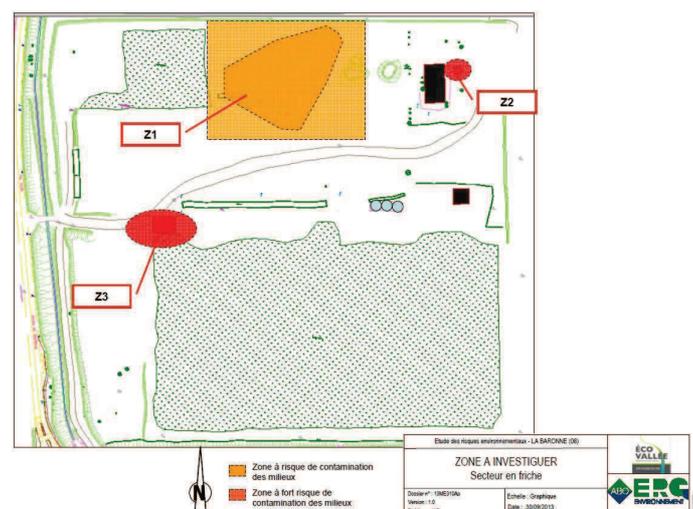
Avec la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact des travaux sur l'ambiance sonore peut être considéré comme faible.

7.5.5.3. Effets sur les sites et sols pollués

Les bases de données officielles ne font pas état de la présence de site ou de sol pollué au droit de la zone de projet. Toutefois, d'après une étude historique et documentaire réalisée le bureau d'études ERG, la zone de projet pourrait se situer sur une zone contaminée aux PCB. D'autres zones potentiellement contaminées seraient présentes à proximité de la zone de projet.

ANALYSE DES IMPACTS

Le poste électrique proche de la voie d'accès à créer pourrait constituer une source de pollution (Z3 sur le plan ci-dessous). En effet, cet équipement ayant été installé avant 1987, il contient des huiles minérales à base de PCB, des substances chimiques nocives pour l'Homme et l'environnement. Les terrains à décapier, au droit de cet équipement, présentent un risque élevé de contamination.



La présence d'une zone potentiellement contaminée par des PCB sera prise en compte.

DESCRIPTION DES MESURES

Conformément à la charte « Chantier vert », les entreprises devront notamment limiter les pollutions du milieu environnant. A cette fin, des mesures spécifiques seront mises en place.

► Mesure d'intégration

Deux sondages seront réalisés au plus près du poste électrique, après localisation des réseaux. Ces investigations permettront de vérifier la qualité des sols extraits à proximité de cet équipement. Les résultats d'analyse permettront de statuer sur la possibilité de réemployer ces matériaux sur site sous forme de remblais ou sur la nécessité de les évacuer hors site vers les filières de traitement adaptées à leur qualité chimique.

7.5.6. Effets sur le patrimoine et le paysage, et mesures associées – Phase travaux

7.5.6.1. Effets sur le patrimoine culturel et mesures associées – Phase travaux

Aucun enjeu n'est recensé au droit de la zone de projet.

L'impact des travaux sur le patrimoine culturel connu peut être considéré comme est nul.

Rappelons que durant les travaux, conformément à l'article L. 531-14 du code du patrimoine, toute découverte fortuite de « monuments, ruines, substructions, mosaïques, éléments de canalisation antique, vestiges d'habitation ou de sépulture anciennes, inscriptions ou généralement des objets pouvant intéresser la préhistoire, l'histoire, l'art, l'archéologie ou la numismatique » sera immédiatement déclarée en mairie.

7.5.6.2. Effets sur le paysage et mesures associées – Phase travaux

La zone de projet s'inscrit dans l'unité de paysage de la Basse vallée du Var, ancienne frontière devenue un couloir de développement où l'urbanisation se partage l'espace avec l'agriculture et le fleuve.

Le secteur de La Baronne se situe à la rencontre entre le coteau pour partie encore boisé et cultivé, remarquable sur le plan paysager, et la plaine où des activités diverses donnent l'impression d'avoir été posées là, au gré des opportunités.

Depuis le versant de La Gaude, à l'ouest, les perceptions lointaines sur la zone de projet sont atténuées par les cultures et le bâti. La RM 2209 et le front bâti de La Baronne construit en bordure de cet axe sont en situation de surplomb par rapport à la plaine du Var, dès lors ces points de vue offrent des ouvertures visuelles (parfois très larges) sur la zone de projet. La végétation qui s'est développée sur les talus et sur les berges du canal des Iscles sous la forme d'un rideau arbustif ou arboré permet d'atténuer ces perspectives mais sans les occulter complètement en raison de l'état clairsemé et discontinu de cette végétation.

ANALYSE DES IMPACTS

Les travaux entraîneront une dégradation temporaire du paysage local en lien avec :

- La présence du chantier lui-même : installations, engins, déchets ;
- Les terrassements qui entraîneront la mise à nu des terrains.

La zone de travaux étant en majeure partie située sous la RM 2209, la configuration du site limitera les vues sauf à l'extrémité sud où les vues sont plus ouvertes.

Sans la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact des travaux sur le paysage local peut être considéré comme modéré à faible.

DESCRIPTION DES MESURES

Conformément à la charte « Chantier vert », les entreprises devront notamment assurer la propreté du chantier et de ses abords. A cette fin, des mesures spécifiques seront mises en place.

► Mesure de réduction

Les installations de chantier devront être positionnées à distance des habitations, préférentiellement dans la partie nord du chantier.

Les pistes de chantier seront arrosées dans le but d'humidifier le sol et limiter les taux d'émissions de poussières lors des terrassements et déplacements d'engins.

Les raccordements sur la RM 2209 seront régulièrement nettoyés au moyen d'une laveuse (si nécessaire).

7.5.7. Travaux et émissions lumineuses

Actuellement, la zone de projet est dépourvue de tout système d'éclairage. Notons que le hameau de La Baronne et la RM 2209 bénéficient de l'éclairage public.

ANALYSE DES IMPACTS

Les travaux se dérouleront uniquement de jour. Les seules émissions lumineuses seront liées à l'éclairage de sécurité de la base vie.

Sans la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact des travaux en termes d'émissions lumineuses peut être considéré comme très faible à négligeable.

DESCRIPTION DES MESURES

► Mesure de réduction

L'éclairage de sécurité de la base vie sera géré par un système de détection de présence couplé à un programmeur par plages horaires afin d'éviter tout éclairage intempestif en période diurne.

Avec la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact des travaux en termes d'émissions lumineuses peut être considéré comme négligeable.

7.5.8. Gestion des déchets de chantier

Avec plus de 340 millions de tonnes par an, les déchets du BTP représentent plus de 40% de la production totale de déchets en France. En PACA, les déchets du BTP représentent plus de 9 millions de tonnes par an. La réduction du volume de déchets produits et leur valorisation est un enjeu important.

Les déchets de chantier et du bâtiment sont constitués de :

- Déchets inertes : déchets qui ne se décomposent pas, ne brûlent pas et ne produisent aucune autre réaction physique, chimique ou biologique de nature à nuire à l'environnement (pavés, sables, gravats, tuiles, béton, ciment, carrelage...).
- Déchets non dangereux (ex-DIB) : ils sont assimilables aux déchets ménagers et peuvent être traités ou stockés dans les mêmes installations (métaux, bois non traités, plastiques, papiers, cartons, déchets verts, emballages non souillés...);
- Déchets dangereux (ex-DIS) : déchets contenant des substances toxiques, corrosives ou inflammables (peintures, vernis, bois traités, goudrons, huiles, amiante, produits chimiques, emballages souillés, terres polluées...)

Les déchets de plâtre ne sont pas considérés comme inertes et nécessitent un traitement particulier.

ANALYSE DES IMPACTS

Les travaux généreront des déchets de natures diverses et en quantité variable. Une partie de ces déchets sera générée lors des travaux préparatoires (terrassements, démolition de l'ouvrage de traversée) et une autre partie lors de l'aménagement (béton, emballages...).

Les travaux généreront des déchets en particulier lors des phases préparatoires.

DESCRIPTION DES MESURES

Conformément à la charte « Chantier vert », les entreprises devront réduire, réutiliser, et recycler les déchets. A cette fin, des mesures techniques et organisationnelles seront mises en place.

► Mesures de réduction

Un Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets (SOGED) sera élaboré par l'entreprise. Il devra expliciter les modalités techniques de collecte et de gestion des déchets de chantier. Les bordereaux de suivi des déchets seront intégrés dans le SOGED et assureront la traçabilité du parcours des déchets depuis le gisement jusqu'à l'exutoire.

Un diagnostic préalable des déchets de chantier sera réalisé avant le démarrage des travaux. Il permettra :

- De définir le type de déchets produits et de les quantifier ;
- De proposer des techniques de valorisation ;
- De déterminer pour chaque catégorie de déchets la filière de traitement et d'élimination adaptée ;
- D'évaluer les coûts correspondants.

Le tri des déchets de chantier sera réalisé sur site. Cette pratique aura pour objectifs d'éviter le mélange des déchets inertes, non dangereux ou dangereux et de favoriser le réemploi ou la réutilisation, ainsi que le recyclage des différents flux de déchets. Des conteneurs en nombre et volume de stockage adaptés seront mis en place. Le diagnostic préalable permettra d'estimer la nature et la quantité des déchets produits.



Zone de tri de déchets sur base vie avec conteneurs clairement identifiables et adaptés en nombre et volume de stockage - Source : INGEROP

Le CRQE (Cf. Thème 6 « Déchets ») impose la réutilisation, le recyclage ou la valorisation des déchets de chantier à hauteur minimum de 40%.

La faisabilité du réemploi sur site des matériaux issus des terrassements sera vérifiée. La réutilisation sur site permettrait d'éviter des déplacements pour l'évacuation de ces mêmes matériaux. En cas d'impossibilité de réemploi dans le cadre de la réalisation des espaces publics, deux possibilités seront étudiées :

- Soit le stockage sur site en vue d'une utilisation ultérieure dans le cadre de la construction du CREAT, du Siège de la Chambre d'Agriculture ou de la future plateforme agroalimentaire ;
- Soit l'évacuation vers un centre de tri et de valorisation (exemple : plateforme de regroupement SOFOVAR à la Roquette-sur-Siagne à 31 km de La Gaude).

Conformément aux exigences du CRQE (Cf. Thème 3 « Matériaux, confort, risques et santé ») les entreprises devront utiliser des matériaux recyclés et/ou d'origine locale pour : les terrassements, les fonds de forme et les enrobés, les revêtements des sols, les réseaux.

La mise en place de mesures environnementales permettra d'optimiser la gestion des matériaux et de limiter la production de déchets.

7.6. Effets du projet en phase aménagée et mesures correspondantes

7.6.1. Effets sur le milieu physique et mesures associées – Phase aménagée

7.6.1.1. Effets sur le climat et mesures associées – phase aménagée

Le projet est implanté en fond de vallée. Le climat local correspond aux standards du climat méditerranéen. Du fait de la proximité de la côte, les brises de mer et les brises de terre créent une agitation presque permanente qui évite l'accumulation des polluants atmosphériques. Les précipitations sont abondantes et souvent violentes de l'automne au printemps. Le site est rarement soumis au gel.

ANALYSE DES IMPACTS

Par sa nature et son fonctionnement le projet n'est pas de nature à impacter le climat.

Le projet n'aura aucun impact sur le climat.

7.6.1.2. Effets sur la topographie et mesures associées – Phase aménagée

Le projet s'inscrit au fond de la vallée du Var, au pied des coteaux de La Gaude. Elle correspond à une bande étroite centrée sur le canal des Iscles, bordée à l'est par les casiers du Var et à l'ouest par la RM 2209 et le hameau de La Baronne.

ANALYSE DES IMPACTS

Le projet modifiera la topographie existante uniquement au droit du canal des Iscles. Cette modification consistera en un remodelage des terrains. En effet, l'aménagement de la frange paysagère et le dévoiement du canal des Iscles s'accompagneront d'une topographie plus douce qu'actuellement.

L'impact du projet sur la topographie peut être considéré comme négligeable.

7.6.1.3. Effets sur la géologie et mesures associées – Phase aménagée

Le projet repose sur des formations sédimentaires constituées d'alluvions récentes des fonds de vallée. Des sondages réalisés au droit du projet ont mis en évidence une épaisseur de 0,2 m à 3,0 m de remblais argileux sablo-graveleux surmontant un horizon alluvionnaire composé de galets et sables à passées plus ou moins limoneuses jusqu'à des profondeurs comprises entre 2,6 m et plus de 10,8 m. La présence de terrains hétérogènes n'est pas exclue en raison notamment du mode de dépôt des alluvions.

ANALYSE DES IMPACTS

Rappelons que le projet intégrera, si nécessaire, des modalités techniques de réalisation adaptées qui auront été définies dans le cadre des études géotechniques. Le projet n'est pas de nature à impacter la structure du sous-sol.

L'impact du projet sur la géologie en phase aménagée peut être considéré comme nul.

7.6.1.4. Effets sur les eaux souterraines et superficielles et mesures associées – Phase aménagée

A. Eaux souterraines

Le projet s'inscrit au droit de la masse d'eau souterraine de la « Basse vallée du Var ». La nappe alluviale de la basse vallée du Var constitue un enjeu majeur pour l'alimentation en eau potable. Actuellement, il n'y a pas de captage d'alimentation en eau potable ni de périmètre de protection de captage au niveau du projet. Citons la proximité du captage AEP des Pugets à 2,3 km à l'aval et de deux forages exploités par le CREAT pour l'arrosage des cultures.

La nappe est vulnérable à la pollution du fait de ses multiples connections, de la perméabilité élevée du matériel alluvial et de l'absence de couverture imperméable en de nombreux endroits. Cette vulnérabilité est toutefois atténuée par sa vitesse de circulation.

ANALYSE DES IMPACTS

Il existe un risque d'impact en cas de pollution de la nappe par les réseaux soit :

- Par contact des eaux de la nappe avec des réseaux constitués de matériaux non inertes ;
- Par fuite au niveau des réseaux d'assainissement ou pluvial notamment.

Considérant les dimensions du projet et son fonctionnement l'impact potentiel lié à une pollution par les réseaux reste relatif.

Sans la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact du projet sur les eaux souterraines peut être considéré comme potentiellement très faible à négligeable.

DESCRIPTION DES MESURES

► Mesures d'intégration

Les réseaux souterrains seront réalisés avec des matériaux inertes au contact de l'eau.

Avec la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact du projet sur les eaux souterraines peut être considéré comme nul.

B. Eaux superficielles

Le projet se situe sur le canal des Iscles.

Cet ancien canal d'irrigation n'est plus utilisé par les agriculteurs et sert uniquement d'ouvrage de collecte et de transport des eaux pluviales. Suite aux travaux réalisés à l'automne 2010 sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes, la section du canal des Iscles concernée par le projet est aujourd'hui déconnectée des écoulements provenant de l'amont.

Le canal des Iscles rejoint le Var à environ 400 m à l'aval de la zone de projet. Le Var présente un bon état chimique et un bon potentiel écologique.

ANALYSE DES IMPACTS

Trois principaux types d'impacts sur les eaux superficielles peuvent être envisagés : l'impact hydraulique, l'impact sur le ruissellement et l'impact qualitatif.

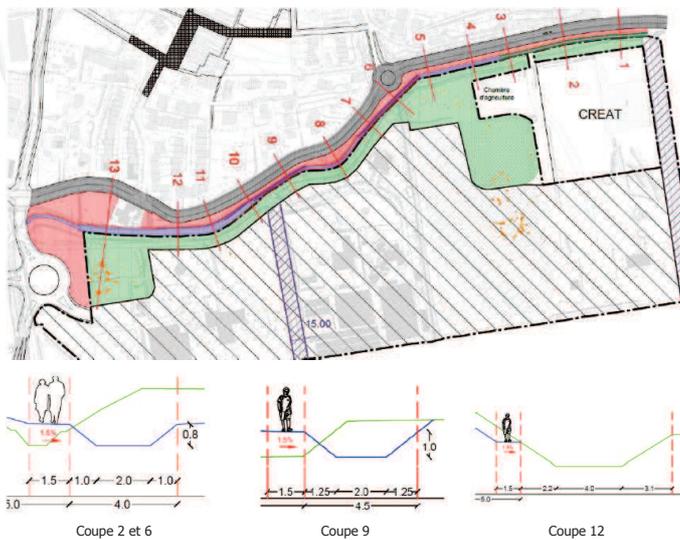
► Impact hydraulique

Capacité du canal des Iscles

Source : Notice projet AVP, Agence Babylone/Artélia, juillet 2015

La capacité du canal des Iscles a été déterminée en 4 profils (coupes 2, 6, 9 et 12), dont les profils les plus défavorables (6 et 9) pour le transit.

Figure 85 : Localisation des profils sur le canal des Iscles



La capacité théorique, ainsi que les débits centennaux projetés pour chaque profil sont récapitulés dans le tableau ci-dessous.

Figure 86 : Capacité théorique du canal des Iscles en phase aménagée

Profil	BV collectés	Q projeté	Capacité canal	Capable crue de projet
		m3/s	m3/s	
2	4	1.2	3.9	OK
6	3 et 4	3.2	3.9	OK
9	2, 3 et 4	5.8	5.9	OK
12	2, 3 et 4	5.8	22.00	OK

Les profils existants ou projetés garantissent donc le débit pour une pluie centennale en tenant compte de la future imperméabilisation des bassins versants.

Capacité du nouvel ouvrage de traversée du canal

Source : Notice projet AVP, Agence Babylone/Artélia, mai 2015

Le nouvel ouvrage d'art présentera une largeur de 3,00m et de 2,00m de hauteur, dimensionné de façon à assurer sa transparence hydraulique. Afin de prévenir tout phénomène d'affouillement, en cas d'écoulement, le cadre sera mis en place sur un radier de fondation.

Conformément au CRQE (Cf. Thème 5 « Eau »), le projet respecte la fonctionnalité du canal.

► Impact sur le ruissellement

Source : Notice projet AVP, Agence Babylone/Artélia, juillet 2015

La voie d'accès, constituée d'une voirie et d'un trottoir, représente une surface imperméabilisée supplémentaire d'environ 800 m².

Le CRQE (Cf. Thème 5 « Eau ») impose d'intégrer la gestion des eaux pluviales de traiter les eaux pluviales polluées issues des parkings en sous-sol par une fosse à hydrocarbures et les eaux de drainage des voiries et parkings dès lors que la surface imperméabilisée est supérieure à 100 m² avant rejet.

Sans la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact du projet sur le ruissellement peut être considéré comme très faible à l'échelle du bassin versant du Var.

► Impact qualitatif

Il est lié principalement à la pollution chronique et au risque de pollution accidentelle sur la voie d'accès. Compte tenu de l'absence de période de gel prolongé, le risque lié à la pollution saisonnière par mise en œuvre de sels de déverglaçage est écarté.

La pollution chronique est due au lessivage de la chaussée par les eaux météoriques qui en ruisselant se chargent en polluants d'origine routière : métaux (pneus, chaussée, huile), matières organiques (gomme des pneus), hydrocarbures... Du fait de leurs origines variées, les polluants sont de natures chimiques différentes :

- Des matières organiques (gommages de pneumatiques) ;
- Des hydrocarbures ;
- Des métaux (Zn, Fe, Cu, Cr, Cd, Ni).

La pollution chronique concerne essentiellement les matières en suspension sur lesquelles sont fixées la plus grande partie des autres polluants. Si la nature des éléments caractéristiques de cette pollution est assez bien connue, les quantités peuvent être variables selon les sites (micro climat, nature de la surface de la chaussée, fréquence des épisodes pluvieux...).

Vu le faible trafic attendu sur la voie d'accès, la pollution chronique sera très faible.

La pollution accidentelle résulte du déversement de produits toxiques et/ou polluants liquides (métaux lourds, hydrocarbures) suite à un accident impliquant un transport de matières dangereuses.

L'évaluation statistique de la probabilité d'une pollution accidentelle aboutit toujours à des chiffres faibles : le risque d'accident avec déversement de matières dangereuses sur 1km en une année, pour un trafic de 10 000 véhicules par jour est de l'ordre de 2% (L'Eau et la Route – SETRA, novembre 1993).

Dans le cas présent, s'agissant d'une voie de desserte faiblement fréquentée, le risque de pollution est négligeable.

Le risque d'impact est d'autant plus faible que le canal des Iscles est à sec la majeure partie de l'année.

Sans la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact du projet sur la qualité des eaux peut être considéré comme très faible à négligeable.



Exemple de séparateur d'hydrocarbures – Source : INGÉROP

Avec la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact du projet sur les eaux superficielles peut être considéré comme négligeable.

DESCRIPTION DES MESURES

► Mesures d'intégration

Transparence hydraulique

Les aménagements ont été conçus de manière à assurer la transparence hydraulique du projet. En effet, le canal des Iscles et la nouvelle traversée du canal sont compatibles avec les débits de crue d'occurrence centennale. Les principes retenus pour l'aménagement de la promenade paysagère permettent de ne pas interférer avec les écoulements des bassins versants amont.

Imperméabilisation

Afin de limiter l'imperméabilisation des sols un revêtement de type stabilité devrait être préféré au béton désactivé pour l'habillage de la promenade paysagère.

► Mesures de réduction

Le volume d'eau de voirie à stocker est prévu pour une pluie de période de retour de 30 ans, et un débit de fuite de 30 L/s/imperméabilisé. Les eaux de ruissellement seront récupérées dans un réseau de collecte enterré qui servira également de rétention. Ces eaux seront traitées au moyen d'un séparateur d'hydrocarbures avant le rejet dans le canal des Iscles.

7.6.1.5. Effets sur les risques naturels et mesures associées – Phase aménagée

A. Inondations

Le canal des Iscles est classé en zone d'écoulement principal. Le règlement du PPRI de la Basse Vallée du Var, approuvé par arrêté préfectoral en date du 18 avril 2011, impose une bande de recul de 5 m de largeur de part et d'autre de cet ouvrage.

ANALYSE DES IMPACTS

Le profil en travers retenu pour l'aménagement du canal des Iscles ainsi que les dimensions de nouvel ouvrage de traversée de ce canal sont compatibles avec des débits de crue d'occurrence centennale.

L'impact du projet sur le risque inondation peut être considéré comme nul.

B. Feux de forêts

Le projet se situe au pied des coteaux boisés de La Gaudie soumis à un risque fort. D'après le zonage du PPRIF, l'extrémité nord-ouest du projet est située dans la zone B2 de risque est faible.

ANALYSE DES IMPACTS

De manière générale, les voies ouvertes au public augmentent l'aléa induit en raison de la présence humaine. Dans le cas présent, il est important de rappeler que la RM 2209 sépare les aménagements projetés, à l'est, et les coteaux boisés sensibles, à l'ouest. Cette infrastructure fait l'objet d'une obligation légale de débroussaillage

portant sur une profondeur de 7 m de part et d'autre de la voie. Par conséquent, en cas départ de feu au droit du projet, côté est de la route, le risque de propagation aux boisements, côté ouest, reste faible sans toutefois être nul.

Sans la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact du projet sur le risque feu de forêt peut être considéré comme très faible à négligeable.

DESCRIPTION DES MESURES

► Mesures de réduction

Conformément au règlement du PPRIF, les règles relatives au débroussaillage seront appliquées au droit des aménagements projetés, si nécessaire.

Avec la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact du projet sur le risque feu de forêt peut être considéré comme négligeable.

C. Mouvements de terrains

Sur la commune de La Gaude, une carte annexée au PLU localise les zones soumises à des contraintes géotechniques. D'après cette dernière, le projet est situé dans une zone à risque moyen. D'après les études géotechniques réalisées par la société ERG pour le compte de l'EPA Plaine du Var, le risque de liquéfaction des alluvions en cas d'activité sismique peut être exclu.

ANALYSE DES IMPACTS

Rappelons que le projet intégrera, si nécessaire, des modalités techniques de réalisation adaptées qui auront été définies dans le cadre des études géotechniques. Le projet n'est pas de nature à impacter la structure du sous-sol.

Le risque lié aux mouvements sera pris en compte.

D. Séisme

La commune de La Gaude se trouve en zone de sismicité moyenne. D'après les études géotechniques réalisées par la société ERG pour le compte de l'EPA Plaine du Var, le risque de liquéfaction des alluvions en cas d'activité sismique peut être exclu.

L'activité sismique n'aura pas d'impact sur le projet.

7.6.2. Effets sur le milieu naturel et mesures associées – Phase aménagée

7.6.2.1. Effets sur la flore et les habitats et mesures associées – Phase aménagée

Il est important de rappeler que le canal des Iscles a fait l'objet d'un recalibrage en 2010 sous la Maitrise d'Ouvrage du Conseil Départemental. D'après l'étude ECOPHERE, la zone de projet s'inscrit dans un contexte fortement anthropisé où dominent les friches et les terrains remaniés. Cette matrice est régulièrement traversée par des éléments linéaires tels que des réseaux de haies et de fossés plus ou moins végétalisés. Aucune espèce végétale protégée, présentant un intérêt patrimonial ou un enjeu de conservation notable n'a été recensée au sein de la zone de projet.

Toutefois, il est important de noter que des stations d'espèces végétales d'intérêt ont été recensées à proximité. Il s'agit notamment de stations d'Alpiste mineur (*Phalaris minor* Retz., non protégée mais enjeu de conservation assez fort), d'Alpiste paradoxal (*Phalaris paradoxa* L., protégée en PACA, enjeu fort) et d'Orchis parfumé (*Anacamptis coriophora* subsp. *Fragrans* (Pollini) Bateman, *Pridgeon & Chase*, protégée au niveau national, enjeux de conservation moyen).

ANALYSE DES IMPACTS

Le projet n'aura aucun impact sur la flore.

7.6.2.2. Effets sur la faune et mesures associées – Phase aménagée

Cf. « Effets positifs en phase aménagée ».

7.6.2.3. Effets sur les fonctionnalités écologiques et mesures associées – Phase aménagée

Le canal des Iscles reste fonctionnel sur le plan écologique, bien que souvent artificialisé (rectifié, parfois busé) avec des végétations rudéralisées. Il est un axe de déplacement potentiel pour certaines espèces associées. Cependant ces connexions sont perdues en amont du site (ruisseau désormais souterrain à l'ouest) et en aval (canal passant maintenant sous la voie rapide à l'est).

ANALYSE DES IMPACTS

L'éclairage de la voie d'accès peut potentiellement perturber le déplacement des espèces faunistiques. En effet, il a été démontré que l'introduction de l'éclairage artificiel dans l'environnement peut perturber la dynamique des populations en modifiant la physiologie, la mortalité et la perturbation des rythmes biologiques des espèces en particulier chez les oiseaux, les mammifères terrestres et les chiroptères.

Cet effet doit toutefois être relativisé compte tenu de la forte altération des fonctionnalités écologiques à l'échelle locale.

Sans la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact du projet sur les fonctionnalités écologiques peut être considéré comme faible.

Cf. « Effets positifs en phase aménagée ».

DESCRIPTION DES MESURES

► Mesures de réduction

Les lampes halogènes et les éclairages dispersifs seront proscrites.

Les lampes au sodium basse pression devront être privilégiées.

Le faisceau des candélabres devra être dirigé vers le sol.

L'abat-jour devra être total et le verre protecteur plat et non éblouissant (des exemples de matériels adaptés sont cités dans les documentations de l'Association Nationale pour la Protection du Ciel Nocturne).

Avec la mise en œuvre de mesures environnementales, l'impact du projet sur les fonctionnalités écologiques peut être considéré comme très faible.

7.6.2.4. Effets sur les sites Natura 2000 et mesures associées – Phase aménagée

La zone de projet se situe à proximité immédiate (200 m environ) de la ZPS « Basse vallée du Var » FR9312025 dont elle est physiquement séparée par la RM 6202 bis.

ANALYSE DES IMPACTS

Le projet n'engendre :

- Aucune destruction ou détérioration d'habitats inscrits au FSD des sites et absence de continuité écologique fonctionnelle avec ceux-ci ;
- Aucune espèce sur la zone d'étude listée au FSD. La zone d'aménagement ne présente aucun enjeu de conservation car peu diversifiée et anthropisée ;
- Aucune destruction ou perturbation potentielles d'espèces ou d'habitats d'espèces inscrites aux FSD

Le projet n'est pas susceptible d'engendrer des incidences sur le site Natura 2000 « Basse vallée du Var » (Cf. chapitre 8).



7.6.3. Effets sur le milieu humain et mesures associées – Phase aménagée

7.6.3.1. Effets sur la démographie et mesures associées – Phase aménagée

Depuis 1968, la population de La Gaude a plus que quadruplé, passant de 1 600 habitants à 6 957 habitants à 2013. La population active a continué à augmenter avec une évolution de + 5,6% entre 1999 et 2009. Les actifs occupés sont majoritairement représentés dans la population active. Le tertiaire est le secteur d'activités prédominant sur la commune avec 1 536 emplois. Le secteur de l'industrie connaît cependant une nette régression, passant de 24,3% des emplois en 1999 à 15,6% en 2009. L'agriculture et la construction sont les secteurs les moins représentés avec seulement 2,3% et 8,8% des emplois.

ANALYSE DES IMPACTS

Le projet n'est pas de nature à générer des effets sur les dynamiques démographiques.

L'impact du projet sur la démographie peut être considéré comme nul.

7.6.3.2. Effets sur l'économie et mesures associées – Phase aménagée

On citera la présence de l'auberge-restaurant de La Baronne et du restaurant l'Aventure à proximité du projet, dans la traversée du hameau.

ANALYSE DES IMPACTS

Le projet n'est pas de nature à générer des effets sur l'activité de ces établissements.

L'impact du projet sur les activités économiques peut être considéré comme nul.

7.6.3.3. Effets sur l'agriculture et mesures associées – Phase aménagée

Actuellement, seul le CREAT, géré par la Chambre d'Agriculture des Alpes-Maritimes, pratique des activités agricoles à des fins de recherche dans l'aire d'étude. En dehors de l'aire d'étude, le secteur de La Baronne présente toujours un usage agricole affirmé malgré l'étalement urbain et l'enrichissement de certaines parcelles. D'après l'étude menée par la Chambre d'Agriculture pour le compte de l'EPA Plaine du Var, la zone n'offre en l'état aucune potentialité agronomique.

ANALYSE DES IMPACTS

Le projet n'est pas de nature à générer des effets sur l'agriculture.



L'impact du projet sur l'agriculture peut être considéré comme nul.

7.6.3.4. Effets sur l'occupation du sol et mesures associées – Phase aménagée

A. Occupation du sol

Cf. « Effets positifs en phase aménagée ».

B. Equipements publics

Le hameau de La Baronne fonctionne comme un espace rural grâce aux équipements dont il dispose : Mairie annexe, école maternelle, hôtels-restaurants, terrain de boules, commerces de proximité.

Rappelons, que le secteur de La Baronne a été retenu pour accueillir la plateforme agro-alimentaire du futur MIN.

ANALYSE DES IMPACTS

Le projet n'est pas de nature à modifier les équipements, leur fonctionnement ou leur desserte.

L'impact du projet sur les équipements peut être considéré comme nul.

C. Réseaux divers

La zone de projet est située à proximité d'un transformateur électrique existant et de la RM 2209 qui offre des possibilités de raccordement aux réseaux gaz, électricité, téléphonie, eaux usées.

ANALYSE DES IMPACTS

Le projet n'est pas de nature à générer des effets sur les réseaux.

L'impact du projet sur les réseaux peut être considéré comme nul.

7.6.3.5. Effets sur les déplacements et mesures associées – Phase aménagée

Cf. « Effets positifs en phase aménagée ».

7.6.3.6. Effets sur les risques technologiques et mesures associées – Phase aménagée

A. Transport de matières dangereuses

La zone de projet est exposée du fait de sa proximité avec la RM 2209 qui supporte des engins transportant des matières dangereuses.

ANALYSE DES IMPACTS

Le projet n'est pas de nature à générer des transports de matières dangereuses.

L'impact du projet sur le transport de matières dangereuses peut être considéré comme nul.

B. Risque industriel

Aucune ICPE n'est recensée au droit de la zone de projet.

ANALYSE DES IMPACTS

L'impact du projet sur le risque industriel peut être considéré comme nul.

7.6.4. Effets sur le cadre de vie et mesures associées – Phase aménagée

7.6.4.1. Effets sur la qualité de l'air et mesures associées – Phase aménagée

Localement, les émissions polluantes sont essentiellement générées par la circulation sur la RM 2209 et la RM 6202 bis.

ANALYSE DES IMPACTS

Les déplacements supportés par la voie d'accès au CREAT et au Siège de la Chambre d'Agriculture seront à l'origine d'émissions polluantes. Vu les effectifs limités de ces deux établissements le nombre de déplacements journaliers sera de l'ordre de 136 véhicules maximum. En comparaison, la RM 2209 supporte un trafic de 10 000 véhicules/jour au droit du projet. Les émissions générées par le projet seront négligeables par rapport à celles de la RM 2209 (facteur 73,5).

A titre informatif, les émissions polluantes (exprimées en g/jour) générées par la circulation routière sur la voie d'accès sont présentées dans le tableau ci-dessous :

CO	NOx	COV	PM	CO ₂	SO ₂	Pb	Cd	Ni	HAP	BENZENE
8.77	6	0.68	0.4	2.1	0.1	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

L'impact du projet sur la qualité de l'air peut être considéré comme négligeable.

7.6.4.2. Effets sur l'ambiance sonore et mesures associées – Phase aménagée

La RM 2209 est classée comme infrastructure bruyante au droit de la zone de projet.

ANALYSE DES IMPACTS

Le projet ne constitue une source de bruit.

En revanche, le trafic lié à la voie d'accès émettra des nuisances sonores. Dans la mesure où le trafic sur cette voie est estimé au maximum à 134 véhicules/jour et que le trafic sur la RM 2209 est de l'ordre de 10 000 véhicules, le projet n'engendrera pas de modification significative de l'ambiance sonore.

L'impact du projet sur l'ambiance sonore peut être considéré comme négligeable.

7.6.4.3. Effets sur les sites et sols pollués – Phase aménagée

Les bases de données officielles ne font pas état de la présence de site ou de sol pollué au droit de la zone de projet. Toutefois, d'après une étude historique et documentaire réalisée le bureau d'études ERG, la zone de projet pourrait se situer sur une zone contaminée aux PCB. D'autres zones potentiellement contaminée seraient présentes à proximité de la zone de projet.

ANALYSE DES IMPACTS

Le projet n'aura aucun impact sur les sites et sols pollués.

7.6.5. Effets sur le patrimoine et le paysage et mesures associées – Phase aménagée

7.6.5.1. Effets sur le patrimoine culturel et mesures associées – Phase aménagée

Aucun enjeu n'est recensé au droit de la zone de projet.

L'impact du projet sur le patrimoine culturel est nul.

7.6.5.2. Effets sur le paysage et mesures associées – Phase aménagée
Cf. « Effets positifs en phase aménagée ».

7.7. Synthèse des effets du projet et des mesures mises en œuvre

7.7.1. Synthèse des effets positifs du projet

Durant la phase travaux, l'aménagement des espaces publics de La Baronne s'accompagnera de retombées économiques pour les commerces de restauration proches du chantier. De plus, grâce à la charte d'insertion de Nice Côte d'Azur, il permettra l'accès ou le retour à l'emploi de personnes rencontrant des difficultés sociales ou professionnelles. En outre, cet investissement public permettra de créer des emplois directs et indirects dans le secteur des travaux publics.

S'inscrivant dans le Cadre de Référence pour la Qualité Environnementale de l'aménagement et de la construction dans la plaine du Var, le projet permet d'associer fonctionnalité et esthétique de l'aménagement public. La promenade assurera une liaison douce entre l'ensemble CREAT/Chambre d'Agriculture, au nord, et le hameau de La Baronne, au sud, tandis que les aménagements paysagers mettront en valeur l'interface hameau-plaine du Var et constitueront un véritable corridor écologique favorable aux espèces de la faune locale.

7.7.2. Synthèse des effets négatifs et mesures associées

7.7.2.1. Effets négatifs en phase travaux et mesures associées

Globalement, les impacts porteront sur le cadre de vie des riverains qui se trouvera temporairement altéré par le chantier notamment au cours des terrassements de masse.

La mise en place de mesures simples de réduction des pollutions associées à une bonne information permettront de réduire significativement les désagréments subis par la population.

On notera également des impacts potentiels sur les eaux souterraines et superficielles sur les plans qualitatif et quantitatif. Ces impacts seront réduits au minimum par l'application de mesures environnementales telles que l'aménagement d'une aire étanche pour le stationnement des engins et les opérations courantes sur les engins de chantiers (ravitaillement, entretien).

Enfin, la zone de travaux étant mitoyenne de stations d'espèces végétales protégées, une délimitation stricte des emprises travaux sera réalisée afin de prévenir tout impact lié à un non-respect de l'emprise du chantier.

Figure 87 : Synthèse des impacts et mesures en phase travaux

THEME	IMPACT GLOBAL AVANT MESURES		MESURES ENVIRONNEMENTALES	
	PRINCIPAUX IMPACTS	INTENSITE DES IMPACTS	PRINCIPALE MESURES	INTENSITE DES IMPACTS RESIDUELS
MILIEU PHYSIQUE				
Climat	Emissions de gaz à effet de serre et/ou polluant		Optimisation des déplacements – Adaptation des engins employés – Respect des normes environnementales d'émissions – Interdiction des brûlages sur site – Eclairage automatique des installations de chantier – Recyclage ou valorisation des déchets à hauteur minimum de 40% - Utilisation de matériaux bénéficiant de labels environnementaux – Recours à des matériaux recyclés	
Topographie	Remodelage des terrains – Production de déblais	Modéré	Recherche de l'équilibre déblais/remblais – Réemploi des déblais sur site	Faible
Géologie	Risque de déstabilisation des terrains adjacents	Faible (potentiel)	Protection des parois décaissées	Négligeable
Eaux	Souterraines	Risque d'impact qualitatif et quantitatif	Réalisation des opérations de nettoyage, d'entretien, de réparation et de ravitaillement préférentiellement hors site - Utilisation de matériaux bénéficiant de labels environnementaux – Moyens de tri des déchets sur site – Excavation des éventuelles terres polluées – Elaboration d'un Plan Alerte Pollution Dimensionnement de l'ouvrage de traversée provisoire pour une crue d'occurrence décennale et fusible (pas de jointement) - Interdiction de stationner les engins à moins de 5 m du canal – Réalisation des terrassements en période estivale – Interdiction des rejets de toute nature dans le canal – Mise en place de filtres dans le canal	Nul
	Superficielles	Risque d'impact quantitatif et qualitatif		Négligeable à nul
Risques naturels	Inondations	Risque d'obstacle à l'écoulement en cas de crue	Interdiction de stationner les engins à moins de 5 m du canal – Réalisation des terrassements en période estivale	Négligeable
	Feux de forêts	Risque de départ de feu lié aux travaux	Interdiction des brûlages sur site – Présence d'équipements de lutte – Rappel des « bonnes pratiques	Très faible à négligeable
	Mouvements de terrain	Risque de déstabilisation des terrains adjacents	Etudes géotechniques – Protection des parois décaissée (à définir)	Négligeable

THEME		IMPACT GLOBAL AVANT MESURES		MESURES ENVIRONNEMENTALES	
		PRINCIPAUX IMPACTS	INTENSITE DES IMPACTS	PRINCIPALE MESURES	INTENSITE DES IMPACTS RESIDUELS
	Séisme	Zone d'aléa modéré	-	-	-
MILIEU NATUREL					
Habitats naturels et flore	Habitats naturels	Destruction de formations végétales ne présentant pas d'enjeu notable	Très faible	Préservation des arbres existants – Délimitation des emprises travaux – Palette végétale composée d'espèces locales – Diagnostic des espèces invasives existantes – Limitation des remblais d'apport - Assistance écologique de chantier	Négligeable
	Flore	Risque de destruction d'espèces à enjeux	Fort (potentiel)	Signalisation et balisage renforcé des zones d'interfaces travaux/espèces à enjeux - Assistance écologique de chantier	Nul
Faune		Effarouchement temporaire des espèces	Négligeable	-	-
Fonctionnalités écologiques		Perturbations au niveau du canal des Iscles	Négligeable	-	-
Zone de protection contractuelle		Proximité immédiate de la ZPS « Basse vallée du Var » - Risque d'augmentation de la turbidité des eaux en cas de précipitations	Très faible à négligeable (potentiel)	Mise en place de filtres dans le canal	Négligeable à nul
MILIEU HUMAIN					
Démographie		Aucun	-	-	-
Economie		Augmentation de la fréquentation des commerces locaux – Retombées en termes d'emploi et d'insertion sociale	Positif	-	-
Agriculture		Emissions de particules pouvant perturber le cycle de développement des cultures	Très faible à négligeable	Arrosage des pistes et accès du chantier	Négligeable
Occupation du sol, équipements et réseaux	Occupation du sol	Terrassement de terrain remaniés ou en friche	Négligeable	-	-
	Equipements	Aucun	-	-	-
	Réseaux	Risque de perturbation lors des raccordements	Très faible	Déclaration de commencement des travaux auprès des concessionnaires	Négligeable à nul

THEME		IMPACT GLOBAL AVANT MESURES		MESURES ENVIRONNEMENTALES	
		PRINCIPAUX IMPACTS	INTENSITE DES IMPACTS	PRINCIPALE MESURES	INTENSITE DES IMPACTS RESIDUELS
Déplacements	Réseau routier	Augmentation du trafic au droit du hameau de La Baronne	Très faible à négligeable	Optimisation des déplacements – Recyclage ou valorisation des déchets à hauteur minimum de 40%	Négligeable
	Modes doux	Aucun	-	-	-
Risques technologiques	TMD	Ravitaillement des engins en carburant	Nul	-	-
	Industriel	Aucun	-	-	-
CADRE DE VIE					
Qualité de l'air		Emissions de particules	Modéré à faible	Optimisation des déplacements – Adaptation des engins employés – Respect des normes environnementales d'émissions – Interdiction des brûlages sur site - Recyclage ou valorisation des déchets à hauteur minimum de 40% - Utilisation de matériaux bénéficiant de labels environnementaux – Recours à des matériaux recyclés – Information des riverains	Faible
Ambiance sonore		Bruit de chantier – Augmentation du trafic	Modéré à faible	Elaboration d'un dossier de bruit de chantier – Réalisation des travaux uniquement de jour, hors week-end et fériés - Optimisation des déplacements – Adaptation des engins employés - Information des riverains	Faible
Sites et sols pollués		Risque de présence d'une zone contaminée aux PCB	Modéré	Sondages complémentaires à réaliser	
PATRIMOINE ET PAYSAGE					
Patrimoine culturel		Aucun	-	-	-
Paysage	Grand paysage	Aucun	-	-	-
	Paysage local	Dégradation du paysage local à proximité des habitations	Modéré à faible	Implantation adaptée des engins de chantier – Arrosage des pistes – Nettoyage régulier des abords	Faible

7.7.2.1. Effets négatifs en phase aménagée et mesures associées

Une fois les espaces publics aménagés, les impacts négatifs du projet seront liés à la pollution chronique et à l'imperméabilisation supplémentaire par la nouvelle voie d'accès. La mise en place d'un ouvrage remplissant un rôle de rétention et d'abattement de la pollution permettra de réduire l'impact au minimum (séparateur d'hydrocarbure).

Figure 88 : Synthèse des impacts et mesures en phase aménagée

THEME	IMPACT GLOBAL AVANT MESURES		MESURES ENVIRONNEMENTALES	
	PRINCIPAUX IMPACTS	INTENSITE DES IMPACTS	PRINCIPALE MESURES	INTENSITE DES IMPACTS RESIDUELS
MILIEU PHYSIQUE				
Climat	Aucun	-	-	-
Topographie	Remodelage des terrains	Négligeable	-	-
Géologie	Aucun	-	-	-
Eaux	Souterraines	Risque d'impact qualitatif en cas de pollution par les réseaux	Très faible à négligeable (potentiel)	Réseaux constitués de matériaux inertes à l'eau Nul
	Superficielles	Imperméabilisation supplémentaire Pollution chronique	Très faible	Ouvrage hydraulique assurant une fonction de rétention et traitement de la pollution chronique – Abatement de la pollution chronique par enherbement des délaissés Neutre Positif
Risques naturels	Inondations	Aucun	-	-
	Feux de forêts	Aléa induit du fait de la fréquentation de la promenade	Très faible à négligeable	Application du règlement du PPRIF Négligeable

THEME	IMPACT GLOBAL AVANT MESURES		MESURES ENVIRONNEMENTALES		
		PRINCIPAUX IMPACTS	INTENSITE DES IMPACTS	PRINCIPALE MESURES	INTENSITE DES IMPACTS RESIDUELS
	Mouvements de terrain	Aucun	-	-	-
	Séisme	Zone d'aléa modéré	-	-	-
MILIEU NATUREL					
Habitats naturels et flore		Aucun	-	-	-
		Aucun	-	-	-
Faune		Création d'un corridor écologique	Positif	-	
Fonctionnalités écologiques		Création d'un corridor écologique mais risque de perturbation du à l'éclairage	Positif	-	-
Zone de protection contractuelle		Aucun	-	-	-
MILIEU HUMAIN					
Démographie		Aucun	-	-	-
Economie		Aucun	-	-	-
Agriculture		Aucun	-	-	-
Occupation du sol, équipements et réseaux	Occupation du sol	Valorisation du canal des Iscles	Positif	-	-
	Equipements	Aucun	-	-	-
	Réseaux	Aucun	-	-	-
Déplacements	Réseau routier	Aucun	-	-	-

THEME	IMPACT GLOBAL AVANT MESURES			MESURES ENVIRONNEMENTALES	
		PRINCIPAUX IMPACTS	INTENSITE DES IMPACTS	PRINCIPALE MESURES	INTENSITE DES IMPACTS RESIDUELS
Risques technologiques	Modes doux	Fonction récréative et utilitaire de la promenade	Positif	-	-
	TMD	Aucun	-	-	-
	Industriel	Aucun			
CADRE DE VIE					
Qualité de l'air		Emissions polluantes liées au trafic routier	Négligeable	-	-
Ambiance sonore		Bruit du au trafic sur la voie d'accès	Négligeable	-	-
Sites et sols pollués		Aucun	-	-	-
PATRIMOINE ET PAYSAGE					
Patrimoine culturel		Aucun	-	-	
Paysage	Grand paysage	Aucun	-	-	-
	Paysage local	Valorisation du canal des Iscles	Positif	-	-

7.7.1. Impacts résiduels et mesures compensatoires

Compte tenu de l'intensité faible à négligeable des impacts résiduels après mise en place des mesures environnementales, aucun mesure compensatoire ne s'avère nécessaire.

7.7.2. Additions et interactions des effets résiduels du projet

Les impacts résiduels étant faibles à négligeables aucune addition ou interaction n'est envisagée.

8. ANALYSE DES EFFETS CUMULES DU PROJET AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS

8.1. Les autres projets « connus »

8.1.1. Définition réglementaire des projets connus

Les projets connus sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

- Ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et suivant du code de l'environnement et d'une enquête publique ;
- Ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du code de l'environnement et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public.

8.1.2. Sélection des projets connus

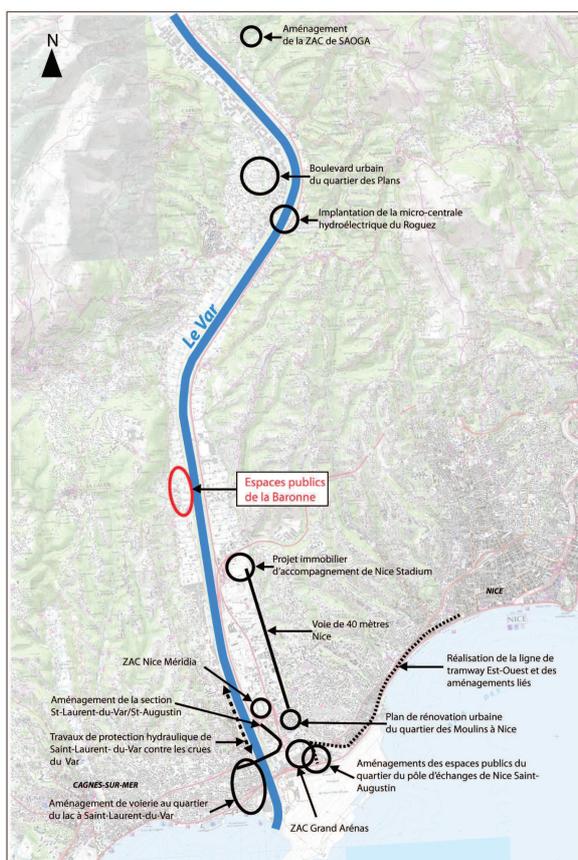
Il s'agit d'identifier les projets répondant à la définition réglementaire du 4° de l'article R. 122-5-II du code de l'environnement. Le recensement est réalisé sur la base de la définition réglementaire et sur un critère géographique à savoir l'implantation dans la **basse vallée du Var**.

Les projets connus sont ceux situés dans la basse retenus dans le cadre de la présente analyse sont, par ordre chronologique de publication des avis :

Figure 89 : Projets connus retenus

OPERATION	PORTEUR DE PROJET	DATE AVIS AE OU ARRETE D'AUTORISATION	AVANCEMENT DE L'OPERATION
Boulevard urbain, quartier des Plans à Carros	MNCA	6 avril 2015	Etudes
ZAC de la Saoga	NEXITY - MNCA	11 avril 2014	Travaux
Cap 3000	Altaréa Cogedim	9 septembre 2013	Travaux
ZAC du Grand Arénas	EPA Plaine du Var	14 juin 2013	Etudes
ZAC Nice Méridia	EPA Plaine du Var	13 juin 2013	Travaux
Pôle d'échanges multimodal Nice aéroport (Grand Arénas)	EPA Plaine du Var	6 mars 2013	Travaux
Travaux de protection hydraulique sur la digue de Saint-Laurent du Var	CD 06	23 octobre 2012	Etudes
Mini centrale hydro électrique du Roguez	MNCA	3 juillet 2012	Lancement des travaux
Projet immobilier d'accompagnement du Nice Eco-Stadium	MNCA	13 janvier 2012	Travaux
Ligne Est-Ouest de tramway à Nice	MNCA	3 novembre 2011 – 11 juillet 2012	Travaux
Rénovation du quartier des Moulins à Nice	MNCA	25 août 2011	Travaux
Voie de 40 m à Nice	MNCA	7 avril 2011	Travaux
A8 : aménagement de la section Saint-Laurent du Var : Nice Saint Augustin	ESCOTA	30 novembre 2010	Travaux

Figure 90 : Localisation des projets connus pris en compte au titre des effets cumulés



8.1.3. Présentation des projets connus

8.1.3.1. Boulevard urbain, quartier des Plans à Carros

Ce projet répond à l'objectif principal de désenclavement du quartier des Plans et d'amélioration des liaisons entre ce quartier et les zones d'activité et industrielle de Carros.

Il consiste en la création d'un boulevard urbain d'un linéaire de 450 mètres comprenant une chaussée bidirectionnelle de 2x3m et deux bandes cyclables, ainsi que la création de deux carrefours giratoires permettant de connecter la voie neuve au réseau viaire existant.

8.1.3.2. ZAC de la Saoga

Ce projet est situé sur la commune de Saint-Blaise, sur l'une des rares zones urbanisables de la commune.

Il correspond à la création d'un secteur urbain, majoritairement dédié à l'habitat, dont le programme développe, sur une assiette foncière de 8,5 ha, une surface de l'ordre de 15 800 m² comprenant environ 125 logements accompagnés de commerces, services, activités, tertiaires et équipements.

8.1.3.3. Cap 3000

Ce projet, porté par le promoteur privé Altarea COGEDIM, a pour objet d'augmenter la surface commerciale et d'étendre le parc de stationnement. Il s'agit d'une restructuration lourde et d'une extension de 26 000 m² du centre commercial Cap 3000, inauguré en 1969. Cet établissement, comptant parmi les plus performants au niveau national avec 7 à 8 millions de visiteurs chaque année, a besoin d'être modernisé. Le projet portera ainsi la surface totale de vente à environ 64 000 m².

Le programme prévisionnel d'aménagement prévoit en outre un réaménagement de la voirie de desserte, une augmentation de la capacité des parkings portant l'offre de stationnement de 2 908 places à 4 500 places ainsi que la réalisation d'environ 12 000 m² d'espaces verts et la construction d'un canal hydraulique de protection contre les crues.

8.1.3.4. ZAC du Grand Arénas

Au cœur de l'opération d'intérêt national Eco-Vallée, le secteur du Grand Arénas constitue un lieu stratégique pour l'aménagement et le développement de la plaine du Var dans le cadre d'une démarche d'innovation et de performance environnementale.

Sur une superficie d'environ 50 ha, à proximité de l'aéroport international de Nice Côte d'Azur, le secteur du Grand Arénas est amené à se développer sur la base d'un programme comportant notamment, au sein d'un nouveau centre d'affaires, le pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport ainsi que le nouveau parc des expositions.

L'aménagement du quartier du Grand Arénas, hors secteur d'aménagement du quartier du pôle d'échanges multimodal, sera réalisé dans le cadre d'une procédure d'aménagement spécifique sous la forme d'une Zone d'Aménagement Concertée.

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

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

- Le développement économique ;
- L'accessibilité des modes de mobilité durables ;
- L'intégration de la nature dans la ville ;
- La mixité fonctionnelle et sociale.

8.1.3.5. Pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport

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

Ce quartier intermodal comporte :

- Des équipements et des infrastructures de transport (gare routière, gare ferroviaire, tramway, parcs relais,...) ;
- Un programme immobilier réparti sur cinq îlots (108 000 m²) comportant des bureaux, hôtel, commerces, services ;

- Des espaces publics et voiries qui viennent connecter les équipements de transport et les programmes immobiliers aménagés au sein de ce pôle d'échanges. Ces espaces publics comprennent notamment deux parvis au nord et au sud de la voie ferrée, des rues, un axe nord-sud support des transports collectifs en site propre pour la ligne est-ouest du tramway, une voie bus dédiée, une piste vélo reliée aux infrastructures existantes et des cheminements piétons de qualité. Ces aménagements d'espaces publics du quartier du pôle ont d'ores et déjà fait l'objet d'une étude d'impact.

L'aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal s'organise autour de la future ligne Est-Ouest du tramway, permettant de relier les terminaux de l'aéroport au pôle d'échanges multimodal puis au centre de Nice et de les interconnecter avec le réseau de transport urbain et interurbain de la Métropole Nice Côte d'Azur.

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

8.1.3.6. ZAC Nice Méridia

Opération majeure pour l'EPA, Nice Méridia a l'ambition de jouer, au travers de la création d'un quartier urbain mixte, un rôle essentiel dans la dynamique d'ensemble pour une forte diversification de l'économie azurienne dans les domaines de l'innovation (notamment technologique) et du développement endogène en vue de créer des emplois et de nouvelles entreprises à partir du tissu économique existant (réalisation de pépinières pour entreprises, d'hôtels pour entreprises, etc.).

Le projet couvre une superficie d'environ 24 hectares bordée au sud par le quartier des Moulins, au nord par le lycée Thierry Maulnier et l'atelier des décors Diacosmie, à l'est par la voie de 40 m et à l'ouest par le boulevard du Mercantour (RM 6202).

Elle a été labellisée « engagée dans la démarche EcoQuartier » par l'Etat en décembre 2014.

L'objectif de développer un concept de « technopole urbaine » mettant en œuvre une mixité fonctionnelle et sociale, avec la conservation de 73 200 m² de Surface de Plancher (SP), la création de 347 000 m² de SP et les stationnements induits dont 3 parkings mutualisés représentant 1 600 à 1 700 places. Le programme des constructions prévoit, en plus de l'existant conservé, du programme Sky Valley en construction et des espaces de stationnement :

- 177 000 m² de SP de logements, dont 60% en libre ;
- 58 000 m² de SP de bureaux ;
- 38 000 m² de SP de laboratoires R&D ;
- 17 000 m² de SP d'hôtellerie, de commerces et services de proximité ;

- 21 000 m² de SP d'activités et « showroom » ;
- 36 000 m² de SP d'équipements (dont université et Campus Régional de l'Apprentissage).

L'enjeu du projet réside dans une forte mixité fonctionnelle entre le logement, l'université (dont l'IMREDD), les laboratoires de recherche et développement, le Campus Régional de l'Apprentissage, des structures favorisant la création d'entreprises, des bureaux, des commerces et services, des équipements éducatifs et d'animation, des showrooms de concessionnaires automobiles. Un autre enjeu est de créer une Eco-Cité favorisant les déplacements internes en modes doux et externes en limitant le besoin d'utiliser un véhicule personnel à moteur thermique, de créer un endroit dense et aéré, économe en énergie.

8.1.3.7. Travaux de protection hydraulique sur la digue de Saint-Laurent du Var

Le projet consiste en la construction d'une digue équivalente à celle qui existe sur la rive du Var à Nice. Cette protection doit répondre aux critères qualifiant une digue de résistance suffisante pour contenir la crue de référence centennale de 3 800 m³ avec une revanche de 30 cm.

8.1.3.8. Mini-centrale hydro-électrique du Roguez

Le projet consiste en l'aménagement d'une mini centrale hydro électrique au niveau de la station de pompage du Roguez sur la commune de Castagniers.

Il s'agit d'un équipement qui turbinera les eaux de la Vésubie, dérivées au moyen d'ouvrages existants.

8.1.3.9. Projet immobilier d'accompagnement du Nice Eco-Stadium

Le stade Allianz Riviera, anciennement appelé Nice Stadium, s'accompagne d'un programme immobilier à destinations multiples (musée des sports, commerces, bureaux, ...) sur une parcelle de 12 ha.

Ce projet comprend :

- Le stade multifonctionnel (déjà réalisé à la date d'élaboration de la présente notice) de 35 000 places pouvant accueillir des rencontres sportives internationales (notamment l'Euro 2016), ainsi que l'accueil de séminaires, de concerts et autres grands événements ;
- Le musée national du sport (déjà réalisé) qui développera des expositions sur 3 000 m² répartis sur plusieurs niveaux ;
- Un programme commercial (non réalisé), de services et de bureaux de 29 000 m² situé dans le socle du stade ;
- La création de 1 450 places de stationnement en souterrain ;
- La création d'un parc d'environ 3 ha (à réaliser).



8.1.3.10. Ligne Est-Ouest du tramway à Nice

Le projet de ligne Est-Ouest s'étend sur un linéaire de 11,3 km entre son terminus est, la station Port/Ile de Beauté, et ses deux terminus Ouest, Nikaïa/Centre Administratif et Aéroport Terminal 2.

Elle comporte un total de 19 stations et la traversée du centre-ville de Nice se fait grâce à un tunnel de 3,2 km de long ; quatre stations enterrées sont aménagées sur cette section souterraine : Alsace-Lorraine, Jean Médecin, Square Durandy et Garibaldi.

La réalisation de cette ligne s'accompagne de la création de quatre parcs relais et de quatre pôles d'échanges permettant les connexions avec le réseau de bus existant, dont le pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport. Elle nécessite également l'aménagement d'un centre technique, le Centre Technique Nikaïa, implanté dans la plaine du Var, au niveau du terminus Nikaïa/Centre Administratif.

Afin de permettre au tramway, mais aussi au réseau de bus, de franchir en passage inférieur les voies ferrées de la ligne Marseille-Vintimille, un ouvrage d'art de franchissement (pont-rail) sera créé. Cet ouvrage sera constitué de deux travées de 20 m, permettant ainsi de s'assurer une ouverture totale d'environ 40 mètres. Le tablier de l'ouvrage sera constitué d'une ossature mixte poutrelles enrobées. La conception/réalisation de cet ouvrage est sous maîtrise d'ouvrage Réseau Ferré de France.

8.1.3.11. Rénovation du quartier des Moulins à Nice

Ce projet émane d'une volonté de réhabiliter une zone urbaine fortement peuplée et dépréciée et un périmètre inclus dans un espace en mutation. La démarche ANRU vise donc à travailler sur l'existant afin de transformer le parc de logements et l'offre de résidentialisation que constitue le quartier des Moulins.

Le projet de rénovation urbaine du quartier des Moulins a débuté en 2008 avec les premières réunions publiques. Le projet a été officiellement lancé par la signature de la convention du PRU le 9 avril 2010 par l'ANRU. Le projet comporte la réhabilitation, la démolition et la reconstruction de nombreux logements, bureaux et équipements, ainsi que la création d'environ 76 000 m² d'espaces publics sur un espace de 16 ha.

En matière de logement, l'opération comporte deux trajectoires :

- La rénovation : plusieurs immeubles subiront une réhabilitation permettant d'atteindre des objectifs de performance énergétique élevés, avec un label tel que BBC Rénovation ;
- La reconstruction : des blocs seront progressivement détruits soit pour de nouvelles constructions, soit pour des aménagements publics (voirie, squares, places, ...).

Les objectifs de cette opération sont regroupés sous 7 axes prioritaires :



- Inscrire, à moyen et long terme, le quartier des Moulins dans la recomposition de la plaine du Var, en développant un projet global de renouvellement urbain, économique et social adapté au quartier et coordonné avec le territoire de l'Opération d'Intérêt National ;
- Ouvrir le quartier sur son environnement en procédant à son désenclavement urbain et en le reliant à la ville ;
- Rééquilibrer la structure de l'habitat par l'introduction d'une mixité des types de logements, la réduction des poches de forte densité de logements sociaux et le développement de résidences ;
- Restructurer une trame viaire cohérente et hiérarchisée, organiser les lieux publics, le stationnement ainsi que les résidences afin de retrouver un fonctionnement apaisé et ordonné ;
- Dynamiser la présence de services publics et des commerces afin d'accompagner la revalorisation de l'image, l'attractivité du quartier et sa qualité de vie ;
- Placer le projet social au cœur du projet de quartier et participer à la réduction des difficultés et à la restauration du lien social ;
- Augmenter la qualité et la cohérence des services de gestion urbaine de proximité.

8.1.3.12. Voie de 40 m à Nice

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

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

8.1.3.13. A8 : aménagement de la section Saint-Laurent du Var/Nice Saint Augustin

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

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

Ces aménagements en cours d'achèvement permettent d'atténuer les problèmes de saturation récurrents dans le secteur, de favoriser la sécurité, d'améliorer les échanges entre l'autoroute et l'avenue du Mercantour et de faciliter les mouvements au droit du diffuseur de Nice Saint-Augustin.

8.2. Effets cumulés du projet avec les autres projets connus retenus

8.2.1. Rappel des effets du projet

L'analyse des effets du projet a montré que les travaux d'aménagement des espaces publics de La Baronne sont susceptibles d'engendrer des effets négatifs du fait des nuisances induites par l'activité du chantier, en particulier sur la qualité de l'air, l'ambiance sonore et le paysage local. Ces effets seront toutefois temporaires et d'une intensité faible grâce à la mise en œuvre des mesures préconisées dans la présente étude d'impact.

Les futurs espaces publics de La Baronne seront intrinsèquement, et grâce aux modalités techniques de leur réalisation, à l'origine d'effets positifs sur : les eaux superficielles, la faune, la flore, l'occupation du sol, les déplacements doux, le paysage. Compte tenu des dimensions du projet ces impacts positifs seront limités au secteur de La Baronne.

8.2.2. Effets cumulés du projet avec les autres projets connus retenus

A. Le milieu physique

- **Climat** : l'amélioration des services de transports en commun incitera au report modal et permettra donc de réduire les émissions de polluants et gaz à effet de serre. L'effet cumulé peut être considéré comme positif ;
- **Topographie** : l'opération Grand Arénas et l'aménagement de la section Saint-Laurent-du-Var/Nice Saint-Augustin nécessiteront des terrassements importants qui modifieront la topographie locale. L'effet cumulé peut être considéré comme défavorable ;
- **Géologie** : les terrassements liés à l'opération Grand Arénas modifieront localement la géologie en raison des mouvements de terre. Aucun autre projet n'est susceptible de modifier la géologie. L'effet cumulé peut être considéré comme nul ;
- **Eaux souterraines** : durant la phase travaux de certains projets (ZAC Méridia, Grand Arénas, programme d'accompagnement de l'Eco-stadium...) il existe un risque d'impact sur la nappe souterraine. Au cours de l'exploitation, les prélèvements dans la nappe en cas de recours à la géothermie peuvent également impacter la nappe du Var. Toutefois les volumes prélevés doivent être restitués au même niveau de la nappe en application du règlement du SAGE Var en cours de validation. A noter que sur Nice Méridia, l'EPA a fait réaliser une étude qui a montré que les besoins en chaud et froid du quartier pouvaient être

couverts par la géothermie sans incidence ni hydraulique, ni thermique sur la nappe. L'effet cumulé peut être considéré comme neutre;

- Eaux superficielles : les mesures prises pour assurer le traitement des eaux de ruissellement et la transparence hydraulique de chaque projet auront un impact positif. L'effet cumulé peut être considéré comme favorable.

B. Le milieu naturel

- Habitats naturels : les projets sont implantés sur des terrains urbanisés ou sur des friches. Plusieurs projets fragmenteront et diminueront la surface des friches dont une grande partie est en fait d'anciennes terres agricoles acquises par la collectivité (ZAC Nice Méridia, voie de 40m notamment), soit en déprise agricole. Ces friches sont des sites d'accueil d'un cortège diversifié d'espèces faunistiques et abritent parfois des végétaux protégés. L'effet cumulé peut être considéré comme défavorable ;
- Flore : deux des projets recensés ont un impact résiduel faible. Toutefois, les mesures compensatoires mises en place ou les travaux connexes prévus comme le rétablissement du canal des Arrosants le long de la voie de 40 m (corridor écologique) permettent de rendre acceptable ces impacts. L'effet cumulé peut être considéré comme défavorable ;
- Faune : globalement, les infrastructures de transport linéaires, l'augmentation du trafic ou même les bâtiments augmenteront le risque de mortalité des espèces par collision notamment. Le projet de La Baronne, quant à lui, permettra de créer un îlot favorable aux espèces. L'effet cumulé peut être considéré comme défavorable ;
- Fonctionnalités écologiques : plusieurs projets permettent le rétablissement des fonctionnalités écologiques en particulier grâce à des mesures de réduction ou d'accompagnement adaptées. L'effet cumulé peut être considéré comme favorable ;

C. Le milieu humain

- Population : la plupart des projets permettent d'améliorer le quotidien de la population dans différents domaines : déplacements, logement, maintien ou création d'activités, réduction des risques (inondabilité notamment.) L'effet cumulé peut être considéré comme favorable ;

- Activités économiques : grâce aux investissements qu'ils représentent et, pour certains d'entre eux, à la création d'activités économiques (cas des ZAC notamment), les projets s'accompagneront de retombées économiques positives à court et long terme. L'effet cumulé peut être considéré comme très favorable ;
- Occupation du sol : plusieurs projets engendrent la consommation d'espaces ouverts. D'autres, situés sur des friches ou des milieux anthropisés, permettent de valoriser leur site d'implantation. L'effet cumulé peut être considéré comme défavorable ;
- Transport et déplacements : la plupart des projets améliorent intrinsèquement les conditions de déplacement des usagers et incitent au report modal. L'effet cumulé peut être considéré comme très positif ;
- Réseaux : les projets intègrent soit le renforcement des réseaux primaires les desservants, soit le renouvellement de réseaux anciens et vétustes. L'effet cumulé peut être considéré comme positif ;

D. Le cadre de vie

- Transport et déplacements : l'amélioration des conditions de déplacement au quotidien et l'incitation au report modal permettront de réduire les émissions polluantes et donc d'améliorer la qualité de l'air. L'effet cumulé peut être considéré comme positif ;
- Ambiance sonore : les nouvelles infrastructures de transport et l'urbanisation constitueront autant de sources de bruit. L'effet cumulé peut être considéré comme défavorable ;

E. Le patrimoine et le paysage

- Patrimoine : les projets n'auront pas d'effets significatifs sur le patrimoine ;
- Paysage : la plupart des projets ont été conçus en intégrant des aménagements visant à assurer leur insertion paysagère. L'effet cumulé peut être considéré comme favorable ;

Figure 91 : Synthèse des effets cumulés du projet avec les autres projets connus

L'analyse est présentée ci-après sous forme de tableau de synthèse. Elle reprend la méthode initiée par NCA en 2011.

Légende :

++	Très favorable
+	Favorable
	Neutre
-	Peu favorable
--	Défavorable

	ESPACES PUBLICS DE LA BARONNE	BOULEVARD URBAIN, QUARTIER DES PLANS	ZAC DE LA SAOGA	CAP 3000	GRAND ARENAS	ZAC MERIDIA	PROTECTION DE LA DIGUE DE SAINT-LAURENT DU VAR	MINI CENTRALE HYDRO ELECTRIQUE DU ROGUEZ	PROJET IMMOBILIER D'ACCOMPAGNEMENT ECO-STADIUM	EXTENSION DU TRAMWAY DE NICE	RENOVATION DU QUARTIER DES MOULINS	VOIE DE 40 M	A8 : SECTION ST-LAURENT DU VAR/NICE	EFFET CUMULE DES PROJETS
	MILIEU PHYSIQUE													
<i>Climat</i>					+					+				+
<i>Topographie</i>			-		--								-	-
<i>Géologie</i>					--									
<i>Eaux souterraines</i>													+	
<i>Eaux superficielles</i>	+		-	+	+	-	+	++	+		+	+	+	+
	MILIEU NATUREL													
<i>Habitats naturels</i>			-				-		-			-		-
<i>Flore</i>			-			-	-		-					-

	ESPACES PUBLICS DE LA BARONNE	BOULEVARD URBAIN, QUARTIER DES PLANS	ZAC DE LA SAOGA	CAP 3000	GRAND ARENAS	ZAC MERIDIA	PROTECTION DE LA DIGUE DE SAINT-LAURENT DU VAR	MINI CENTRALE HYDRO ELECTRIQUE DU ROGUEZ	PROJET IMMOBILIER D'ACCOMPAGNEMENT ECO-STADIUM	EXTENSION DU TRAMWAY DE NICE	RENOVATION DU QUARTIER DES MOULINS	VOIE DE 40 M	A8 : SECTION ST-LAURENT DU VAR/NICE	EFFET CUMULE DES PROJETS
Faune	+		-	-					-					-
Fonctionnalités écologiques	++		-		+				--		+	+		+
MILIEU HUMAIN														
Population		++	++		+	+	++	+	++	++	++	++	+	++
Activités économiques		++	+	++	++	+	+	+	++			-	+	++
Occupation du sol	++		-		+	-			-		+	-	-	-
Transport et déplacements	++	++	+	++	+		+		-	++	+	++	++	++
Réseaux		+	++	+				+				+		+
CADRE DE VIE														
Qualité de l'air		-			+					++	+		+	+
Ambiance sonore		-				-			-		+	-		-
PATRIMOINE ET PAYSAGE														
Patrimoine														
Paysage	++	-		+	+				+		+	-	+	+

9. EVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET SUR LES SITES NATURA 2000

Le projet est situé hors périmètre Natura 2000. Le présent chapitre consiste donc en une évaluation simplifiée des incidences. Il reprend la structure du formulaire d'évaluation simplifiée de la DREAL PACA.

A. Nature et description du projet

Sur un périmètre d'environ 18 ha maîtrisé par la puissance publique, le secteur de La Baronne est destiné à accueillir un vaste programme d'aménagement dans le cadre du transfert du MIN d'Azur dont les installations sont actuellement implantées à Nice Saint-Augustin.

Ce projet prévoit :

- L'aménagement d'une nouvelle plateforme et d'équipements qui accueilleront le MIN ;
- La réalisation d'un programme immobilier d'accompagnement (non défini à l'heure actuelle) ;
- La construction du Siège de la Chambre d'Agriculture des Alpes-Maritimes ;
- Le déplacement des installations du Centre de Recherches Economiques et d'Actions Techniques ;
- L'aménagement d'espaces publics, objet de cette notice d'impact.

Dans le cadre de cette opération d'ensemble, l'EPA Plaine du Var assurera un rôle de coordonnateur des différents porteurs de projets et aménagera uniquement les espaces publics.

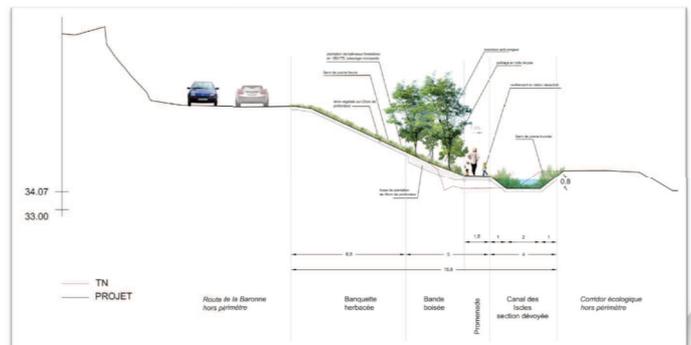
Les espaces publics en question concernent :

- La création d'une frange paysagère le long d'un ancien canal d'irrigation, le canal des Iscles, à l'interface avec le hameau de La Baronne. Cet aménagement nécessitera le dévoiement partiel du canal. Ce dernier n'assure plus aujourd'hui qu'une fonction pluviale et a fait l'objet de travaux de recalibrage en 2010 qui ont conduit à l'isoler hydrauliquement de la section amont ;
- La réalisation d'une voie de desserte qui permettra l'accès au futur Siège de la Chambre d'Agriculture et aux installations du CREAT. Cet accès, en impasse, constituera également la voie de secours du MIN. D'une longueur totale de 90m, il sera constitué d'une voirie de 6,50 m de large et d'un trottoir de 1,50 m de large.

Figure 92 : Plan masse du projet



Figure 93 : Profil type de la frange paysagère



B. Le projet comporte-t-il des éclairages nocturnes ? Si oui préciser la localisation, la technologie d'éclairage utilisée, l'orientation des faisceaux, le caractère permanent ou non de l'éclairage

Oui, le projet comprend l'intégration d'éclairage nocturne pour :

- Le balisage de la promenade paysagère. Afin d'éviter un éclairage qui ne serait pas en accord avec le corridor écologique mis en place, il sera réalisé un balisage lumineux autonome sans effet néfaste pour la faune et la flore. Il s'agira de plots solaires encastrés à éclairage rasant, disposés tous les 4 à 5 m, sans émissions vers le ciel ;
- L'éclairage public de la voie d'accès. Les candélabres de voirie sont utilisés, avec ou sans crosse et à des hauteurs adaptées à la largeur de voie à éclairer. Les mâts sont implantés le long du trottoir. Les lampes halogènes et les éclairages dispersifs seront proscrits afin d'éviter de perturber la faune sauvage.

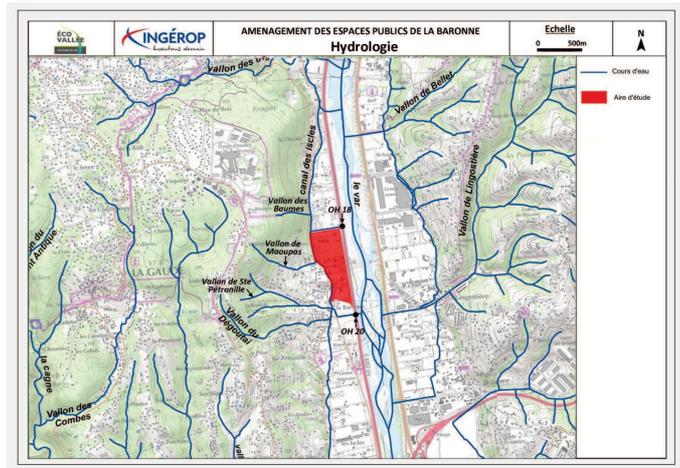


C. Y a-t-il sur la zone du projet des fossés, canaux, roubines, cours d'eau ou tout autre milieu aquatique ou humide ? Si oui, les faire apparaître sur le plan fourni et préciser la nature de la végétation associée, le cas échéant et préciser si le projet modifie ces milieux d'une quelconque façon

Oui. La promenade nécessitera le dévoiement partiel d'un ancien canal d'irrigation, le canal des Iscles.

Cet ancien canal d'irrigation n'est plus utilisé par les agriculteurs et sert uniquement d'ouvrage de collecte et de transport des eaux pluviales. Sur la section concernée par le projet, le canal a déjà fait l'objet d'un recalibrage dans le cadre de travaux réalisés à l'automne 2010 sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes. Depuis, cette section est déconnectée des écoulements provenant de l'amont et ne reçoit donc que les écoulements pluviaux en provenance des coteaux.

Figure 94 : Réseau hydrographique



La végétation associée au canal est essentiellement composée de cannes de Provence, de roseaux communs et autres espèces rudérales à tendance hygrophile qui se sont développées depuis les travaux de recalibrage réalisés

en 2010. D'après les expertises naturalistes réalisées par le bureau d'études ECOSPHERE en 2012, les habitats identifiés ne présentent pas d'enjeu notable, suivant la nomenclature CORINE BIOTOPE il s'agit de : fossés, fourrés/bosquets/haies.



Végétation au droit du canal- Source : INGÉROP



Dans le cadre de l'aménagement de la frange paysagère, les sections déviées seront enherbées avec un mélange adapté aux zones humides.

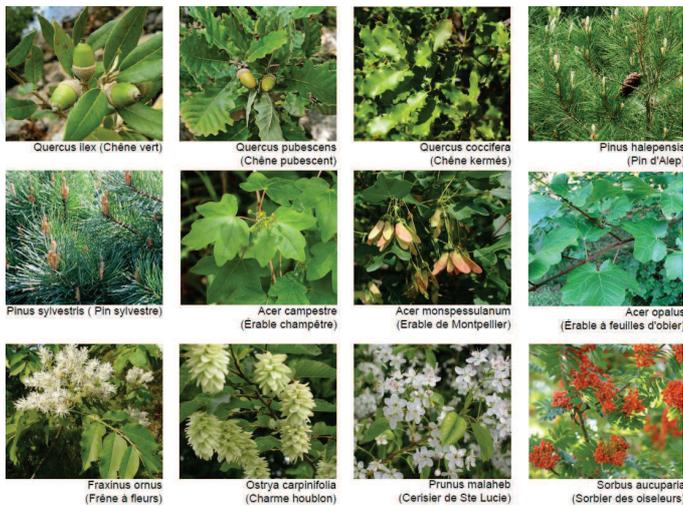
D. Essences concernées si des arbres sont supprimés (préciser pour chaque espèce le nombre d'arbres concernés ou la surface concernée, ainsi que les plus gros diamètres relevés)

Aucun arbre n'est présent dans le canal depuis le recalibrage réalisé en 2010.

Les arbres existants, au droit du canal, seront maintenus (quelques chênes verts et pubescents) et inclus fonctionnellement à la frange paysagère par un enherbement de type semi prairial.

Un cordon forestier de milieu sec à mésophile composé d'essences locales sera créé. Les essences plantées seront à développement rapide comme l'Érable ou le Charme et d'autres essences plus lentes, comme le chêne (vert, pubescent, kermès). Des conifères (Pins d'Alep et Pins sylvestre...) seront également plantés pour répondre aux objectifs de diversité végétale.

Cette palette n'est pas exhaustive à ce stade des études, et pourra être complétée par la suite.



Le semi de prairie fleurie sera composé d'espèces de milieu sec à mésophile.

E. Localisation et cartographie

Le projet est implanté dans la basse vallée du Var, sur la commune de La Gaude, au lieu-dit « La Baronne ».

Le secteur fait partie d'un ensemble nommé « Les casiers du Var », ensemble de terrains gagnés sur le lit du cours d'eau par endiguement de ce dernier après-guerre.

Les emprises du projet concernent :

- Un ancien canal d'irrigation qui a fait l'objet d'un recalibrage en 2010;
- Des terrains en friches gagnés artificiellement sur le lit du Var et ayant fait l'objet de remblaiements et dépôts de toutes natures.

Figure 95 : Localisation du secteur d'étude

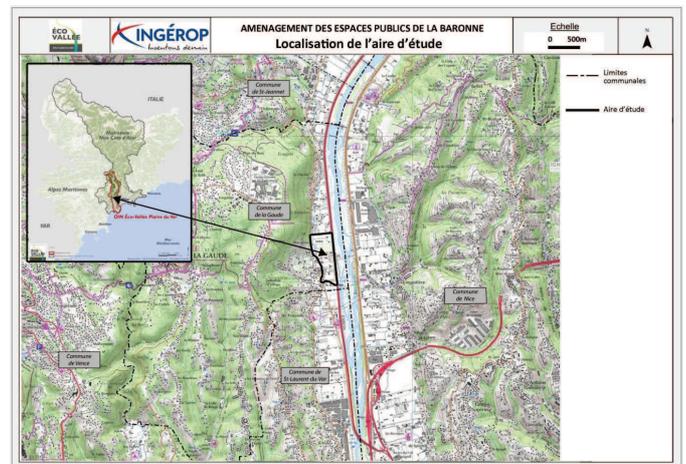


Figure 96 : Zone d'implantation du projet



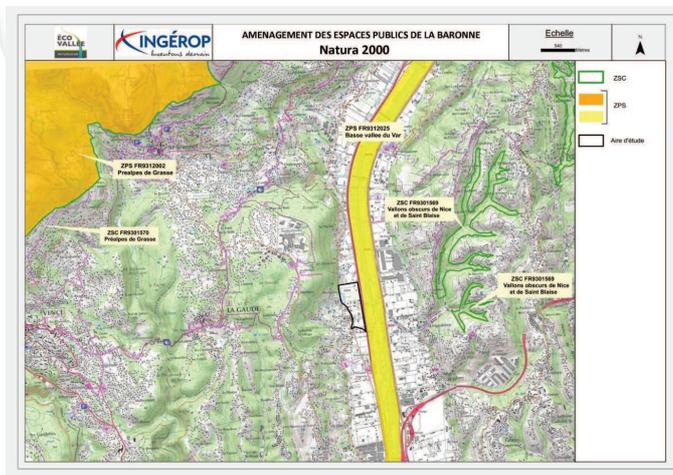
Le projet se situe à environ 200 m à l'ouest de la ZPS « Basse vallée du Var » FR9312025 dont il est physiquement séparé par la RM 6202 bis.

H. Questions posées

En fonction des espèces ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 voisins, les principales questions posées sont les suivantes :

Chauve-souris ou oiseaux :

- Le projet occasionne-t-il une coupure ou une discontinuité dans une trame boisée, une ripisylve ? porte-t-il atteinte à des haies ou alignements d'arbres ? NON, le projet s'inscrit sur des milieux remaniés ou en friches. Le projet permet d'améliorer la situation existante grâce à une renaturation de milieu utilisant des techniques éprouvées empruntées aux travaux de génie écologique ;
- Y a-t-il la suppression de vieux arbres ou arbres à cavités ? NON. Aucun arbre n'est présent dans le canal, ce dernier ayant été recalibré en 2010. Les arbres existants seront conservés et intégrés dans l'aménagement paysager ;
- L'emprise du projet est-elle en partie en bordure de milieux aquatiques ? NON, mais le canal des Iscles qui fait office d'exutoire pluvial peut présenter des écoulements en cas de fortes précipitations. Ce dernier ne présente pas de faciès typique des milieux aquatiques ;
- Des gîtes à chauve-souris sont-ils présents (arbres, fissures de parois rocheuses et bâtiments inclus) ? NON, aucun gîte potentiel n'est présent sur le linéaire à aménager. En revanche cinq espèces évoluent à proximité. Trois espèces utilisent les bâtiments présents comme gîte (pipistrelle de kuhli, pipistrelle commune, Sérotine commune) La Noctule de Leisler et le Vespère de Savi peuvent être amenées à fréquenter le site comme territoire de chasse ;
- Quelles espèces d'oiseaux utilisent ou fréquentent le site ? Les oiseaux nicheurs de la zone d'étude appartiennent à deux cortèges principaux, celui des zones urbanisées et celui des zones agricoles : Moineau domestique, Tourterelle turque, Mésange charbonnière, Bruant proyer, Cisticole des joncs, Pigeon ramier, etc ;
- Y a-t-il des espèces d'oiseaux qui s'y reproduisent ? Probablement, l'espace concerné propose quelques petits ensembles arbustifs denses potentiellement favorables pour les espèces précitées.



F. Etendue du projet

Les emprises représentent environ 18 000 m² (1,8 ha), décomposés comme suit :

- Frange paysagère : 17 255 m² environ ;
- Voie d'accès : 800 m².

G. Période envisagée pour les travaux

➤ Projet, manifestation : Diurne Nocturne Durée des travaux : 13 mois environ

➤ Période de début des travaux : début 2016.

Insectes :

Aucun insecte à enjeu n'a été recensé. Les observations se limitent aux espèces suivantes : cuivré commun, argus bleu, belle dame ; une espèce de libellule, le Sympetrum de Fonscolombe ainsi que quelques orthoptères tels que le caloptème ochracé, le criquet des garrigues, l'Ailope automnal et le phanéroptère méridional.

Les prospections se sont déroulées sur des périodes favorables à chaque groupe faunistique, courant 2012. Elles ont été réalisées par un bureau d'étude expert : ECOSPHERE.

I. Potentialités de la zone d'influence et incidence du projet sur les espèces répertoriées dans le site Natura 2000

> ZPS FR9312025 « Basse Vallée du Var »

Habitat recensé : Rivières et Estuaires soumis à la marée, Vasières et bancs de sable, Lagunes (incluant les bassins de production de sel)

La basse vallée du Var constitue la plus importante zone humide littorale de la Côte d'Azur. Malgré un contexte très marqué par les aménagements humains, ce site rassemble plusieurs types de milieux naturels (vasières, bancs de galets, eaux libres) rares par ailleurs dans le département. Ceci confère au site un caractère attractif pour l'avifaune, notamment pour les oiseaux d'eau. Ainsi, la basse vallée du Var :

- Constitue une étape importante pour de nombreuses espèces d'oiseaux migrateurs, qui y trouvent des conditions propices à leur repos et leur alimentation après la traversée de la Méditerranée, ainsi qu'une voie de pénétration dans le massif alpin ;
- Permet la nidification de plusieurs espèces d'oiseaux d'eau de forte valeur patrimoniale : Sterne pierregarin, Sterne naine, Blongios nain, etc ;
- Constitue un site important d'hivernage pour certains oiseaux d'eau, notamment la Mouette mélanocéphale.

Plus de 150 espèces d'oiseaux fréquentent le site, dont 36 espèces sont d'intérêt communautaire.

Espèces nichant hors périmètre mais fréquentant le site pour s'alimenter, notamment en période de reproduction : Faucon pèlerin (1 couple), Grand-duc d'Europe (1 couple).

Aucun habitat ou espèce communautaire énoncé dans la FSD n'est présent sur le projet.

> ZPS FR9301569 « Vallons obscurs de Nice de Saint Blaise »

Le site, caractérisé par une morphologie très particulière, comporte des vallons humides, ombragés, très étroits et exceptionnellement profonds, appelés localement vallons obscurs. La porosité de la roche permet à toute la formation de constituer un réservoir d'eau qui retarde l'assèchement des sols de plusieurs semaines. Les canyons très encaissés, les tunnels et les voûtes présentent un intérêt géomorphologique exceptionnel.

Ces vallons sont le siège d'une végétation à affinité subtropicale et montagnarde comprenant des espèces très peu fréquentes. Ils abritent notamment des espèces montagnardes en situation abyssale (espèces plutôt montagnardes se développant là pratiquement au niveau de la mer) cohabitent avec des éléments de la flore subtropicale humide et diverses fougères. Ils ont une forte valeur patrimoniale faunistique, floristique et géomorphologique.

Aucun habitat ou espèce communautaire énoncé dans la FSD n'est présent sur le projet.

> Potentiel de la zone de projet

Le projet est situé sur un espace très anthropisé. De plus, ce dernier est isolé entre des voies de circulation fréquentées et autres ruptures (bâti, artificialisation de zones végétalisées, lignes HT...) limitant les échanges biologiques.

La portion concernée par l'aménagement de la promenade apparaît actuellement peu favorable au développement d'une dynamique écologique intéressante. Le projet a donc été en partie conçu pour améliorer cette valeur écologique et favoriser une augmentation de la diversité et de la richesse biologique du site ; notamment via des espaces replantés d'espèces locale adaptées.

Vis à vis du site « Basse vallée du Var »

L'ensemble est séparé par une route métropolitaine, la RM 6202 bis, qui induit une césure écologique très forte. Le projet se situe à l'amont hydraulique du Var. Même si le canal, objet de réaménagement, est en majeure partie de l'année en situation d'assec, les travaux seront préférentiellement réalisés en période estivale et assortis de mesures de prévention (aires étanches, interdiction des rejets dans le canal, mis en place de filtres à paille...) dans le but de prévenir toute contamination du Var en cas de fortes précipitations.

Vis à vis du site « Vallons obscurs de Nice de Saint Blaise »

Site éloigné et non relié fonctionnellement à la zone de projet.

J. Conclusion

Le projet envisagé Est susceptible **N'est pas susceptible**

D'avoir d'incidences sur les objectifs de conservation des sites Natura 2000 voisins pour les raisons suivantes :

- Aucune destruction ou détérioration d'habitats inscrits au FSD des sites et absence de continuité écologique fonctionnelle avec ceux-ci ;
- Aucune espèce sur la zone d'étude listée au FSD. La zone d'aménagement ne présente aucun enjeu de conservation car peu diversifiée et anthropisée ;
- Aucune destruction ou perturbation potentielles d'espèces ou d'habitats d'espèces inscrites aux FSD.

10. IMPACTS SPECIFIQUES DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Le projet, objet de la présente étude d'impact, comprend la création d'une voie d'accès d'une longueur de 90 m et d'une largeur de 8 m (dont 6,5 m de chaussée et 1,5 m de trottoir aménagé).

10.1. Conséquences prévisibles du projet sur l'urbanisation

Cette voie d'accès, ouverte à la circulation des véhicules à moteur, permettra la desserte future du Siège de la Chambre d'Agriculture des Alpes-Maritimes, des installations du CREAT. Elle constituera également la « voie pompiers » en cas d'incident nécessitant l'intervention des services de secours sur la future plateforme agroalimentaire. A ce titre, il est important de préciser que l'accès principal de la plateforme s'effectuera depuis le futur demi-échangeur de la Baronne, au sud du site.

La création de la voie d'accès accompagnera l'aménagement du site de La Baronne prévu dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National Eco-Vallée. Le rôle de cette infrastructure sera secondaire dans le fonctionnement futur du site.

10.2. Enjeux écologiques et risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet

La plateforme de la voie d'accès s'inscrit sur des friches ne présentant pas d'enjeu écologique (source : ECOSPHERE) et dont l'intérêt sur le plan agronomique est nul (source : Chambre d'Agriculture).

10.3. Analyse des coûts collectifs liés à la pollution de l'air et à l'effet de serre

10.3.1. Coûts liés à la pollution de l'air

10.3.1.1. Valeurs tutélaires

Le tableau suivant présente les valeurs tutélaires liées aux émissions polluantes du transport routier.

Figure 97 : Valeurs tutélaires (en €/100 véh.km) déclinées par type de véhicule

€/2010/100 VEH.KM	URBAIN TRES DENSE	URBAIN DENSE	URBAIN	URBAIN DIFFUS	INTERURBAIN
VP	15,8	4,3	1,7	1,3	0,9

VP Diesel	20,4	5,5	2,2	1,6	1,1
VP Essence	4,5	1,3	0,6	0,5	0,5
VP GPL	3,6	1	0,4	0,3	0,2
VUL	32,3	8,7	3,4	2,4	1,6
VUL Diesel	33,7	9,1	3,5	2,5	1,6
VUL Essence	6,3	1,9	0,9	0,8	0,8
PL diesel	186,6	37	17,7	9,4	6,4
Deux-roues	8,7	2,5	1	0,8	0,5
Bus	125,4	24,8	11,9	6,3	4,2

10.3.1.2. Application au projet

Le coût des nuisances liées à la pollution de l'air du fait de la réalisation de la voie d'accès s'élève à 0,11 €/jour pour les véhicules légers et 0,01 €/jour pour les poids-lourds soit un coût total de 0,12€/jour.

10.3.2. Coûts liés à l'effet de serre

Les valeurs tutélaires de la note méthodologique de 2014 sont récapitulées ci-dessous :

Figure 98 : Valeur tutélaires de la tonne de CO₂

	T CO ₂ EN €/2010
2010	32
2015	42
2025	73

10.3.2.1. Application au projet

Le coût des nuisances liées à l'effet de serre additionnel (monétarisation du CO₂) du fait de la réalisation du projet est de 0,15€/jour en 2025.

10.4. Evaluation de la consommation énergétique résultant de l'exploitation du projet

La circulation sur la voie d'accès entraînera la consommation de 0,8 L de pétrole par jour en 2025.

11. EVALUATION DU COUT DES MESURES ENVIRONNEMENTALES

La plupart des mesures environnementales préconisées dans la présente étude d'impact sont de type organisationnel et sont donc difficilement chiffrables.

Les coûts des mesures techniques ou d'accompagnement pouvant être chiffrées sont présentés dans le tableau ci-dessous :

PHASE	ENJEU	MESURE	COUT ESTIMATIF
<i>Travaux</i>	Eaux superficielles	Filtration des matières en suspension par filtres à paille : bottes de paille, toile de jute, fascines	≈ 250 €/filtre
	Flore protégée	Balisage des emprises : grillage d'avertissement, piquets bois	≈ 200 €/100m
	Environnement général	Accompagnement écologique en phase travaux : phase avant chantier (validation procédures), suivi de chantier, bilan de fin de travaux	≈ 1 000 €/mois
<i>Aménagée</i>	Eaux superficielles	Séparateur d'hydrocarbures	15 000 à 20 000 €

12. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME OPPOSABLES ET SON ARTICULATION AVEC LES DIFFERENTS PLANS, SCHEMAS, PROGRAMMES ET AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

12.1. Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme en vigueur

12.1.1. La Directive Territoriale d'Aménagement

La DTA des Alpes-Maritimes a été approuvée par décret en Conseil d'Etat le 2 décembre 2003.

Elle identifie la basse vallée du Var comme étant un secteur stratégique dans l'aménagement et le développement des Alpes-Maritimes. En effet, la basse vallée du Var constitue aujourd'hui l'articulation principale du département, l'axe naturel vers lequel converge la plupart des vallées du Haut-Pays.

Située au centre de l'agglomération azuréenne, elle concentre à son embouchure les infrastructures majeures des Alpes-Maritimes : l'aéroport de Nice Côte d'Azur, la voie ferrée, l'autoroute A8 et les routes nationale du littoral ou celle desservant la vallée. Cependant, cet espace stratégique offre, le plus souvent, l'image d'une entrée de ville où une urbanisation utilitaire s'est développée de façon relativement anarchique. Sa restructuration et sa requalification sont envisagées au travers de deux axes : la prévention des risques naturels, notamment le risque inondation provenant du Var et des vallons adjacents, et l'aménagement de la vallée.

La DTA fixe les objectifs de cet aménagement, à savoir :

- Transformer « l'espace-coupure » en « espace-lien » au centre de l'agglomération azuréenne, en s'appuyant sur la double structure plaine/coteau et rive droite/rive gauche ;
- Assurer un équilibre entre les besoins d'espace liés au fonctionnement de l'agglomération et le maintien d'espaces naturels et agricoles ;
- Permettre, par des densités significatives, une gestion économe de l'espace qui s'appuie sur l'organisation du réseau de transport en commun.

Le secteur de La Baronne est identifié au sein du secteur stratégique de la Basse Vallée du Var comme un espace d'urbanisation nouvelle et de restructuration.

Les aménagements projetés s'inscrivent dans le cadre du transfert du MIN vers le site de La Baronne. La compatibilité de ce programme avec la DTA des Alpes-Maritimes ayant été démontrée dans la Déclaration de Projet, le projet d'espaces publics portés par l'EPA Plaine du Var est donc compatible avec la DTA.

12.1.2. Le Schéma de Cohérence Territoriale

Prescrit le 13 novembre 2013, le SCoT est un document fondateur qui, au-delà de la mise en cohérence des politiques sectorielles (habitat, déplacement, économie, environnement) exprimera la stratégie de développement du territoire pour les quinze prochaines années.

La structure porteuse du SCOT est le Syndicat Mixte de l'Agglomération Nice Côte d'Azur.

A la date d'élaboration du présent document, le SCOT est toujours en cours d'élaboration.

12.1.3. Le Plan Local d'Urbanisme

Le PLU de la commune de La Gaude a été approuvé le 21 juin 2013 par délibération du Conseil Métropolitain.

12.1.3.1. Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Le PADD identifie le secteur de La Baronne comme un secteur d'urbanisation destiné à accueillir la plateforme agro-alimentaire permettant notamment le transfert du MIN actuel, et l'installation d'activités économiques et d'équipements collectifs divers.

12.1.3.2. Règlement des zones concernées par le projet

Zone A

La zone A correspond aux zones agricoles de la commune et aux jardins familiaux situés sous le village. La zone A comprend un sous-secteur Ac correspondant au corridor écologique sud qui relie les crêtes et les vallons.

Certains terrains compris dans la zone A peuvent être soumis à des risques naturels.

Ne sont autorisées, à l'exception de la zone Ac que :

- Les installations et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ;
- Les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole, sous conditions.

Les aménagements projetés concourent au fonctionnement des services publics en termes de desserte et de fonctionnalité, ils sont donc compatibles avec le caractère de la zone A.

Zone IIAU

La zone IIAU délimite les secteurs à caractère naturel de la commune, non équipés, destinés à être ouverts à l'urbanisation, à moyen terme. Elle est située sur les Plans du Var. Sa vocation est à usage d'activités agro-alimentaires. Cette zone est subordonnée à des orientations d'aménagement. L'article R. 123-6 du code de l'urbanisme précise que les orientations d'aménagement et le règlement définissent les conditions d'aménagement et d'équipement de la zone.

Sont autorisés, sous réserve de la réalisation des **équipements d'infrastructure (alimentation en eau, assainissement, voirie)** :

- **Les constructions nécessaires aux activités administratives et de logistique liées aux organisations professionnelles agricoles ;**
- **Les constructions et installations liées et nécessaires au fonctionnement du Marché d'Intérêt National** (notamment les commerces et services tels que restauration, station-service, services bancaires, etc.) ;
- Les constructions et installations liées aux activités agro-alimentaires ;
- Les constructions à usage d'activités de grossiste et de logistique ;
- Les constructions à usage d'habitation, si elles sont directement liées et nécessaires au fonctionnement, à la gestion, à la surveillance des occupations, installations et constructions autorisées dans la zone ;
- Les installations classées nécessaires au fonctionnement de la plateforme agro-alimentaire ;
- Les aires et les constructions à usage de stationnement nécessaires aux activités de la zone ;
- **Les affouillements et exhaussements du sol, liés et nécessaires aux constructions et leur desserte, installations, infrastructures autorisées dans la zone ;**
- Les installations et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services techniques.

Les espaces publics projetés assurent la desserte de constructions autorisées et sont donc compatibles avec le caractère de la zone.

Le projet se situe dans une zone soumise au risque naturel inondation. Le règlement de la zone IIAU dispose, à ce titre, que dans les zones soumises à des risques naturels, les occupations et utilisations des sols autorisées avec ou sous conditions dans les zones non soumises à risques naturels à condition qu'elles soient autorisées par le PPR et qu'elles respectent les prescriptions dudit plan, ainsi que les travaux, aménagements destinés à pallier les risques.

Dans la mesure où les aménagements projetés n'augmentent pas le risque inondation, ils sont compatibles avec le règlement de la zone IIAU.

La frange paysagère est identifiée comme « espace à planter » sur le plan de zonage. Le règlement de la zone IIAU précise que dans ces espaces sont autorisés les cheminements piétons et les bassins d'ornement paysagers.

La frange paysagère est donc bien compatible avec le règlement de la zone IIAU.

Zone UB2

La zone UB délimite au-dessus du village, au hameau de la Basse Gaude et à La Baronne, les quartiers ayant une vocation de centre urbain, en continuité des deux centres historiques. Les modes d'occupation des sols y sont diversifiés.

La zone UB se décompose en deux secteurs UB1 et UB2 situés dans les quartiers suivants :

- UB : au-dessus du village ;
- UB1 : aux Nertières ;
- **UB2 : à la Basse Gaude et à La Baronne.**

Hors des zones soumises à des risques naturels, les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après :

- Les installations classées soumises à autorisation ou à déclaration liées à la vie quotidienne admises à condition qu'elles ne présentent aucune inconvénient ni nuisance pour le voisinage ;
- Les affouillements et exhaussements du sol, liés et nécessaires aux constructions et leur desserte, installations, infrastructures autorisées dans la zone, Les mouvements de sol seront réduits au maximum ;
- **Les installations et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics.**

Dans les zones soumises à des risques naturels :

Les occupations et utilisations des sols autorisées avec ou sous conditions dans les zones non soumises à risques naturels à condition qu'elles soient autorisées par le PPR ou l'étude géotechnique et qu'elles respectent les prescriptions dudit plan ou de ladite étude, ainsi que les travaux, aménagements destinés à pallier les risques.

Les aménagements projetés concourent au fonctionnement des services publics en terme de desserte et de fonctionnalité et dans la mesure où ils n'augmentent pas le risque inondation, ils sont compatibles avec le règlement de la zone UB2.

12.1.3.3. Emplacements réservés

La frange paysagère concerne très partiellement l'ER n°44 « Création d'un jardin public » dont le bénéficiaire est la commune. Le projet nécessite une rectification de l'emplacement réservé.

En conclusion, le projet est compatible avec le règlement du PLU de La Gaude mais nécessite la rectification d'un emplacement réservé.

12.2. Compatibilité du projet avec les documents cadres ou schémas d'aménagement à portée réglementaire

12.2.1. Le Plan de Déplacements Urbains

Le premier Plan de Déplacements Urbains de Nice Côte d'Azur, en vigueur, a été approuvé le 28 janvier 2008. Les prescriptions de ce document en vigueur sont applicables sur le territoire de la commune de La Gaude.

Les principaux enjeux du PDU se définissent comme suit :

- Fédérer les acteurs des différentes autorités ;
- Améliorer la sécurité des déplacements ;
- Maintenir et développer les conditions de mobilité nécessaires au bon fonctionnement économique de l'agglomération ;
- Maîtriser l'étalement urbain ;
- Promouvoir les modes alternatifs à la voiture individuelle ;
- Développer un meilleur équilibre entre centre et régions périphériques ;
- Permettre la réappropriation citoyenne de l'espace public.

La frange paysagère établira une liaison douce à partir du hameau de La Baronne et sera notamment raccordée à la voie verte « Gilette-Carros » au sud. Elle permettra donc de sécuriser les déplacements doux et en assurera la promotion grâce à des aménagements qualitatifs. De plus, cet espace sera ouvert au public ce qui permettra notamment aux riverains de s'approprier cet espace. Le projet est donc compatible avec le PDU.

12.2.2. Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique de la région PACA été adopté en séance plénière du Conseil Régional le 17 octobre 2014, puis arrêté par le préfet de Région le 26 novembre 2014.

Le plan d'action stratégique repose sur 4 orientations :

- Orientation stratégique 1 : Agir en priorité sur la consommation d'espace par l'urbanisme et les modes d'aménagement du territoire pour la préservation des réservoirs de biodiversité et le maintien de corridors écologiques ;
- Orientation stratégique 2 : Maintenir du foncier naturel, agricole et forestier et développer des usages durables au regard des continuités écologiques ;
- Orientation stratégique 3 : Développer les solutions écologiques de demain en anticipant sur les nouvelles sources de fragmentation et de rupture ;

- Orientation stratégique 4 : Restaurer, protéger et développer une trame d'interface terre-mer dont le fonctionnement semble directement lié à la création ou à la conservation de réservoirs de biodiversité littoraux ou marins.

Si le projet n'impacte pas d'éléments de la Trame Verte et Bleue régionale, on rappellera toutefois sa proximité avec le Var et les coteaux de La Gaude qui constituent des « réservoirs de biodiversité ».

Le principal aménagement consiste en la réalisation d'une frange paysagère située à l'interface entre le hameau de La Baronne, l'ouest, et les terrains d'implantation du futur MIN, à l'est. Cette frange paysagère permettra de restaurer cet espace qui ne présente aujourd'hui qu'une fonction utilitaire pour la collecte des eaux pluviales. En effet, le parti d'aménagement prévoit la constitution d'un véritable corridor écologique favorable à la faune. Cet aménagement constitue intrinsèquement une mesure de réduction des impacts liée au futur MIN.

Par sa nature et ses caractéristiques le projet s'inscrit en totale adéquation avec les orientations 1, 2 et 3 du SRCE. Le projet est donc compatible avec le SRCE.

12.2.3. Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

Le SDAGE Rhône-Méditerranée 2010-2015 et son programme de mesures associé ont été adoptés par le comité de bassin en date du 16 octobre 2009. Ces documents ont été approuvés le 20 novembre 2009 par le Préfet coordonnateur de bassin, Préfet de la Région Rhône-Alpes.

Le SDAGE est entré en vigueur le 21 décembre 2009 comme sur les 7 autres bassins hydrographiques métropolitains, pour une durée de 6 ans. Il est actuellement en cours de révision.

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

1. Prévention : privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité ;
2. Non dégradation : concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques ;
3. Vision sociale et économique : intégrer les dimensions sociale et économique dans la mise en œuvre des objectifs environnementaux ;
4. Gestion locale et aménagement du territoire : organiser la synergie des acteurs pour la mise en œuvre de véritables projets territoriaux de développement durable ;
5. Pollutions : lutter contre les pollutions en mettant la priorité sur les pollutions toxiques et la protection de la santé;

6. Des milieux fonctionnels : préserver et développer les fonctionnalités naturelles des bassins et des milieux aquatiques ;
7. Partage de la ressource : atteindre et pérenniser l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir ;
8. Gestion des inondations : gérer les risques d'inondation en tenant compte du fonctionnement naturel des cours d'eau.

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

Le projet d'aménagement des espaces publics rentre dans le cadre de plusieurs orientations fondamentales, à savoir :

- Orientation fondamentale 2. « *Non dégradation : concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques* »
 - 2-01. « *Elaborer chaque projet en visant la meilleure option environnementale compatible avec les exigences du développement durable* » → Le cordon forestier dense créé à l'interface avec le hameau de La Baronne permettra de répondre à la problématique d'intégration paysagère du MIN. Sa gestion sera respectueuse de l'environnement grâce à des techniques issues du génie écologique ;
 - 2-03. « *Définir des mesures réductrices d'impact ou compensatoires à l'échelle appropriée et visant la préservation du fonctionnement des milieux aquatiques* » → Malgré la faible sensibilité des milieux récepteurs, des mesures seront prises pour prévenir les pollutions en phase chantier et en phase exploitation. Le parti paysager retenu permettra de développer le potentiel écologique du canal des Iscles. De plus, l'aménagement d'une banquette enherbée entre le canal et la RM 2209 contribuera à l'abattement de la pollution chronique générée par la circulation sur cet axe.
- Orientation fondamentale 5. « *Pollutions : lutter contre les pollutions en mettant la priorité sur les pollutions toxiques et la protection de la santé* »
 - 5A-05. « *Adapter les conditions de rejet pour préserver les milieux récepteurs particulièrement sensibles aux pollutions* » → Les eaux de ruissellement de la voie d'accès seront traitées par un séparateur d'hydrocarbures avant rejet dans le canal des Iscles. Les surfaces végétalisées créées entre la RM 2209 et le canal des Iscles assureront un rôle de filtration des polluants routiers ce qui constituera une amélioration par rapport à la situation actuelle.
- Orientation fondamentale 6. « *Des milieux fonctionnels : préserver et développer les fonctionnalités naturelles des bassins et des milieux aquatiques* »

- 6C-03. « *Contribuer à la constitution de la trame verte et bleue* » → Le parti d'aménagement de la promenade valorisera le potentiel écologique du site. Le but est de créer tout le long du canal, une plantation forestière dense et apte à constituer un relais naturel pour la faune et la flore. Les boisements vont, en effet, permettre la mise en place de conditions favorables à la petite faune : arbres à baies pour l'alimentation, haies vives pour s'abriter, hautes tiges pour nicher... On pourra ici parler de « corridor écologique » ou d'îlot floristique et faunistique pour qualifier cet espace.

- 6C-07. « *Mettre en œuvre des interventions curatives adaptées aux caractéristiques des différents milieux* » → La canne de Provence et l'ailante sont présents localement. Dans le cadre des travaux, un plan sera élaboré dans le but d'éradiquer ces espèces envahissantes et d'éviter leur dissémination

Le projet satisfait plusieurs orientations fondamentales du SDAGE. Il est donc compatible avec ce dernier.

12.2.4. Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux

12.2.4.1. Le SAGE en vigueur

Dans l'attente de l'approbation du nouveau SAGE, le SAGE en vigueur est celui qui a été validé en juin 2007.

Un objectif global énoncé dans le SAGE est de « Favoriser les tendances au retour du faciès méditerranéen du lit du Var en valorisant les ressources naturelles et développer la connaissance du fonctionnement dynamique de la vallée pour l'inscrire dans toutes les démarches de gestion de l'eau et de l'aménagement du territoire ».

Trois autres objectifs thématiques découlent de ce dernier :

- *Préserver la ressource en eau ;*
- **Gérer les risques** → *Le projet a été élaboré de manière à maintenir les capacités hydrauliques du canal des Iscles ce qui garantit donc sa neutralité vis-vis du risque inondation.*
- **Valoriser les milieux** → *Le parti d'aménagement retenu permet de valoriser le potentiel écologique du canal des Iscles pour en faire un véritable espace de biodiversité fonctionnel. On pourra ici parler de « corridor écologique » ou d'îlot floristique et faunistique pour qualifier cet espace.*

Par sa conception, le projet est compatible avec le SAGE de 2007.

12.2.4.2. Le projet de SAGE

Le SAGE est en cours de révision pour être conforme à la Loi sur l'eau et les milieux aquatiques, adoptée le 30 décembre 2006, et au SDAGE Rhône méditerranée 2010-2015 qui est entré en vigueur le 17 décembre 2009. Cette révision est déjà bien avancée avec un calendrier prévisionnel, suite à sa validation par la Commission Locale de l'Eau, dont l'EPA est membre, le 27 janvier 2014 et par le Comité de Bassin Méditerranée Corse le 27 mai 2014. L'approbation est actuellement en cours.

Le SAGE révisé sera alors constitué d'un Plan d'Aménagement et de Gestion Durable de la ressource et d'un règlement, opposable aux tiers.

Le SAGE Var est fondé sur la reconnaissance des différents espaces définis chacun par leur fonction spécifique vis à vis de la ressource en eau. Le SAGE reconnaît ainsi trois « espaces SAGE » plus Un :

- Un « espace nappe » de préservation de la ressource. Cet espace permet à la ressource souterraine de conserver son niveau d'abondance et de qualité actuel. Il est délimité en surface par la présence de la nappe en sous-sol et prend en compte les relations entre nappes, substrats et rivière ;
- Un « espace vital » de fonctionnalité écologique. Cet espace permet au fleuve le bon écoulement de ses eaux, le libre charriage des matériaux, en particulier lors des épisodes de crues, et la libre circulation des poissons. Les conditions propices au libre écoulement sont celles qui favorisent l'auto entretien du lit et le rééquilibrage du profil en long ;
- Un « espace pluvial » pour favoriser la maîtrise des ruissellements pluviaux. Par la nature des sols et de leur couvert végétal, ces espaces favorisent le recueil et l'écoulement naturel des eaux pluviales. En amont, les coteaux ralentissent les eaux de ruissellement, à l'aval, dans la plaine, les canaux favorisent leur évacuation en limitant les débordements ;
- Un « espace vallée » constitué par la partie du bassin versant du Var qui se trouve incluse dans le périmètre du SAGE et comprenant l'embouchure, soit la baie de Nice. Le SAGE reconnaît à cet espace la qualité totale des différents espaces liés à la ressource. Il lui attribue la fonction identitaire et patrimoniale du bassin versant.

Le projet se situe dans plusieurs espaces : l'espace nappe, l'espace pluvial et l'espace vallée.

Toutefois, du fait de la nature même des aménagements projetés seules certaines dispositions relative à l'espace pluvial (2 articles) trouvent à s'appliquer au projet :

- 48. « Entretien des vallons et canaux : les documents d'urbanisme et les opérations d'aménagement du territoire doivent prendre en compte le réseau hydraulique de la basse vallée du Var de manière à identifier dans chaque projet les vallons, les vallons canalisés et les canaux agricoles et respecter leur fonctionnement hydraulique et écologique. » → Le canal des Iscles est un ancien ouvrage agricole qui n'assure plus aujourd'hui qu'une fonction de collecte et de transport des eaux pluviales. Le projet

permettra, d'une part, de préserver sa capacité hydraulique, d'autre part, de développer son potentiel écologique grâce au parti d'aménagements paysager inspiré des techniques de génie écologique pour la restauration des milieux.

- 49. « Lutter contre les apports de pollution des infrastructures de transport : toutes les nouvelles infrastructures routières doivent aujourd'hui être équipées de dispositifs de rétention des eaux et de traitement pour les pollutions diffuses et accidentelles. Les infrastructures existantes présentant un risque important de pollution doivent faire l'objet d'une politique de mise à niveau progressive, et à l'occasion des programmations de travaux de réaménagement, pour se prémunir du risque de pollution diffuse et accidentelle. » → Les eaux de ruissellement générées par la voie d'accès seront collectées par un réseau de collecte spécifique puis acheminées vers un séparateur d'hydrocarbures qui assurera un traitement qualitatif avant rejet dans le canal des Iscles. En outre, l'enherbement des surfaces comprises entre le canal et la RM 2209 assurera un abatement de la pollution chronique générée par cette infrastructure.

Par les équipements qu'il intègre, le projet est compatible avec le projet de SAGE.

13. PRESENTATION DES METHODES UTILISEES POUR ETABLIR L'ETAT INITIAL ET EVALUER LES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

Dans la mesure où les documents source exploités pour l'élaboration de la présente étude d'impact ont été systématiquement cités en référence au fil du document, ne sont présentés dans ce chapitre que les méthodes d'analyse particulières et les logiciels spécialisés mis en œuvre.

13.1. Etablissement de l'état initial

13.1.1. Approche générale

Cette approche est basée sur :

- Des recherches bibliographiques ;
- La consultation des services administratifs ;
- Deux visites de terrains.

13.1.2. Approche spécifique

Des études géotechniques comprenant des sondages ainsi qu'une étude historique et documentaire sur la pollution des sols ont été réalisées par le bureau d'études ERG, spécialisé en géotechnique et environnement.

Des expertises naturalistes ont été réalisées par le bureau d'études ECOSPHERE en 2012. Ces expertises sont basées sur le recueil de données naturalistes (analyse de documents, personnes ressources) et sur des recherches de terrain qui ont été réalisées durant les périodes optimales d'observation des espèces concernées.

Une étude visant à déterminer la potentialité agronomique des parcelles de l'aire d'étude a été menée par la Chambre d'Agriculture.

13.2. Evaluation des effets

13.2.1. Aspects hydrauliques

Le calcul de la capacité hydraulique du canal des Iscles a été réalisé au moyen de la formule de Manning-Strickler couramment employée.

$$Q = K \times RH^{2/3} \times I^{1/2} \times S$$

Avec :

Q : débit en m³/s

K : coefficient de rugosité

RH : rayon hydraulique avec : $RH = S/P$

S : section mouillée en m²

P : périmètre mouillé en m

I : pente en m/m

La pente du canal des Iscles est égale à 0.5%.

13.2.2. Estimations des émissions polluantes

Le calcul des émissions polluantes et de la consommation énergétique ainsi que les coûts collectifs des pollutions et nuisances est réalisé à partir du logiciel IMPACT fourni par l'ADEME.



14. DIFFICULTES RENCONTREES

Aucune difficulté particulière n'a été rencontrée lors de l'élaboration de la présente étude d'impact.

15. AUTEURS DE L'ETUDE

La présente notice d'impact a été élaborée par la société Ingérop Conseil & Ingénierie pour le compte de l'EPA Eco-Vallée Plaine du Var.

Les personnes qui ont contribué à son élaboration sont :

M. Albin PECHTAMALDIAN, Chargé d'études Environnement
M. Julien BURATO, Chargé d'études Environnement
Mme. Isabelle ODRAT, Cartographe

Sous la direction de :

M. Romain ROCHE, Directeur de Projet Environnement
M. Damien CAREL, Chef de Projet Environnement

Avec l'appui technique de l'EPA Eco-Vallée Plaine du Var.