
CHAPITRE 3 : EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

Ce chapitre traite de **l'évaluation des effets du projet sur l'environnement**, pour chaque domaine étudié dans la partie de l'état initial.

Seront pris en compte les effets :

- Positifs et négatifs
- Cumulatifs
- Directs et indirects
- A court, moyen et long terme
- Permanents et temporaires (sous-entendu durant la phase des travaux).

Quelques définitions :

- **Effet direct** : effet inhérent au projet sans aucun intermédiaire.
- **Effet indirect** : effet qui résulte d'une relation de cause à effet ayant pour origine un effet direct ou une mesure de protection.
- **Effet cumulatif** : effet qui résulte du cumul d'impacts élémentaires.
- **Effet temporaire** : un effet est temporaire s'il disparaît, soit immédiatement, soit progressivement.

L'analyse des effets du projet sur l'environnement sera effectuée d'abord à travers la **phase chantier** puis lors de la **phase d'exploitation**.

1. EFFETS NOTABLES PROBABLE EN PHASE CHANTIER

1.1. Effets temporaires sur la climatologie

Le projet, de petite échelle, n'aura pas d'impact direct notable sur la climatologie régionale et locale, en phase chantier. Les caractéristiques techniques de l'opération du square Bènes n'auront pas d'effet sur les mouvements d'air, les températures ou encore sur les phénomènes de formation de brouillard.

1.2. Effets temporaires sur la production de déchets

L'essentiel des déchets sera généré durant la phase travaux, sur le site projet. Il conviendra de collecter et de valoriser, si possible :

Terres végétales et déblais :

Ces matériaux sont issus des travaux de terrassement des nouveaux logements et square. Dans le meilleur des cas, ces terres et matériaux de déblais pourront être réutilisés sur le chantier en tant que remblais.

Déchets de chantier :

Les déchets de chantier (déchets d'emballages, chutes de matériaux, bois, carton, acier, plastique...), en quantité importante, seront principalement générés par les travaux réalisés sur l'actuel square ainsi que dans le jardin au sud du secteur (future écoles) (les cartons, les films plastiques, les palettes, les chutes de métaux, ...)

Ces déchets composés de matériaux divers seront triés, sélectionnés selon leur pouvoir polluant (déchet inerte ou non inerte). Chaque type de déchet sera alors transporté vers un centre spécialisé, soit en dépollution, soit en revalorisation (recyclage) en vue d'une réutilisation ultérieure.

1.3. Effets sur les eaux superficielles et souterraines

En phase travaux, la principale incidence, sur le milieu physique concerne le risque accidentel de pollution de la nappe superficielle ou du sol par le déversement d'hydrocarbures ou d'huiles de moteur. Ces produits, s'infiltrant dans le sol, pourraient contaminer la nappe phréatique.

Le tassement et l'imperméabilisation partielle du sol de l'actuel square Bènes auront un impact sur le ruissellement des eaux de pluie puisque celles-ci ne pourront plus s'infiltrer dans le sol. Celles-ci devront donc être collectées au sein du réseau de collecte des eaux pluviales qui dessert le site projet.

1.4. Effets sur la géologie et la gestion des sols

Le déplacement de terre au niveau des zones de terrassement n'a pas d'effet notable sur la géologie. Les volumes de matériaux ne sont pas significatifs et à l'état initial, les terrains ont déjà été remaniés et terrassés.

1.5. Effets sur les milieux naturels

Ce projet prévoit le réaménagement du square en plus aéré en termes de paysagement et de plantations. De manière partielle, et pas sur tous les bâtiments, le parti d'aménagement prévoit des toitures et façades végétalisées.

L'objectif est de rendre ce square plus perméable aux déplacements piétons et de conserver voire augmenter l'aspect « végétation » dans le centre-ville.

Durant la phase de chantier, les sujets transplantables (oliviers principalement) seront stockés en pépinière puis replantés au sein du square.

En revanche, les deux cèdres bleus seront abattus pour des questions de sécurité.

Les nouveaux sujets d'arbres seront plantés en pleine terre, un soin particulier sera apporté aux choix des essences locales et adaptées au contexte méditerranéen.

La plantation d'espèces exotiques envahissantes ou allergisantes sera proscrite.

1.6. Effets temporaires sur le milieu humain

La zone d'implantation du projet du square Bènes se situe en zone urbaine, au centre-ville de Saint-Laurent-du-Var.

Des nuisances sur la qualité de vie et la tranquillité seront à prévoir. Les nuisances potentielles concernées seront :

- Le bruit généré par la circulation de véhicules d'approvisionnement, des engins de chantier et la manipulation du matériel ;
- Le trafic supplémentaire induit par les engins de travaux sur les routes d'accès aux zones de chantier (acheminement du matériel, véhicules du personnel des entreprises du chantier...) ;
- Les poussières générées par l'évolution des engins sur le site des travaux, ainsi que les véhicules transportant les matériaux.

Les travaux présentent également une incidence potentielle sur l'économie intercommunale (mobilisation des entreprises pour ces travaux, location de matériel TP, emploi d'intérimaires, hébergements, restauration).

2. EFFETS NOTABLES PROBABLES DU PROJET EN PHASE D'EXPLOITATION

2.1. Effets sur le climat

A l'échelle du site, au vu de la faible ampleur du projet, les impacts potentiels restent négligeables. Les conditions d'exploitation du site n'auront pas d'influence sur le climat local.

2.2. Effets sur les sols et sous sols

A l'état initial, l'aire d'étude est déjà très urbanisée. En phase d'exploitation, l'occupation et l'utilisation du sol ne seront pas modifiées mais simplement relocalisées.

Le projet devra prendre en compte dans sa bande à l'Ouest des prescriptions induites par la zone bleue du PPR Incendie de Forêt (PPRIF).

2.3. Effets sur les eaux superficielles et souterraines

Les impacts du projet et des voies d'accès sur les eaux de ruissellement, superficielles et souterraines, durant la phase d'exploitation, seront limités. Le projet n'induit aucune modification majeure de la circulation des eaux souterraines et superficielles par rapport à l'état initial. L'exploitation du site n'aura pas d'influence sur le fonctionnement hydraulique, hydrologique et hydrogéologique du site. La gestion des eaux pluviales sera assurée par le réseau de collecte déjà en place.

2.4. Effets sur les risques naturels

Ce projet n'accentuera pas les risques d'inondation de plaine lagunaire ou de retrait-gonflement des argiles. Simplement, lors de la demande de permis de construire, des prescriptions particulières seront données pour la réalisation des nouvelles constructions. Ces prescriptions devront contenir l'application des nouvelles règles de construction parasismique.

2.5. Effets sur le milieu naturel

Le réaménagement du square au travers son parti paysager améliorera la fonctionnalité écologique en permettant des liens fonctionnels avec la forêt de la Vallière.

(Cf. Mesures).

3. EVALUATION DES INCIDENCES SUR LES SITES NATURA 2000

(Cf. formulaire simplifié d'évaluation des incidences Natura 2000 en annexe)

Le formulaire conclut que le projet n'est pas susceptible d'avoir d'incidence sur les sites Natura 2000 environnants compte tenu de la discontinuité écologique existante entre le site projet et les sites Natura 2000.

4. EFFETS CUMULÉS DU PROJET AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS

4.1. Rappel réglementaire et méthodologie

Le décret n° 2012-2616 du 2 mai 2012 relatif à l'évaluation environnementale de certains plans et document ayant une incidence sur l'environnement comporte à l'article R. 122-20 les éléments devant être traités dans l'évaluation dont un chapitre spécifique à **l'analyse des effets cumulés de l'OAP avec d'autres projets connus**.

Le Code de l'Environnement précise que l'évaluation environnementale doit comprendre une analyse des effets cumulés de la modification du document d'urbanisme avec d'autres modifications connues.

La méthodologie est d'effectuer une analyse proportionnée des modifications du document d'urbanisme et de cumuler les effets avec les projets connus.

Ces modifications sont celles qui, lors du dépôt de l'évaluation environnementale :

- ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 du Code de l'Environnement et d'une enquête publique,
- ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du Code de l'Environnement et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement a été rendu public.

Le site internet de la DREAL PACA précise que sont également exclus de l'analyse des effets cumulés les modifications déjà réalisés et approuvés.

4.2. Périmètre d'étude

Les documents ayant faits l'objet d'une modification récente sont :

(Pas d'avis sur le site de DREAL dans le périmètre retenu – Communes de Saint-Laurent-du-Var et de Nice au 03/08/2016)

Cependant, la réhabilitation du square Bènes, aura des impacts à l'échelle de la commune de Saint-Laurent-du-Var et du territoire Ouest du territoire niçois, en partie basse de la plaine du Var.

Ainsi, le périmètre d'étude comprend :

=> **La commune de Saint Laurent du Var** et **la partie basse de la plaine du Var** sur Nice.

4.3. Présentation des projets situés au sein du périmètre d'étude des effets cumulés

Seules les modifications des plans, schémas, programmes ou documents de planification ayant un lien avec le périmètre d'étude faisant l'objet d'une modification du PLU dans le cadre de la création d'une OAP seront retenues.

Les projets à prendre en compte sont :

- Rénovation et extension du site de CAP 3000 (Commune de Saint-Laurent-du-Var),
- Les travaux de confortement des berges (commune de Saint-Laurent-du-Var),
- L'aménagement du quartier Nice-Méridia (commune de Nice),
- L'aménagement du dépôt du tramway et du pôle multimodal (commune de Nice),
- Pôle d'échanges de Nice Saint-Augustin.

=> Rénovation et extension du site de Cap 3000 :

La rénovation / extension du centre commercial Cap 3000, avec la création de 26 000 m² de surface de vente et 9 271 m² de surface de restaurants et services, portant ainsi la surface de vente du centre commercial à 63 946 m² :

- l'extension du bâtiment commercial / réorganisation interne des surfaces de vente au rez-de-chaussée et premier niveau actuel en prenant en compte les nouvelles surfaces disponibles,
- la redéfinition architecturale du bâtiment,
- la réalisation d'un parking en silo de 5 niveaux au Nord du bâtiment commercial et de 2 niveaux souterrains au Sud du bâtiment commercial. Le nombre de parkings prévu est de l'ordre de 4 500,
- *la modification des voies internes au centre commercial et la création d'une trémie de sortie du parking à l'Ouest du centre, sous l'avenue Donadéi, débouchant sur l'avenue Bérenger,*

Seuls les travaux de voiries sont soumis règlementairement à étude d'impact. Toutefois et comme souhaité par la DREAL, l'étude d'impact a porté sur la totalité de l'opération.

Pour la rénovation / extension du centre commercial Cap 3000), les principaux impacts identifiés sont les suivants :

- impacts en phase chantier : conditions de circulation modifiées, émissions de poussières, risques de pollution accidentelle des eaux, émissions sonores, dérangement d'espèces faunistiques à enjeux de conservation (définition d'un phasage des travaux permettant de réduire ce risque au minimum),
- effet positif du projet dans le domaine des risques, et notamment du risque inondation : le chenal d'évacuation des eaux de surverse de la crue exceptionnelle du Var du PPRI (5 000 m³/s) a un impact favorable sur la mise en sécurité du quartier du Lac contre les inondations,
- prise en compte de la ZPS proche dans la définition de l'éclairage et du vitrage du bâtiment de Cap 3000, afin de ne pas déranger ou augmenter la mortalité des oiseaux,
- impact positif sur la population et les activités économiques par la fluidification du trafic dans le secteur et par le développement des activités économiques permis par le projet (consolidation des emplois existants, création d'emplois nouveaux),
- amélioration des conditions de circulation sur les voies d'accès pour l'ensemble du secteur et absorption des flux de trafic supplémentaires générés par le projet de rénovation / extension de Cap 3000,
- amélioration des déplacements modes doux dans le secteur et création de stationnements spécifiques pour le covoiturage au sein du centre commercial,
- requalification et revalorisation paysagère du site.

=> Aménagements des espaces publics du quartier du pôle d'échanges de Nice Saint-Augustin :

Le quartier du pôle multimodal de Nice-Saint Augustin se positionne comme un périmètre à très haut niveau d'innovation au service des usagers pour une mobilité durable et optimisée. Il sera le premier des nœuds de services de transports programmés dans la chaîne de pôles d'échanges multimodaux prévus sur Nice et la plaine du Var. Sa proximité directe avec l'aéroport de Nice Côte d'Azur et le quartier d'affaire de l'Arénas en fait une entrée de ville à vocation internationale.

Afin de conforter cette vocation, le site fera également l'objet d'un programme de renouvellement urbain du tissu existant, une recomposition et une modernisation de l'armature commerciale, le tout accompagné d'un programme de mise en valeur du paysage.

Sur une emprise de 8 ha, les espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport accompagnent les fonctionnalités de transports et réalisent le lien au sein du quartier du pôle d'échanges multimodal avec le programme immobilier prévisionnel du pôle qui se compose de 5 îlots et comporte plusieurs équipements et infrastructures de transport.

L'insuffisance structurelle du réseau routier, face à un mélange de trafics de transit interurbains et de desserte locale, la dégradation continue de son niveau de service, sans alternative satisfaisante vers les transports collectifs, la sous-utilisation du système ferroviaire a en effet conduit à la nécessité de développer un quartier articulé autour d'un pôle stratégique sur ce secteur, nœud de connexion de l'ensemble des infrastructures, train, Ligne ferroviaire nouvelle, tram, bus interurbain, taxis, vélos, ...

La réalisation du quartier du pôle d'échanges multimodal constitue ainsi le premier maillon d'un grand quartier de ville, qui sera édifié par la suite dans le cadre d'une Zone d'Aménagement Concerté. Ces deux projets situés dans des territoires emboîtés sont totalement complémentaires et constituent globalement l'opération du Grand Arénas, opération portée par l'EPA :

- le quartier du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport se structure autour d'un projet de création d'îlots urbains et d'infrastructures de transports : gare TER/TGV, gare routière, station de tramway, voiries de desserte, parkings, places publiques, rues...
- la Zone d'Aménagement Concerté - ZAC du Grand Arénas : bureaux, logements, hôtels, commerces et services, parc des expositions, espaces publics... (voir chapitre 7.2.3. ci-avant).

Toutefois, l'EPA a mis en place un processus de pilotage pour une organisation concertée des maîtrises d'ouvrage concernant les projets prévus dans le périmètre du quartier du pôle d'échanges ou dans un environnement proche avec des calendriers de réalisation échelonnés dans le cadre d'un planning opérationnel.

Ainsi, les espaces publics constituent à eux seuls une opération que l'EPA pilote en partenariat avec les autres acteurs du projet du Grand Arénas pour une conception d'ensemble cohérente. Ces espaces sont structurés autour d'un axe nord-sud support des transports collectifs en site propre pour la ligne est-ouest du tramway, une voie bus dédiée dans chaque sens, une piste cyclable et des cheminements piétons. Cet axe a été dessiné dans la continuité de la future voie de 40 m qui dessert la Plaine du Var. Un axe vers l'Est, support de l'un des demi-quais de la station de tramway sera aménagé exclusivement pour les modes doux.

Les principaux impacts identifiés du projet d'aménagement du quartier du pôle d'échanges multimodal sont les suivants :

- impacts en phase chantier : conditions de circulation modifiées, nuisances sonores, émissions de poussières, risques de pollution accidentelle de la ressource en eau, ...
- gestion du risque d'inondation par la réalisation d'un schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble,
- effets positifs sur le contexte socioéconomique, attractivité du quartier (création de bureaux, équipements),
- impacts positifs sur les déplacements : amélioration des conditions de déplacements qui conduira à une forte augmentation des usages des TC
- réduction des espaces imperméabilisés par la création de 25% d'espaces en pleine terre,
- amélioration du cadre de vie : réorganisation et amélioration des espaces publics,
- impact positif sur le paysage : création d'un paysage structuré.

=> ZAC « Nice Méridia »

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

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

Initiée sur un premier périmètre opérationnel d'environ 24 ha, Nice Méridia a vocation à se développer à terme sur un périmètre plus large, en se fondant sur une synergie entre espaces de développement urbain, parc des sports, éco-parc et en garantissant la cohérence avec les opérations du Grand Arénas et des Moulins, au Sud et du stade Allianz Riviera, au Nord. Le programme prévoit de réaliser environ 347 000 m² de programmes immobiliers mixtes dans la première tranche opérationnelle d'environ 24 ha, avec à terme 2 500 logements et 5 000 emplois.

L'opération Nice Méridia comprendra ainsi :

- des espaces publics diversifiés (réseau viaire et espaces publics paysagers,
- une mixité sociale et fonctionnelle (logements libres, logements sociaux, activités, commerces, bureaux, parkings silos, établissements d'enseignement primaire et supérieur, centres de recherche public et privé),
- une forte présence de la nature au travers du traitement des sols, du végétal et de l'eau au sein des espaces publics (idée de la ville-jardin).

Les principaux impacts identifiés pour la ZAC Nice Méridia sont les suivants :

- impacts en phase chantier : conditions de circulation modifiées, émissions de poussières, risques de pollution accidentelle des eaux, émissions sonores,
- faible modification de la topographie du fait d'un terrain initialement plan et donc de terrassements limités,
- impacts négatifs faibles sur l'activité agricole : consommation de terres agricoles, mais réinstallation prévu de l'agriculteur présent sur une autre parcelle à proximité du site,
- augmentation des surfaces imperméabilisées, compensée par la création d'un réseau de collecte des eaux pluviales et de structures de rétention avec dépollution avant rejet dans le réseau,
- destruction possible de flore protégée (alpage aquatique) : réalisation d'un dossier de demande de dérogation à la destruction d'espèce protégée (dossier CNPN) permettant de définir des mesures d'évitement et de réduction, puis des mesures de compensation,
- dérangement d'espèces faunistiques à enjeux de conservation (définition d'un phasage des travaux permettant de réduire ce risque au minimum),
- prise en compte de la ZPS proche dans la définition de l'éclairage, afin de ne pas déranger ou augmenter la mortalité des oiseaux,
- effets positifs sur le contexte socioéconomique, attractivité du quartier (création de logements et d'emplois, d'équipements),
- requalification et revalorisation paysagère du site, création d'un paysage structuré et présentant un équilibre entre constructions, voiries et espaces verts.

=> Travaux de protection hydraulique de Saint-Laurent du Var contre les crues du Var

Les travaux de protection hydraulique de Saint-Laurent du Var ont pour objectif de construire une digue équivalente aux protections qui ont récemment été confortées et surélevées sur la rive opposée côté Nice. Cette protection doit répondre aux critères qualifiant une digue de résistante dans le PPRI de la Basse Vallée du Var.

En rive droite, à Saint-Laurent du Var, les protections, sur une longueur de 3,2 km, ne sont pas considérées comme résistantes, soit à cause d'un risque d'érosion des digues existantes, soit à cause de l'absence de tout dispositif de protection de la berge.

Le projet ici évoqué concerne une première phase du dispositif d'aménagement répondant aux critères de digue résistante et concerne les 1 500 m L qui ne sont pas protégés à l'heure actuelle.

La construction d'une digue résistante aux érosions du Var nécessite le confortement du remblai routier de la RM95 faisant actuellement office de digue.

Pour se faire, les travaux suivants seront réalisés :

- la crête de digue, entre la piscine et le rond-point en amont de la mairie est rehaussée sur une longueur de 440 m pour contenir la crue centennale, sur une faible hauteur de 5 cm au maximum, s
- sur les autres tronçons, en amont et en aval, depuis le rond-point Jean Aicard jusqu'au stade, la protection se traduit par une sécurisation contre l'érosion par le Var de la route digue existante,
- la protection courante consiste en un rideau de palplanches fichées à 25 m de profondeur implanté à 12 m du bord de la route afin de maintenir une bande de remblais entre la route et ce rideau,
- le long des deux ronds-points empiétant sur le lit du Var, une technique mixte sera mise en œuvre : enrochements libres en souille montant jusqu'à 2,5 m au-dessus du fil d'eau du Var, surmontés de matelas de gabions de 50 cm d'épaisseur jusqu'en crête de talus,
- sur les tronçons rehaussés, une longrine en béton dans le corps de digue et une bordure routière en pente douce assureront l'étanchéité et la protection contre la surverse.

Pour la protection hydraulique de Saint-Laurent du Var contre les crues du Var, les principaux impacts identifiés sont les suivants :

- impacts en phase chantier : conditions de circulation modifiées, émissions de poussières, risques de pollution accidentelle des eaux, émissions sonores,
- effet positif du projet dans le domaine des risques, et notamment du risque inondation,
- prise en compte de l'espace de mobilité du lit du Var et du sens d'écoulement de la nappe d'eaux souterraines,
- destruction de 12 000 m² de ripisylve existante puis replantation pour revégétaliser le site à l'issue des travaux par des espèces faisant partie du cortège écologique local des ripisylves méditerranéennes et transplantation de l'Alpiste aquatique sur place (mise en godets de l'Alpiste avant le démarrage des travaux puis réinstallation au même endroit suite aux travaux),
- impact positif sur les circulations modes doux par la création d'une piste cyclable en bord de Var en accompagnement de la réalisation du projet.

=> Réalisation de la ligne de tramway Est-Ouest et des aménagements liés

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, Nikaia/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 Saint-Augustin Aéroport.

Elle nécessite également l'aménagement d'un centre technique, le Centre Technique Nikaïa, implanté dans la plaine du Var, au niveau du terminus Nikaïa/Centre Administratif.

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

Pour le projet d'aménagement de la ligne Est-Ouest de tramway, les principaux impacts identifiés sont les suivants :

- impacts en phase chantier : conditions de circulation modifiées, nuisances sonores, émissions de poussières, risques de pollution accidentelle de la ressource en eau, ...
- impacts sur l'aquifère et les eaux souterraines par la création d'un tunnel et de stations enterrées pouvant entraîner des variations du niveau de l'aquifère superficiel, (section hors plaine du Var)
- augmentation des surfaces imperméabilisées, notamment pour la construction du centre technique, compensée par la création de structures de rétention,
- amélioration de la qualité de l'air : forte réduction des émissions de gaz par la mise en œuvre d'un mode de transport propre et une réorganisation de l'intermodalité,
- impacts sur des parcs et jardins, réduits par la création de nouveaux espaces verts et de plantations,
- impacts sur le patrimoine, en raison de la proximité de nombreux monuments historiques de la ville de Nice, qui nécessitent l'avis de l'ABF avant les travaux et du contexte archéologique sensible (diagnostic archéologique préventif),
- effets positifs sur le développement économique : l'accès et la desserte du centre-ville et des axes empruntés par le tramway sont facilités et augmentent l'attractivité des commerces, liaisons entre les pôles d'activités économiques de la métropole, ...
- amélioration du cadre de vie : amélioration des espaces publics et des conditions de déplacements, impact acoustique bénéfique, ...
- réorganisation des déplacements : baisse globale des trafics, augmentation de la fréquentation du réseau de transport en commun due à un report modal de la voiture particulière vers les transports en commun,
- impacts sur l'offre actuelle de stationnement : 30% de l'offre est supprimée, en partie compensée par la création de parcs relais,
- impact vibratoire de l'infrastructure pris en compte par la mise en place de mesures (dispositifs anti-vibratiles).

4.4. Analyse des effets cumulés

Le tableau ci-après caractérise les effets résiduels des projets ci-dessus listés et l'aménagement du demi-échangeur de la Baronne, après mise en œuvre des mesures d'évitement, réduction et si nécessaire compensation prévues.

Il est suivi de commentaires sur les effets les plus importants.

La méthodologie d'analyse repose sur la lecture des études d'impacts lorsqu'elles sont disponibles, ou sur celles des avis de l'autorité environnementale ou des arrêtés de police de l'eau, ainsi que sur la méthodologie mise en place par la métropole Nice Côte d'Azur en accord avec la DREAL PACA pour l'analyse des effets cumulés.

Ainsi, la définition du niveau des effets résiduels est soit extraite directement des études d'impact (demi-échangeur de la Baronne, Nice Méridia, Pôle d'échanges multimodal, tramway), soit appréciée au regard des éléments précisées dans les avis de l'autorité environnementale (protection hydraulique à Saint-Laurent du Var).

L'analyse des effets cumulés du demi-échangeur avec d'autres projets connus vis-à-vis de la ZPS *Basse Vallée du Var* est traité de manière détaillée dans l'évaluation des incidences jointe au présent dossier.