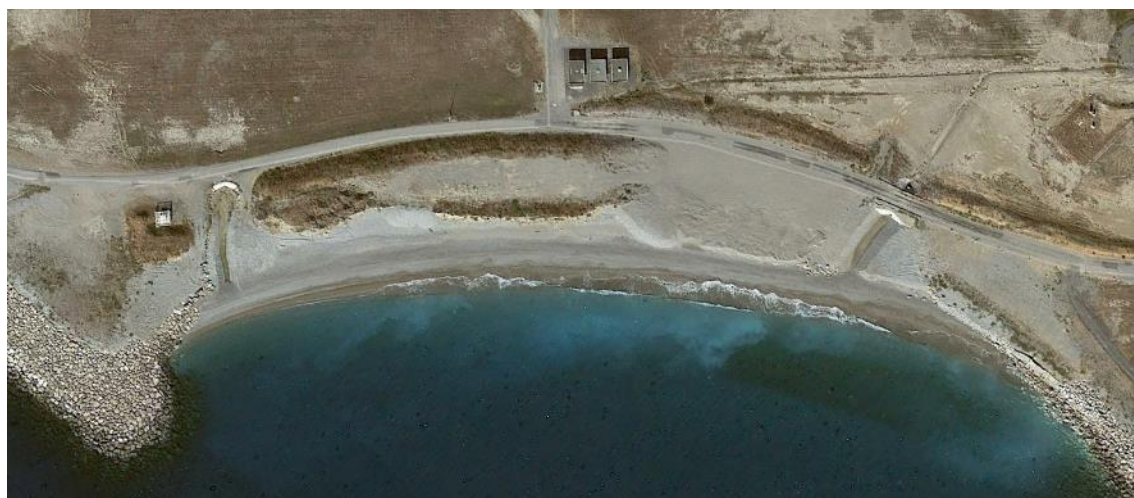



NOTICE TECHNIQUE

Juin 2018 – Indice A



Aéroport de Nice Côte d'Azur Protection des équipements aéronautiques et météorologiques à proximité du littoral en zone sud de la plateforme aéroportuaire

Maîtrise d'œuvre	
Bureau d'études ICTP 90 avenue Notre Dame 06700 ST-LAURENT DU VAR	
N° 18/15 – NTI – Indice A	

1. Nom et adresse du demandeur.....	4
2. Présentation de l'aéroport Nice Côte d'Azur	4
3. Erosion de la plateforme aéroportuaire et solutions de protection.....	5
4. Réglementation applicable.....	8
4.1. Demande d'examen au cas par cas	8
4.2. Dossier au titre de la loi sur l'eau	8
4.3. Evaluation des incidences NATURA 2000.....	9
4.4. Enquête publique	9
4.5. Domanialité	9
5. Localisation du projet.....	10
5.1. Par rapport aux protections environnementales	10
5.2. Par rapport à la limite Domaine Public Aéroportuaire/ Domaine Public Maritime (DPA/DPM).....	10
5.3. Par rapport au Plan Local d'Urbanisme	14
5.4. Par rapport aux servitudes radioélectriques et aéronautiques.....	15
5.4.1. Servitudes radioélectriques	15
5.4.2. Servitudes aéronautiques.....	15
6. Nature des travaux et mode d'exécution	18
6.1. Nature du projet	18
6.2. Qualité, nature et compatibilité des matériaux de remblai	22
6.2.1. Qualité physique.....	22
6.2.2. Qualité chimique.....	23
6.3. Mode d'exécution des travaux	25
6.3.1. Réalisation des travaux	25
6.3.2. Transport des matériaux, du matériel et passage des engins	25
6.3.3. Conservation de l'écoulement des eaux	27
6.3.4. Période de réalisation des travaux.....	27
7. Effets et mesures lors de la réalisation des travaux.....	28
7.1. Effets sur la sécurité	28
7.1.1. Impacts possibles	28
7.1.2. Période de préparation des travaux	28
7.1.3. Mesures à prendre en cas d'avis de tempête	28
7.2. Nuisances visuelles	28
7.3. Effets négatifs sur les milieux naturels.....	29
7.3.1. Produits toxiques	29
7.3.2. Mesures mises en place.....	29
7.3.3. Turbidité.....	30
7.4. Activité aéroportuaire	31
7.5. Impacts sur la santé.....	31

7.5.1. Pollution sonore.....	31
7.5.2. Pollution atmosphérique.....	32
8. Effets suite à la réalisation des travaux.....	32
8.1. Protection des équipements et des activités aéroportuaires	32
8.2. Perte de matériaux dans le milieu marin.....	32
9. Entretien de la butte.....	32
Annexe - formulaire d'examen simplifié d'évaluation des incidences Natura 2000	33

FIGURES

Figure 1 : Localisation de l'aéroport Nice Côte d'Azur (Wikipédia.org).....	4
Figure 2 : Localisation de la butte sur la plage sud de la plateforme aéroportuaire (Google Earth).....	5
Figure 3 : Localisation des équipements à protéger (Google Earth)	6
Figure 4 : Localisation des zones de déblais (postes 3-31/39 au nord) et de la zone de remblai (butte zone sud) (Aéroport Nice Côte d'Azur)	7
Figure 5 : Localisation des sites NATURA 2000 et de la ZNIEFF aux alentours de l'aéroport Nice Côte d'Azur.....	11
Figure 6 : Localisation de la butte de protection dans le périmètre du domaine public aéroportuaire (DPA) (Aéroport Nice Côte d'Azur)	12
Figure 7 : Coupe de principe de la limite DPM / DPA (Aéroport Nice Côte d'Azur).....	13
Figure 8 : Plan local d'urbanisme (PLU) de la zone aéroportuaire (PLU Nice Côte d'Azur – 2010).....	14
Figure 9 : Plan de servitudes radioélectriques en zone sud (Aéroport Nice Côte d'Azur)	16
Figure 10 : Plan des servitudes aéronautiques au Sud-est de la plateforme aéroportuaire (Aéroport Nice Côte d'Azur).....	17
Figure 11 : Butte de protection sur la plage sud de la plateforme aéroportuaire (Google Earth Pro)...	18
Figure 12 : caractéristiques des remblais autour de la butte existante.....	19
Figure 13 : Photos n°1 à 4 – butte renforcée (Aéroport Nice Côte d'Azur – février 2018).....	20
Figure 14 : Zone sud - Localisation des prises de vue (Google Earth Pro)	21
Figure 15 : Localisation des points de prélèvements.....	22
Figure 16 : Photographies sondages 2018 – G – 0347 / sondages 2018 – G – 0348.....	22
Figure 17 : Circulation des engins sur la plateforme aéroportuaire	26
Figure 18 : Localisation des points de rejets des eaux pluviales de part et d'autre de la butte sur la plage sud.....	27
Figure 19 : Biocénoses au droit de la plage sud (DONIA Expert).....	31

TABLEAUX

Tableau 1 : Caractéristiques de la butte avant et après remblais.....	18
Tableau 2 : Paramètres à analyser en contenu total et valeurs limites à respecter	23
Tableau 3 : Paramètres à analyser lors du test de lixiviation et valeurs limites à respecter.....	24

1. NOM ET ADRESSE DU DEMANDEUR

La notice technique d'informations est présentée par l'Aéroport Nice Côte d'Azur (ANCA), administré par la Société Aéroports de la Côte d'Azur (ACA).

Aéroports de la Côte d'Azur

Aéroport Nice Côte d'Azur
BP 3331
06206 Nice Cedex 3

Numéro de SIRET : 493 479 489 000 20

2. PRESENTATION DE L'AEROPORT NICE COTE D'AZUR

Situé à Nice, dans les Alpes Maritimes, l'aéroport international Nice Côte d'Azur est le troisième de France après les deux aéroports de Paris en termes de volume de passagers.

Construit partiellement sur endigage gagné sur la mer Méditerranée, dans la baie des Anges, il couvre 370 hectares dont 270 réservés aux pistes. Ces dernières, au nombre de deux, sont parallèles et séparées de 309,50 mètres. On distingue la piste Nord, la plus proche des terminaux et la piste Sud, la plus proche de la mer.



Figure 1 : Localisation de l'aéroport Nice Côte d'Azur (Wikipédia.org)

Au sud des pistes, se situe la zone hélicoptère, la plus grande d'Europe (pour les installations civiles), dénommée « Aire Mike ».

La ligne aérienne avec Monaco est la première au monde en nombre de passagers, pour assurer le transport de ces derniers, un grand nombre de navettes sont assurées par hélicoptère entre Nice et Monaco par des sociétés spécialisées : 24 relations aller-retour quotidiennes en moyenne.

3. EROSION DE LA PLATEFORME AEROPORTUAIRE ET SOLUTIONS DE PROTECTION

La situation de l'Aéroport Nice Côte d'Azur, en zone partiellement gagnée sur la mer et orienté Sud-est, implique qu'il doit régulièrement faire face aux perturbations climatiques de type tempêtes, qui impactent la plateforme aéroportuaire et notamment les zones non endiguées, non protégées de cette dernière.

Lors de ces forts vents la plateforme aéroportuaire subie de fortes houles, qui viennent s'écraser le long du littoral.

Au Nord-est et au Sud-ouest de la plateforme les vagues sont arrêtées par des digues de protection en enrochements.

En revanche, au Sud-est, la présence de zones non endiguées (plage de galets) et donc non protégées entraîne une érosion du littoral, par des pertes de matériaux et ainsi un recul du point haut de la berge.

Lors des différents coups de mer, le trait de côte recul entraînant des risques pour les équipements situés à proximité mais également pour l'hélistation et les FATO dont les distances au littoral sont faibles voire trop faibles pour assurer la sécurité des manœuvres des hélicoptères, l'aire de sécurité n'étant plus suffisante.

Des interventions sont menées régulièrement pour protéger ces équipements en attendant l'endiguement de l'ensemble de la plateforme, telles que des rechargements de plage, ou des endiguements sur un faible linéaire (par exemple la création d'une digue pour sécuriser la FATO Mike ECHO ainsi que les manœuvres d'atterrissages et de décollage en 2013).

Pour ces mêmes raisons et plus spécifiquement pour protéger des équipements aéronautiques et météorologiques localisés à 78m du littoral, une butte de terre a été créée sur la plage la plus au sud de la plateforme.

Cette dune est constituée de matériaux excédents issus de travaux réalisés dans l'enceinte aéroportuaire.



Figure 2 : Localisation de la butte sur la plage sud de la plateforme aéroportuaire (Google Earth)



Figure 3 : Localisation des équipements à protéger (Google Earth)

Cette protection ayant subi des dégâts lors des dernières tempêtes, son confortement a été jugé nécessaire.

Pour cela lors de travaux réalisés sur les postes 3-31/39, 13 600 m³ de matériaux ont été déplacés à l'aide de camions et déversés de manière contrôlée et chaque déplacement de camion a fait l'objet d'une autorisation de circulation de la part de la DGAC (cf. localisation des sites de déblais et de remblai à la page suivante).

Cette notice technique d'informations sera présentée aux différentes administrations concernées, afin d'exposer les méthodes d'exécution, la compatibilité des matériaux et ainsi que l'absence d'effets négatifs sur les milieux naturel, social et économique.

A noter que ces travaux d'entretien de la butte de protection, visant la mise en sécurité des équipements aéroportuaires, est une mesure d'urgence pour palier à la forte réduction de la distance de sécurité. Cet aménagement permet d'attendre la création de l'endiguement sud de la plateforme aéroportuaire.

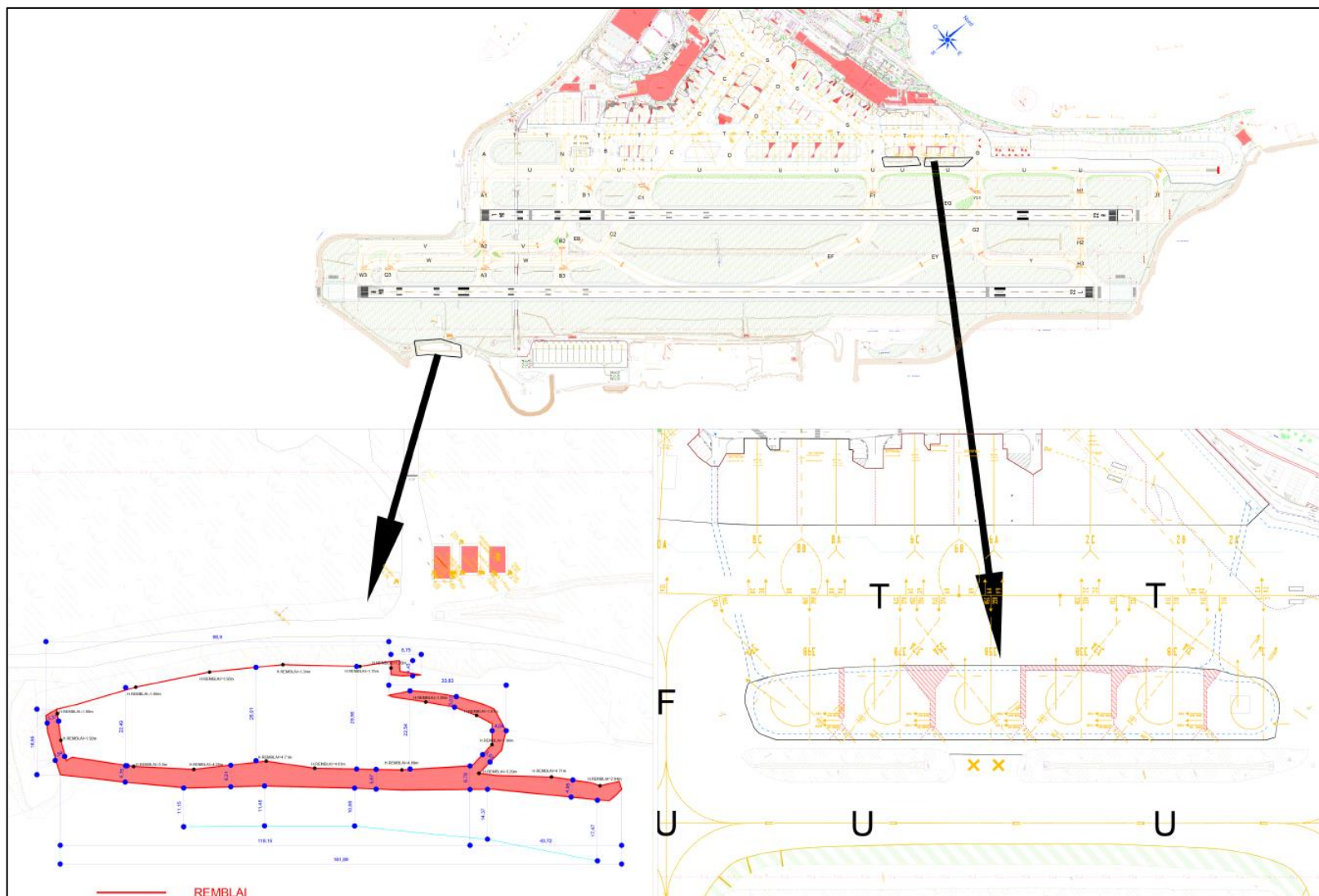


Figure 4 : Localisation des zones de déblais (postes 3-31/39 au nord) et de la zone de remblai (butte zone sud) (Aéroport Nice Côte d'Azur)

4. REGLEMENTATION APPLICABLE

4.1. Demande d'examen au cas par cas

Selon les caractéristiques des travaux et des aménagements, ces derniers ne sont pas soumis à étude d'impact directe mais à la procédure d'examen au cas par cas selon le tableau en annexe du nouvel article R.122-2 du code de l'environnement (tel que modifié par le décret précité).

CATÉGORIES D'AMÉNAGEMENTS, d'ouvrages et de travaux	PROJETS soumis à la procédure de « cas par cas » en application de l'annexe III de la directive 85/337/ CE
11. Travaux, ouvrages et aménagements en zone côtière.	b) Reconstruction d'ouvrages ou aménagements côtiers existants.

Un formulaire de demande d'examen au cas par cas sera alors transmis à la DREAL PACA pour les informer des travaux réalisés et obtenir l'avis de l'Autorité Environnementale.

4.2. Dossier au titre de la loi sur l'eau

Compte tenu de la proximité du projet avec le milieu marin et en vertu de la loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques et des décrets d'application n° 2006-880 et n° 2006-881 du 17 juillet 2006, relatifs :

- aux procédures de déclaration et d'autorisation,
- à la nomenclature des opérations soumises à déclaration ou à autorisation,

intégrés dans le code de l'environnement (articles L.122-1, L.122-3 et 4 ; L.123-1 et R.123-1), le projet de rechargement entre dans la rubrique 4.1.2.0 de la nomenclature définie par le décret n° 2006-881 précité :

« *Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu :*

- *d'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 euros (A) ;*
- *d'un montant supérieur ou égal à 160 000 euros mais inférieur à 1 900 000 euros (D). »*

Dans la mesure où les travaux projetés sont d'un montant prévisionnel inférieur au seuil de 160 000 euros (TTC), ils **relèvent d'une notice technique à but informatif**.

Au travers de cette notice technique, sont présentés :

- la localisation, la nature et la consistance du projet,
- les incidences possibles sur le milieu marin,
- les éventuelles mesures compensatoires.

4.3. Evaluation des incidences NATURA 2000

L'Aéroport Nice Côte d'azur ne se situe pas dans un périmètre classé NATURA 2000, mais :

- à environ 700 m du périmètre des sites Natura 2000 "Basse vallée du Var" (ZPS FR9312025 et ZICO PAC25) ;
- à 4.3 km à l'ouest de la zone sud, présence du SIC FR9301573 « Baie et Cap d'Antibes – Iles de Lérins ».

Les travaux réalisés et le renforcement de la butte ne sont pas susceptibles d'impacter négativement les site Natura 2000 ; pour autant, afin de montrer :

- La prise en compte des sites classés NATURA 2000,
- L'absence d'effet négatif des travaux et du projet sur ces sites et les éventuelles espèces protégées NATURA 2000 présentes à proximité,

un **formulaire d'évaluation simplifiée des incidences NATURA 2000** est joint au présent dossier (cf. **Annexe**).

4.4. Enquête publique

Les travaux de confortement de la butte de protection des équipements aéroportuaires en zone sud sont des travaux d'entretien et de maintenance qui **ne sont pas soumis à la réalisation d'une enquête publique** (R.123-1 IV - du code de l'environnement).

4.5. Domanialité

Les travaux de confortement de la butte de protection sont localisés sur la plateforme aéroportuaire soit dans le périmètre de la concession aéroportuaire et non sur le domaine public maritime (DPM).

Les travaux et le projet ne sont pas soumis à la réalisation d'une demande spécifique à la domanialité publique.

5. LOCALISATION DU PROJET

5.1. Par rapport aux protections environnementales

La basse vallée du Var est en zone protégée, considérée comme zone d'intérêt pour sa faune, sa flore mais aussi pour ses habitats. Le Var est ainsi classé en ZICO, en zone NATURA 2000 et en ZNIEFF.

La plage sud de la plateforme de l'Aéroport Nice Côte d'Azur se situe à proximité de sites classés :

- 700 m des sites Natura 2000 "Basse vallée du Var" :
 - ZPS FR9312025,
 - ZICO PAC25.
- 4,3 km du SIC FR9301573 « Baie et Cap d'Antibes – Iles de Lérins ».

Ces espaces protégés sont localisés sur la carte à la page suivante.

Les sites protégés sont éloignés de la zone d'intervention. En conséquence, le projet n'est pas susceptible d'avoir un impact sur les habitats et les espèces protégés, cependant un formulaire d'examen simplifié d'évaluation des incidences Natura 2000 est joint en **annexe**.

5.2. Par rapport à la limite Domaine Public Aéroportuaire/ Domaine Public Maritime (DPA/DPM)

Comme il est visible sur la carte à la page 12, la butte de protection sur la plage sud est située, comme toute la plateforme aéroportuaire, dans le Domaine Public de l'aéroport (DPA). La limite DPM/DPA se situe à au moins 40 mètres du trait de côte de la plateforme aéroportuaire.

Les travaux seront donc réalisés dans les limites de propriété de l'Aéroport Nice Côte-d'Azur et non sur le Domaine Public Maritime.

Voir la limite DPA/DPM en Figure 6 et Figure 7 en pages 12 et 13.



Figure 5 : Localisation des sites NATURA 2000 et de la ZNIEFF aux alentours de l'aéroport Nice Côte d'Azur

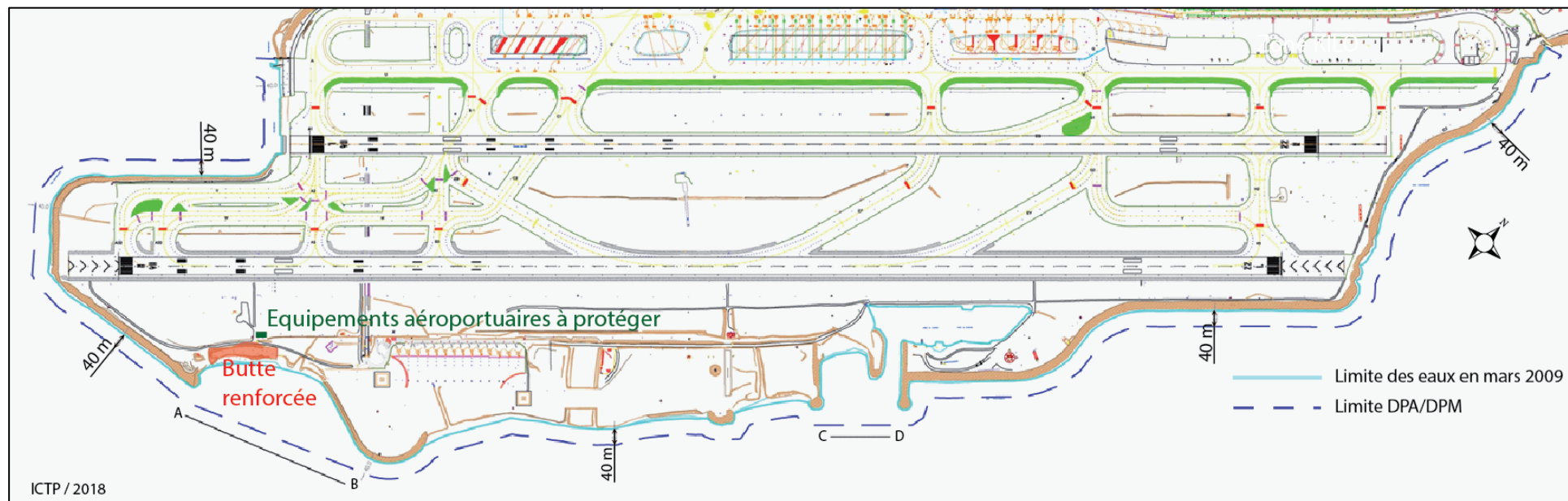


Figure 6 : Localisation de la butte de protection dans le périmètre du domaine public aéroportuaire (DPA) (Aéroport Nice Côte d'Azur)

Coupes de principe présentant la limite DPM/DPA en présence d'une digue de protection ou d'un rivage non protégé VALABLE SUR LE LINEAIRE SAUF ENTRE LES POINTS A & B ET ENTRE LES POINTS C & D.

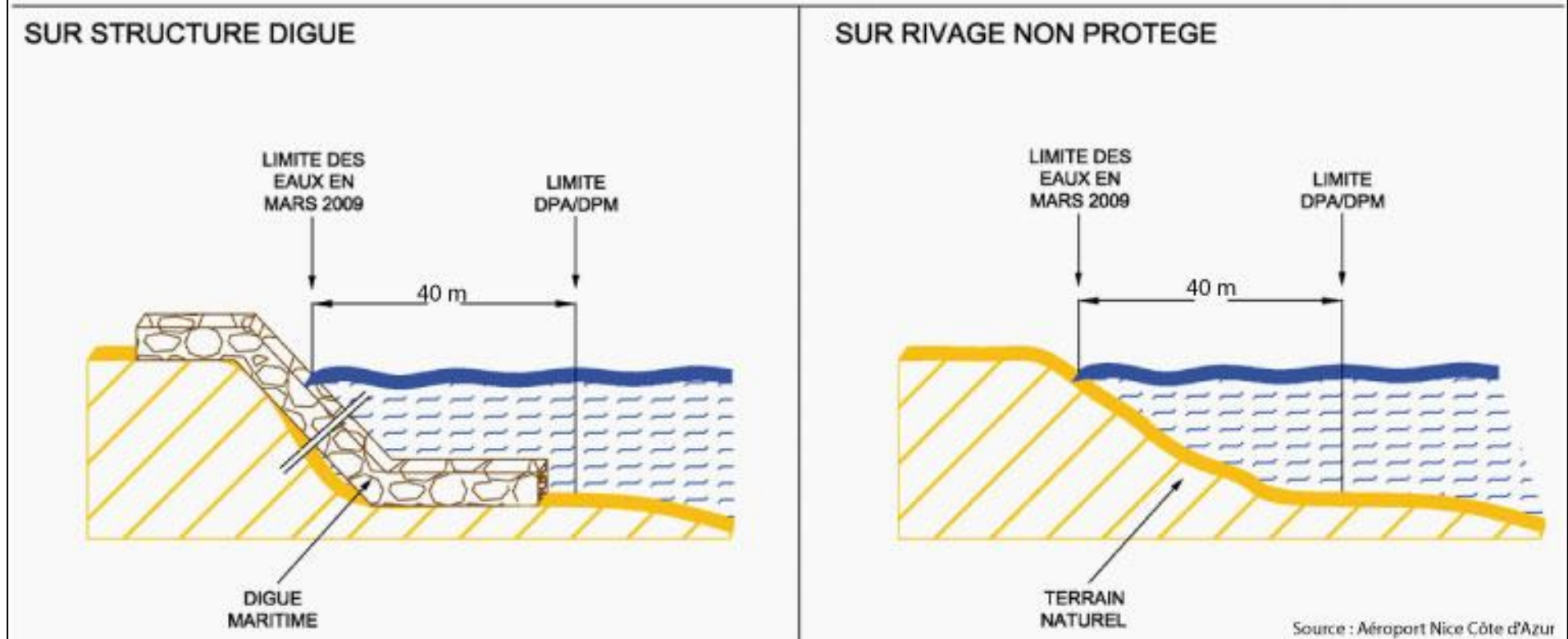


Figure 7 : Coupe de principe de la limite DPM / DPA (Aéroport Nice Côte d'Azur)

5.3. Par rapport au Plan Local d'Urbanisme

Comme on peut le voir sur la carte ci-dessous, la plage sud se situe en zone UFa, secteur à vocation aéroportuaire.

Sont autorisé dans la zone UFa :

- les affouillements et exhaussements à condition qu'ils soient liés et nécessaires à une construction ou installation autorisée dans la zone,
- les constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif à condition d'être liées à l'activité aéroportuaire et aéronautique.

Dans la zone Nm, les aménagements sont autorisés à condition qu'ils ne dénaturent pas le caractère des sites, ne compromettent pas leur qualité architectural et paysagère mais aussi qu'ils ne portent pas atteinte à la préservation des milieux (notamment, ne pas altérer les espèces végétales, du biotope marin), par leur localisation et leur aspect.

D'après les prescriptions du règlement du PLU relatives à la zone concernée par le projet de mise en sécurité, ce dernier est compatible avec les prescriptions du PLU 2010 de la ville de Nice.

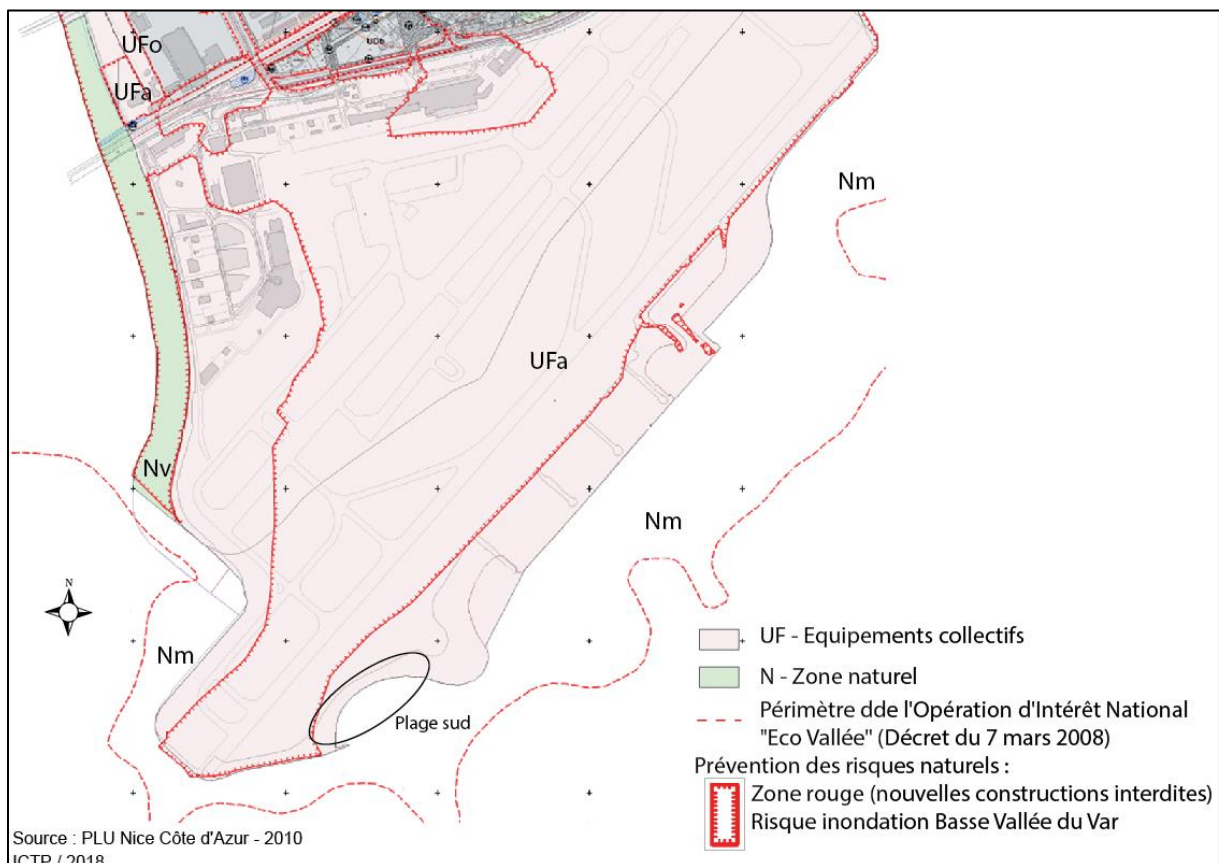


Figure 8 : Plan local d'urbanisme (PLU) de la zone aéroportuaire (PLU Nice Côte d'Azur – 2010)

5.4. Par rapport aux servitudes radioélectriques et aéronautiques

5.4.1. Servitudes radioélectriques

Les servitudes radioélectriques sont générées par l'ensemble des radars et aides à la radionavigation (VOR, goniomètre ...) nécessaire aux aéronefs pour le décollage et l'atterrissage.

Ces servitudes ont été prises en compte pour la hauteur de la butte mais aussi lors de la réalisation des travaux (autorisation de la circulation de la part de la DGAC, ...).

5.4.2. Servitudes aéronautiques

Ces servitudes définissent des zones autour des aérodromes constituant l'espace aérien qu'il convient de garder libre de tout obstacle pour permettre aux aéronefs d'évoluer en toute sécurité.

Les principales surfaces de dégagements qui génèrent le plus de contraintes pour ce projet sont :

- Les trouées d'atterrissage et de décollage
- Les surfaces latérales

Les trouées d'atterrissage et de décollages interdisent toutes constructions hors sol dans l'alignement des pistes.

Les surfaces latérales interdisent toutes constructions à 150 mètres par rapport à l'axe des pistes puis en appliquant une pente de 14.3% au-delà des 150 mètres.

Des servitudes aéronautiques pour les hélicoptères sont aussi à prendre en compte. Ces contraintes sont du même type que celles des aéronefs. Il faut rajouter à celle-ci des contraintes de hauteur dans les zones de décollage et d'atterrissage des hélicoptères.

Ces servitudes sont à prendre en compte lors de la phase travaux (limitation des hauteurs de grue, ...).

Compte tenu de la proximité de la zone de travaux avec la FATO Mike CHARLY, les travaux ont été réalisés de manière à ne perturber aucune activité.

Voir les servitudes radioélectriques et les servitudes aéronautiques de la zone Sud aux pages suivantes.

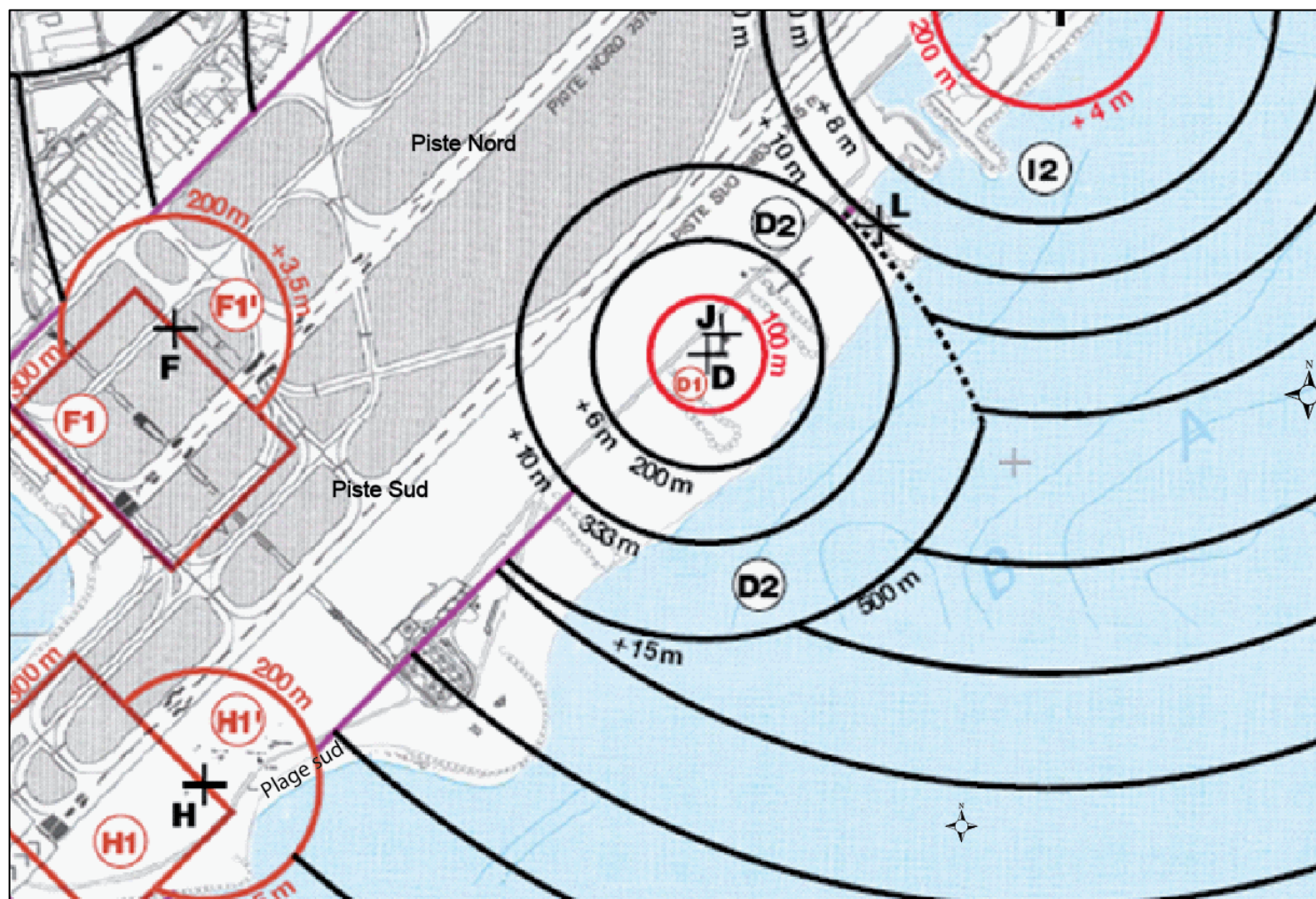


Figure 9 : Plan de servitudes radioélectriques en zone sud (Aéroport Nice Côte d'Azur)

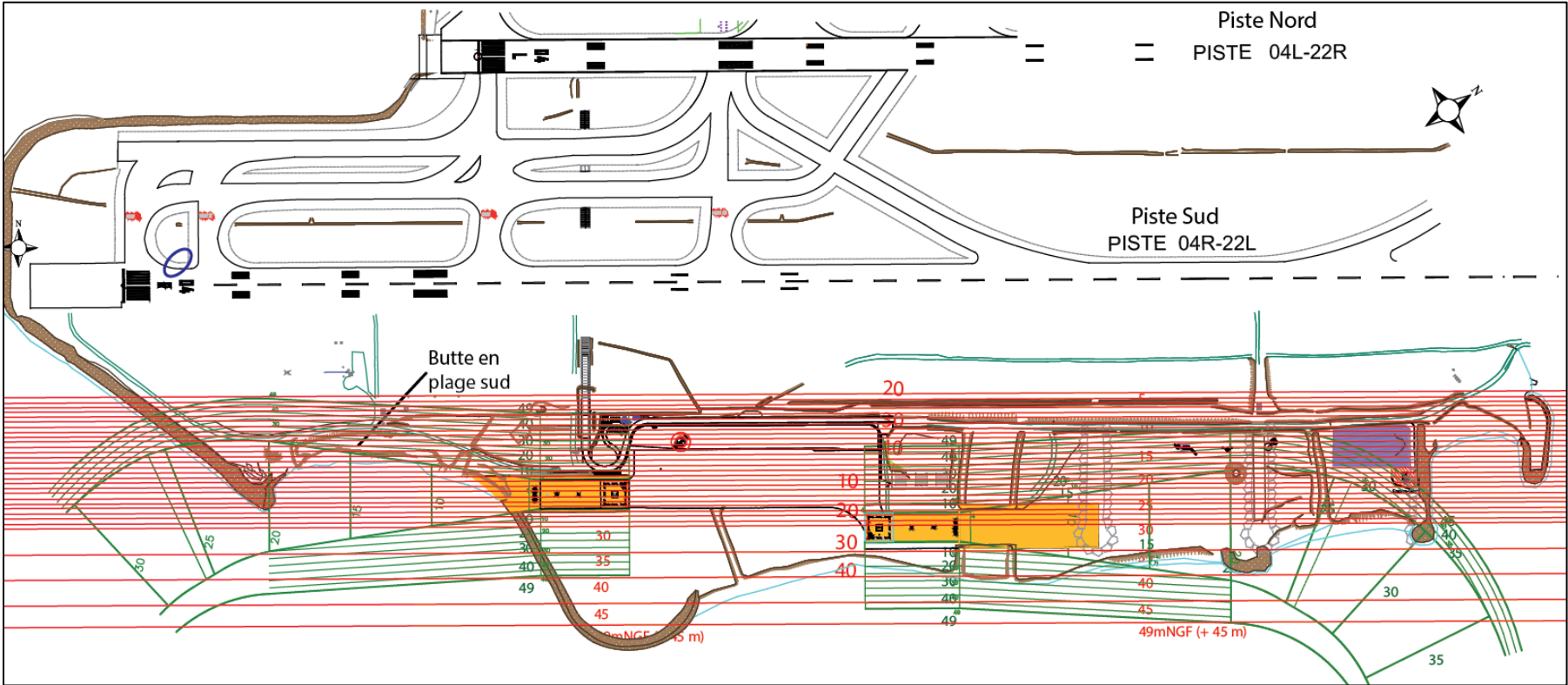


Figure 10 : Plan des servitudes aéronautiques au Sud-est de la plateforme aéroportuaire (Aéroport Nice Côte d'Azur)

6. NATURE DES TRAVAUX ET MODE D'EXECUTION

6.1. Nature du projet

Le projet a pour objectif de renforcer la butte localisée sur la plage sud visant la protection des équipements aéroportuaires.

Pour cela, 13 600 m³ de matériaux ont été déplacés à l'aide de camions depuis la zone de déblais aux postes 3-31/39 vers le site de remblai en zone sud.

La butte déjà présente d'environ 1,20 m de haut avait été préalablement constituée avec ce même type de déblais.



Figure 11 : Butte de protection sur la plage sud de la plateforme aéroportuaire (Google Earth Pro)

Les déversements de terre ont été fait de manière contrôlée et chaque déplacement de camion a fait l'objet d'une autorisation de circulation de la part de la DGAC.

La hauteur et le positionnement des déblais ont été encadrés par le chef de projet interne.

Une fois déposée la terre a été déplacée à l'aide d'une pelle tout autour de la butte existante pour la renforcer et ainsi améliorer la protection de la plateforme aéroportuaire, sans augmenter sa hauteur.

Le tableau ci-dessous reprend les caractéristiques de la butte avant et après remblais.

Caractéristiques	Valeurs
Butte avant remblais	
Longueur	120,00 ml
Largeur maximale	26,91 ml
Butte renforcée	
Longueur	162,00 ml
Largeur maximale	33,50 ml
Distance au rivage du pied de talus du remblai	11 à 18 m

Tableau 1 : Caractéristiques de la butte avant et après remblais

Le plan à la page suivante présente les caractéristiques des remblais autour de la butte de protection sur la plage sud.

En page 20 sont présentées 4 photographies de la butte après renforcement prises en février 2018.



Figure 13 : Photos n°1 à 4 – butte renforcée (Aéroport Nice Côte d'Azur – février 2018)



Figure 14 : Zone sud - Localisation des prises de vue (Google Earth Pro)

6.2. Qualité, nature et compatibilité des matériaux de remblai

Les matériaux de remblais proviennent des anciennes bandes herbeuses et accotements entre Tango et Uniform au niveau des nouveaux postes 3-31/39.

Avant de réemployer les matériaux de remblai, pour le renforcement de la butte de la plage sud, des analyses qualitatives ont été réalisées sur les matériaux stockés.

Le 13 avril 2018, QUALYS prélève les échantillons sur site pour analyses en laboratoire agréé, à l'aide d'une mini Pelle 1.5T fournie par ANCA.



Figure 15 : Localisation des points de prélèvements

6.2.1. Qualité physique

Il a ainsi été déterminé que les matériaux sont constitués de grave argilo-sableuse de teinte brunâtre avec de gros éléments de diamètre 100 m soit (type B – Sols sableux et graveleux avec fines).



Figure 16 : Photographies sondages 2018 – G – 0347 / sondages 2018 – G – 0348

La plateforme aéroportuaire se situe dans la basse vallée du Var et en rive gauche du Var. Du point de vue géologique, la plateforme aéroportuaire se situe dans les matériaux constituant le remplissage alluvial de la plaine du Var.

Les matériaux constituant ce remplissage alluvial se caractérisent, en amont, par des matériaux gravelo-sableux, qui, au niveau de la plateforme aéroportuaire, sont intercalés de niveaux sablo-limoneux et argilo-sableux

Les matériaux de remblais ont donc la même origine et sont donc compatibles.

6.2.2. Qualité chimique

Des tests de lixiviation ont été réalisés sur les matériaux de remblais. Le choix s'est porté sur le « kit » Lixitest car il permet d'étudier le risque potentiel de lixiviation des éléments toxiques présentant un risque pour la nappe phréatique (éléments traces métalliques, nitrates, phosphore, ...), mais également le milieu marin, en tenant compte du pouvoir épurateur et filtrant des sols.

Les résultats obtenus sont présentés ci-après et ont été comparés aux valeurs de l'annexe II de l'arrêté du 12 décembre 2014 relatif aux conditions d'admission des déchets inertes dans les installations relevant des rubriques 2515, 2516, 2517 et dans les installations de stockage de déchets inertes relevant de la rubrique 2760 de la nomenclature des installations classées, consolidé au 15 mai 2018.

PARAMÈTRE	VALEUR LIMITE À RESPECTER (*) exprimée en mg/kg de déchet sec	Sondage 2018 – G – 0347	Sondage 2018 – G – 0348
COT (carbone organique total)	30 000 (**)	7690	9840
BTEX (benzène, toluène, éthylbenzène et xylènes)	6	< 0.0500	< 0.0500
PCB (polychlorobiphényles 7 congénères)	1	< 0.01	< 0.01
Hydrocarbures (C10 à C40)	500	44.7	48.4
HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques)	50	29	4.6

Tableau 2 : Paramètres à analyser en contenu total et valeurs limites à respecter

(*) Les valeurs limites à respecter peuvent être adaptées par arrêté préfectoral dans les conditions spécifiées à l'article 10.

(**) Pour les sols, une valeur limite plus élevée peut être admise, à condition que la valeur limite de 500 mg/kg de matière sèche soit respectée pour le carbone organique total sur éluât, soit au pH du sol, soit pour un pH situé entre 7,5 et 8,0

PARAMÈTRE	VALEUR LIMITE À RESPECTER (*) exprimée en mg/kg de matière sèche	Sondage 2018 – G – 0347	Sondage 2018 – G – 0348
As	0,5	<0.20	<0.20
Ba	20	0.21	0.20
Cd	0,04	0.002	< 0.002
Cr total	0,5	< 0.10	< 0.10
Cu	2	< 0.20	< 0.20
Hg	0,01	< 0.001	< 0.001
Mo	0,5	0.043	0.049
Ni	0,4	< 0.10	< 0.10
Pb	0,5	< 0.10	< 0.10
Sb	0,06	0.014	0.01
Se	0,1	< 0.01	< 0.01
Zn	4	< 0.20	< 0.20
Chlorure (****)	800	25.9	132
Fluorure	10	< 5.08	< 5.00
Sulfate (****)	1 000 (**)	53.1	522
Indice phénols	1	< 0.51	< 0.50
COT (carbone organique total) sur éluât (***)	500	55	< 50
FS (fraction soluble) (****)	4 000	< 2000	< 2000

Tableau 3 : Paramètres à analyser lors du test de lixiviation et valeurs limites à respecter

(*) Les valeurs limites à respecter peuvent être adaptées par arrêté préfectoral dans les conditions spécifiées à l'article 10.

(**) Si le déchet ne respecte pas cette valeur pour le sulfate, il peut être encore jugé conforme aux critères d'admission si la lixiviation ne dépasse pas les valeurs suivantes : 1 500 mg/l à un ratio L/S=0,1 l/kg et 6 000 mg/kg de matière sèche à un ratio L/S=10 l/kg. Il est nécessaire d'utiliser l'essai de percolation NF CEN/TS 14405 pour déterminer la valeur lorsque L/S=0,1 l/kg dans les conditions d'équilibre initial ; la valeur correspondant à L/S=10 l/kg peut être déterminée par un essai de lixiviation NF EN 12457-2 ou par un essai de percolation NF CEN/TS 14405 dans des conditions approchant l'équilibre local.

(***) Si le déchet ne satisfait pas à la valeur limite indiquée pour le carbone organique total sur éluât à sa propre valeur de pH, il peut aussi faire l'objet d'un essai de lixiviation NF EN 12457-2 avec un pH compris entre 7,5 et 8,0. Le déchet peut être jugé conforme aux critères d'admission pour le carbone organique total sur éluât si le résultat de cette détermination ne dépasse pas 500 mg/kg de matière sèche.

(****) Si le déchet ne respecte pas au moins une des valeurs fixées pour le chlorure, le sulfate ou la fraction soluble, le déchet peut être encore jugé conforme aux critères d'admission s'il respecte soit les valeurs associées au chlorure et au sulfate, soit celle associée à la fraction soluble.

Les tests réalisés montrent que les matériaux de remblais sont inertes (absence de goudrons ou autres enrobés) et ne présentent pas de risques de pollution des milieux par l'absence de polluants dans les lixiviats et le contenu total.

6.3. Mode d'exécution des travaux

6.3.1. Réalisation des travaux

Le terrain naturel existant n'a pas nécessité de préparation particulière avant la pose du remblai.

Ainsi ces matériaux, 0/500 kg, ont été directement posés après avoir été transportés par camions depuis l'aire de travaux des postes 3-31/39.

Une fois déposée la terre a été déplacée à l'aide d'une pelle tout autour de la butte existante pour la renforcer et ainsi améliorer la protection de la plateforme aéroportuaire, sans augmenter sa hauteur.

6.3.2. Transport des matériaux, du matériel et passage des engins

Les travaux ayant été réalisés de l'autre côté des pistes, des autorisations de la DGAC ont été nécessaires pour le transport des matériaux.

Pour autant, localisés dans l'enceinte aéroportuaire, il n'y a pas eu de passage obligatoire par un des SAS de sécurité.

Le plan à la page suivante présente la voie de circulation utilisée par les engins de transport.

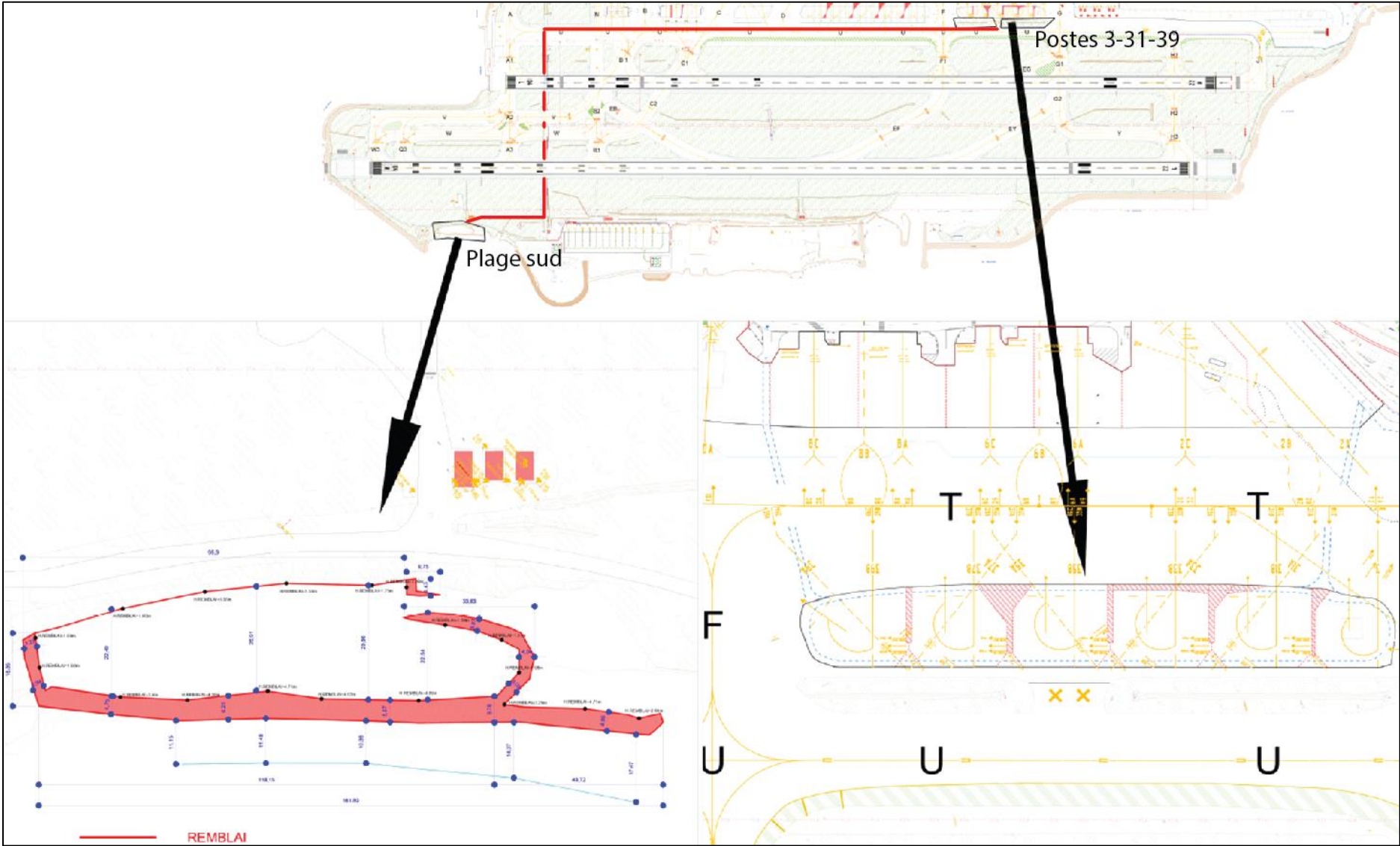


Figure 17 : Circulation des engins sur la plateforme aéroportuaire

6.3.3. Conservation de l'écoulement des eaux

Le long des 1.5 kilomètre de littoral non protégé, présence de fossés de drainage et de points de rejet, notamment de part et d'autre de la butte de protection.

Lors de la mise en œuvre des matériaux, ces exutoires ont été pris en compte et n'ont été ni bouchés, ni modifiés ou ni perturbés assurant la conservation de l'écoulement des eaux pluviales (EP) mais aussi des eaux issues de la nappe phréatique présente sous le terre-plein de l'aéroport.



Figure 18 : Localisation des points de rejets des eaux pluviales de part et d'autre de la butte sur la plage sud

6.3.4. Période de réalisation des travaux

Les travaux de renforcement de la butte de protection des équipements aéroportuaires ont été réalisés entre décembre 2017 et avril 2018, en parallèle des travaux sur les postes 3-31/39, sans nécessiter de zone de stockage (mise en œuvre des remblais au fur et à mesure des déblais).

7. EFFETS ET MESURES LORS DE LA REALISATION DES TRAVAUX

7.1. Effets sur la sécurité

7.1.1. Impacts possibles

Un chantier est toujours synonyme de danger potentiel. Cependant, les travaux ont été contrôlés par un chef de chantier interne de manière à éviter toute perturbation. De plus la zone est interdite d'accès au public, limitant fortement les risques.

Afin de sécuriser au maximum les zones de chantier, des mesures d'évitement relatives à la sécurité des personnes ont été prises en concertation entre le Maître d'ouvrage, le chef de projet interne et l'entreprise.

Ces mesures sont décrites ci-après.

7.1.2. Période de préparation des travaux

L'entreprise a fourni une notice explicative, se référant aux règles de l'art, qui a pris en compte l'existence d'une période de préparation de travaux au cours de laquelle l'entreprise a présenté les documents suivants :

- Plan Particulier de Sécurité et de Protection de la Santé (P.P.S.P.S.) ;
- Plan Assurances Environnement (P.A.E.)
- Itinéraires et horaires de transport ;
- Phasage des travaux,
- Emplacement zones de chantier, ...

7.1.3. Mesures à prendre en cas d'avis de tempête

L'entrepreneur a pris ses dispositions pour connaître à chaque instant les prévisions météorologiques et en particulier les avis de coups de vent et de mer.

Un contrat avec Météo France ou un opérateur privé (Météo-Consult, Météo-Mer...) a permis au chef de chantier de l'entreprise d'avoir quotidiennement les informations sur les éventuels coups de vent, coups de mer et les surcotes. Les indications données par le service météorologique ont été consignées dans la feuille de chantier journalière.

7.2. Nuisances visuelles

La présence des engins de chantier a légèrement altéré la perception paysagère mais cette dernière n'aura été que provisoire et limitée au personnel de l'aéroport, de l'héliport et de quelques marins potentiellement présents au large de la plateforme.

Ayant lieu de jour, aucune lumière n'a été nécessaire à la réalisation des travaux ; n'entraînant pas de perturbation visuelle pour les riverains, ni pour les espèces animales protégées pouvant être présentes à près de 1 km au Nord-ouest de la zone de travaux.

7.3. Effets négatifs sur les milieux naturels

7.3.1. Produits toxiques

Le principal risque pour les milieux naturels est la libération accidentelle de produits toxiques (huiles de vidange, gazole, produits d'entretien...). Ces produits peuvent nuire à la vie biologique et sont difficilement biodégradés.

En effet, la présence d'une pellicule d'hydrocarbures flottant en surface modifie la composition du spectre et l'intensité lumineuse dans la colonne d'eau.

Cette modification, due à une plus grande réflexion des rayons lumineux et à des phénomènes de réfraction, peut perturber les organismes photosynthétiques.

Toutefois, il existe un seuil de tolérance à des modifications de l'absorption de la lumière par la colonne d'eau. La persistance de cette modification peut facilement dépasser quelques jours sans induire de mortalité significative.

Des études ont montré que la présence d'un film d'hydrocarbures d'une épaisseur de 0,1 à 0,7 mm durant quatre à cinq heures n'avait aucun impact sur l'environnement (*Loya Y., Rinkevich B. Abortion Effect in Corals Induced by Oil Pollution, 1979*). Ce film doit donc être continu sur la surface de l'eau, avoir une épaisseur suffisamment importante et subsister suffisamment longtemps pour avoir un réel impact.

Il est important de noter que tous les travaux ont été effectués sur le terre-plein, aucun contact avec le milieu marin n'ayant été nécessaire.

Le risque de pollution pouvait alors concerner la nappe phréatique. Ainsi pour éviter tout risque de contamination, les mesures d'évitement suivantes ont été prises lors du chantier.

7.3.2. Mesures mises en place

Afin d'éviter toute contamination du milieu par les hydrocarbures ou autres produits d'entretien polluants, les mesures suivantes ont été prises :

- Maintien en bon état de fonctionnement et entretien régulier des engins de travail qui répondent aux normes en vigueur.
Contrôles réguliers pour éviter toute fuite d'huile ou d'hydrocarbure, loin du plan d'eau pour éviter toute pollution éventuelle.
- Stationnement des engins de chantier sur une plate-forme étanche, en période d'inactivité, afin d'éviter toute pollution accidentelle. Cette plate-forme permet de collecter dans un bac de rétention les huiles et rejets des engins.
- Mise à disposition de produits absorbants terrestres et maritimes sur le chantier afin de pallier une éventuelle fuite de polluants.
- Interdiction de toute opération de vidange et d'entretien des engins de chantier hors de la plate-forme créée à cet effet ou en zone d'installation de chantier.
- Manipulation des produits polluants uniquement sur des bacs de récupération étanches.

En cas de pollution accidentelle, des produits absorbants étaient tenus à la disposition du personnel.

Ces mesures ont permis d'éviter tout impact préjudiciable sur l'environnement marin par les produits toxiques des engins utilisés sur le chantier.
De plus, l'ensemble de ses mesures ont également permis de protéger les sols perméables de la zone de chantier et ainsi la nappe phréatique.

A noter qu'aucune pollution n'a été observée lors de la réalisation des travaux.

7.3.3. Turbidité

La turbidité de l'eau vient de la présence de diverses matières en suspension telles que les argiles, les limons, la division de la matière organique et minérale en fines particules.

Une des raisons susceptibles de rendre le milieu turbide est la production de poussières émanant des matériaux. Compte tenu de la nature des matériaux terrassés (sable grossier, galets, ...), de la faible proposition de fines (limons) dans les matériaux utilisés et du type de travaux, cette production sera limitée.

Pour éviter la dispersion d'un éventuel nuage turbide, un filet anti-MES (ou similaire) est habituellement placé sur le plan d'eau à proximité immédiate de la zone de travaux.

Mais dans le cas de l'aéroport Nice Côte d'Azur, la plateforme aéroportuaire étant sollicitée par d'importantes houles, la mise en place d'un tel dispositif n'est pas adaptée. En effet, le filet ne pourrait pas conserver son caractère étanche.

Compte tenu des houles observées sur la plateforme aéroportuaire, des courant côtiers allant d'Est en Ouest et de la turbidité non négligeable (voir photographie ci-dessous) des eaux de l'embouchure du Var, les risques de pollution par les matières en suspension, issues spécifiquement par ces travaux ont été faibles.



Vue aérienne de l'embouchure du Var
(Google Earth – octobre 2006)

De plus, il convient de rappeler que le littoral de l'aéroport n'est pas recensé comme zone d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) dans l'Inventaire du Patrimoine Naturel

et ne présente aucun habitat ou espèce prioritaire ou protégé à proximité (cf. la carte des biocénoses sous-marines à proximité de la plage sud – DONIA Expert).

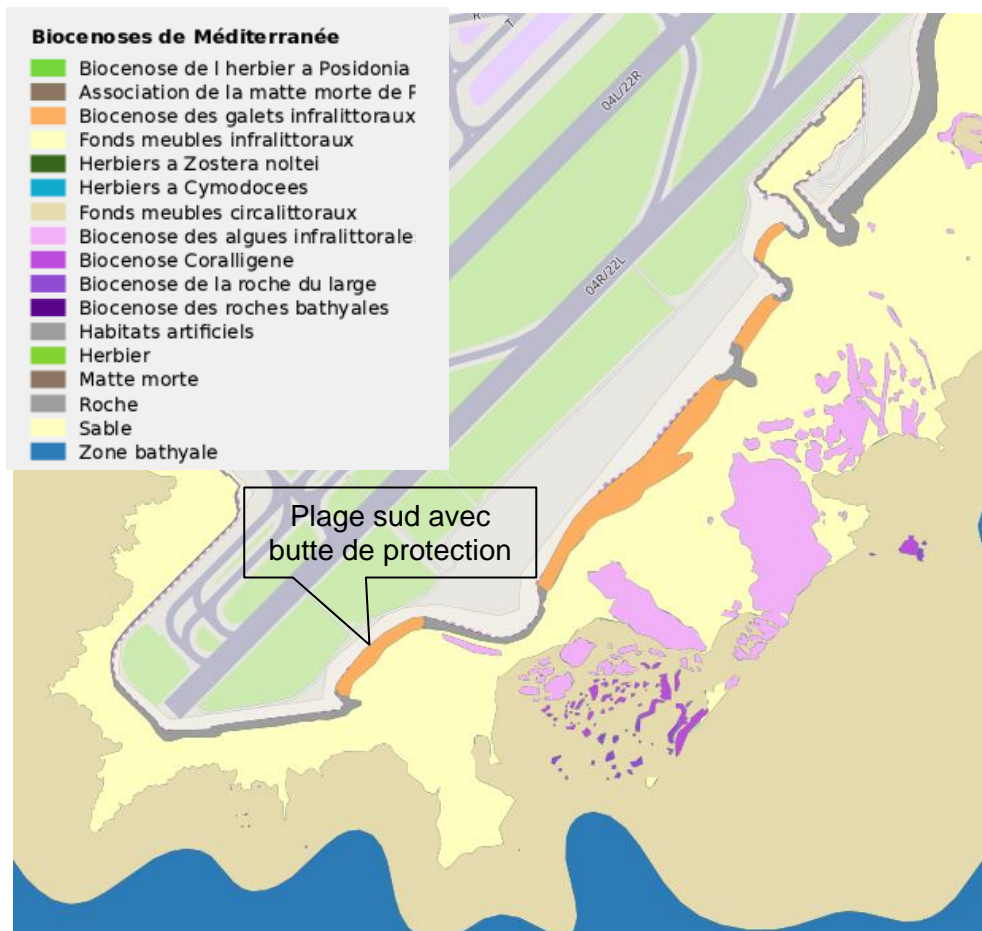


Figure 19 : Biocénoses au droit de la plage sud (DONIA Expert)

7.4. Activité aéroportuaire

Le projet n'a en rien modifier l'activité de l'Aéroport Nice Côte-d'Azur, compte tenu de la faible importance des travaux et des engins utilisées (camions et pelle) dont les tailles sont compatibles avec les servitudes spécifiques à la zone d'intervention.

Ainsi, les travaux n'ont pas impacté négativement l'activité économique de l'Aéroport Nice Côte d'Azur.

7.5. Impacts sur la santé

7.5.1. Pollution sonore

N'impactant pas les activités aéroportuaires, le chantier n'a pas engendré de nuisances sonores autres que celles qui lui sont propres. De plus, les travaux ne risquaient pas d'impacter les riverains de manière plus importante que les manœuvres des avions.

Toutes les normes en vigueur ont été respectées pour limiter le bruit conformément au code de l'environnement, articles L.571-1 et suivants.

7.5.2. Pollution atmosphérique

Compte tenu des activités de l'aéroport, la pollution atmosphériques émise par le chantier a été négligeable comparée aux émissions aéroportuaires.

A noter que la circulation et l'utilisation des engins de chantiers et des camions s'est traduit par une émission de monoxyde de carbone, dioxyde de carbone et oxydes d'azote, composés organiques volatils, métaux lourds et autres polluants contenus dans les gaz d'échappement. Ces émissions été compatibles avec les normes actuelles des engins de chantier.

8. EFFETS SUITE A LA REALISATION DES TRAVAUX

8.1. Protection des équipements et des activités aéroportuaires

Le déplacement et la mise en place des remblais inertes ont permis le confortement de la butte sur la plage sud, existante et nécessaire à la protection d'équipements aéronautiques et météorologiques.

De plus, en utilisant les matériaux issus des travaux sur les postes 3-31/39, le projet a évité leur évacuation et ainsi leur transport au travers de la ville et les désagréments associés.

Cet aménagement sera ainsi bénéfique aux activités socio-économiques de l'Aéroport Nice Côte d'Azur et à l'héliport en sécurisant le déroulement des activités.

8.2. Perte de matériaux dans le milieu marin

Le seul risque pouvant alors atteindre le milieu marin est la perte de matériaux lors des coups de mer entraînant une mise en suspension et une augmentation de la turbidité.

Cependant, les matériaux mis en place sont inertes et la plage sud de la plateforme aéroportuaire est au droit de fonds meubles où aucun herbier ou espèce protégée faunistique et floristique n'a été observé (site non reconnu comme zone d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) dans l'Inventaire du Patrimoine Naturel).

A noter que les éventuels matériaux remis en suspension sont de même nature que ceux issus du Var lui-même responsable de la formation de nombreux panaches turbides.

9. ENTRETIEN DE LA BUTTE

Compte tenu des coups de mer réguliers pouvant toucher la plateforme aéroportuaire, la butte de protection de la plage sud fera l'objet de campagnes de renforcement similaires. La mise en œuvre des matériaux ne sera pas régulière et sera fonction des pertes en matériaux.

Avant leur mise en œuvre, les matériaux seront contrôlés et seuls ceux de qualité compatible seront employés.

ANNEXE - FORMULAIRE D'EXAMEN SIMPLIFIE D'EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000

**FORMULAIRE D'ÉVALUATION SIMPLIFIÉE OU PRÉLIMINAIRE
DES INCIDENCES NATURA2000**



Pourquoi ?

Le présent document peut être utilisé comme suggestion de présentation pour une évaluation des incidences simplifiée. Il peut aussi être utilisé pour réaliser l'évaluation préliminaire d'un projet afin de savoir si un dossier plus approfondi sera nécessaire.

Evaluation simplifiée ou dossier approfondi ?

Dans tous les cas, l'évaluation des incidences doit être conforme au contenu visé à l'article R414.23 du code de l'environnement.

Le choix de la réalisation d'une évaluation simplifiée ou plus approfondie dépend des incidences potentielles du projet sur un site Natura 2000. Si le projet n'est pas susceptible d'avoir une quelconque incidence sur un site, alors l'évaluation pourra être simplifiée. Inversement, si des incidences sont pressenties ou découvertes à l'occasion de la réalisation de l'évaluation simplifiée, il conviendra de mener une évaluation approfondie. Le formulaire d'évaluation préliminaire correspond au R414-23-I du code de l'environnement et le « canevas dossier incidences » au R414-23-II et III et IV de ce même code.

Par qui ?

1. Ce formulaire peut être utilisé par le **porteur du projet**, en fonction des informations dont il dispose (cf. p. 9 : « ou trouver l'info sur Natura 2000 ? »). Lorsque le ou les sites Natura 2000 disposent d'un DOCOB et d'un animateur Natura 2000, le porteur de projet est invité à le contacter, si besoin, pour obtenir des informations sur les enjeux en présence. Toutefois, lorsqu'un renseignement demandé par le formulaire n'est pas connu, il est possible de mettre un point d'interrogation.

Pour qui ?

2. Ce formulaire permet au **service administratif instruisant le projet** de fournir l'autorisation requise ou, dans le cas contraire, de demander de plus amples précisions sur certains points particuliers.

Définition :

*L'évaluation des incidences est avant tout une **démarche d'intégration des enjeux Natura 2000 dès la conception du plan ou projet**. Le dossier d'évaluation des incidences doit être conclusif sur la potentialité que le projet ait ou pas une incidence significative sur un site Natura 2000.*

Coordonnées du porteur de projet :

Nom (personne morale ou physique) : **Le Directoire de la Société des Aéroports de la Côte d'Azur**

Commune et département) : **NICE / 06**

Adresse :

Aéroport Nice Côte d'Azur

Rue Costes et Bellonte

06206 Nice

Téléphone : **0 820 42 33 33** Fax :

Email :

Nom du projet : **Aéroport de Nice Côte d'Azur / Protection des équipements aéronautiques et météorologiques à proximité du littoral en zone sud de la plateforme aéroportuaire**

A quel titre le projet est-il soumis à évaluation des incidences (ex : dossier soumis à notice d'impact, ou : dossier soumis à autorisation d'occupation temporaire du domaine public) ? **Dossier soumis examen au cas par cas (rubrique 11.b)**

1 Description du projet, de la manifestation ou de l'intervention

Joindre une description détaillée du projet, manifestation ou intervention sur papier libre en complément à ce formulaire.

a. Nature du projet, de la manifestation ou de l'intervention

Préciser le type d'aménagement envisagé (exemple : canalisation d'eau, création d'un pont, mise en place de grillages, curage d'un fossé, drainage, création de digue, abattage d'arbres, création d'un sentier, manifestation sportive, etc.).

Afin de protéger des coups de mer les équipements aéronautiques et météorologiques, des matériaux inertes (absence de goudrons ou autres enrobés), issus de déblais obtenus lors de travaux sur l'aéroport, ont été entreposés en zone sud de la plateforme aéroportuaire, tout autour d'une butte déjà existante.

13 600 m³ de matériaux ont été déplacés à l'aide de camions depuis la zone de déblais aux postes 3-31/39 vers le site de remblai en zone sud. La butte déjà présente d'environ 1,20 m avait été préalablement constituée avec ce même type de remblais.

Les déversements de terre ont été fait de manière contrôlée et chaque déplacement de camions fait l'objet d'une autorisation de circulation de la part de la DGAC.

La hauteur et le positionnement des déblais ont été encadrés par le chef de projet interne.

Une fois déposée la terre a été déplacée à l'aide d'une pelle tout autour de la butte existante pour la renforcer et ainsi améliorer la protection de la plateforme aéroportuaire, sans augmenter sa hauteur.

Ces matériaux sont constitués de grave argilo-sableuse avec de gros éléments de diamètre 100 m (type B - composé de blocs et cailloutis calcaire à liant Iimono-argileux).

Des essais de lixiviation ont montré l'absence de substance polluante dans les terres mais également dans les lixiviats et peuvent être considérées comme inertes.

b. **Localisation du projet par rapport au(x) site(s) Natura 2000 et cartographie**

Joindre dans tous les cas une **carte de localisation** précise du projet (emprises temporaires, chantier, accès et définitives...) par rapport au(x) site(s) Natura 2000 sur une photocopie de carte IGN au 1/25 000^e. Si le projet se situe en site Natura 2000, joindre également **un plan de situation détaillé** (plan de masse, plan cadastral, etc.).

→ Voir Annexe 1 – Cartes de localisation de la plage sud où se situe la butte renforcée.

Le projet est situé :

Nom de la commune : NICE N° Département : 06

Lieu-dit : Aéroport Nice Côte d'Azur

En site(s) Natura 2000

n° de site(s) : (FR93-----)

n° de site(s) : (FR93-----)

...

Hors site(s) Natura 2000 A quelle distance ?

- A plus de 700 m de la zone sud, présence des sites Natura 2000 "Basse vallée du Var" (ZPS FR9312025 et ZICO PAC25).
- A 4,3 km à l'ouest de la zone sud, présence du SIC FR9301573 « Baie et Cap d'Antibes – Iles de Lérins ».

c. **Étendue/emprise du projet, de la manifestation ou de l'intervention**

Emprises au sol temporaire et permanente de l'implantation ou de la manifestation (si connue) ou classe de surface approximative (cocher la case correspondante) :

< 100 m²

1 000 à 10 000 m² (1 ha)

100 à 1 000 m²

> 10 000 m² (> 1 ha)

- Longueur (si linéaire impacté) :

Volume de matériaux déplacés : 13 600 m³ de matériaux entreposés autour de la butte existante.

Caractéristiques de la butte avant et après renforcement :

Caractéristiques	Valeurs
Butte avant remblais	
- Longueur	- 120,00 ml
- Largeur maximale	- 26,91 ml
Butte renforcée	
- Longueur	- 162,00 ml
- Largeur maximale	- 33,50 ml
- Distance au rivage du pied de talus du remblai	- 11 à 18 m

- Emprises en phase chantier :

- Aménagement(s) connexe(s) :

Préciser si le projet, la manifestation ou l'intervention générera des aménagements connexes (exemple : voiries et réseaux divers, parking, zone de stockage, etc.). Si oui, décrire succinctement ces aménagements.

Pour les manifestations, interventions : infrastructures permanentes ou temporaires nécessaires, logistique, nombre de personnes attendues.

Le renforcement de la butte de protection de la plage sud de la plateforme aéroportuaire ne nécessite pas d'aménagement connexe.

d. **Durée prévisible et période envisagée des travaux, de la manifestation ou de l'intervention :**

- Projet, manifestation :

diurne

nocturne :

- Durée précise si connue : 4 mois (jours, mois)

Ou durée approximative en cochant la case correspondante :

< 1 mois

1 an à 5 ans

1 mois à 1 an

> 5 ans

- Période précise si connue : de décembre 2017 à mars 2018 (inclus) (de tel mois à tel mois)

Ou période approximative en cochant la(les) case(s) correspondante :

Printemps

Automne

Eté

Hiver

- Fréquence :

chaque année

chaque mois

autre (préciser) :

e. **Entretien / fonctionnement / rejet**

Préciser si le projet ou la manifestation générera des interventions ou rejets sur le milieu durant sa phase d'exploitation (exemple : traitement chimique, débroussaillage mécanique, curage, rejet d'eau pluviale, pistes, zones de chantier, raccordement réseaux...). Si oui, les décrire succinctement (fréquence, ampleur, etc.).

L'entretien de la butte, par un renforcement similaire, sera réalisé selon les besoins et donc en fonction des coups de mer impliquant des dépôts de matériaux.

f. **Budget**

Préciser le coût prévisionnel global du projet.

Coût global du projet :

ou coût approximatif (cocher la case correspondante) :

< 5 000 €

de 20 000 € à 100 000 €

de 5 000 à 20 000 €

> à 100 000 €

2 Définition et cartographie de la zone d'influence du projet

La zone d'influence est fonction de la nature du projet et des milieux naturels environnants. Les incidences d'un projet sur son environnement peuvent être plus ou moins étendues (poussières, bruit, rejets dans le milieu aquatique...).

La zone d'influence est plus grande que la zone d'implantation. Pour aider à définir cette zone, il convient de se poser les questions suivantes :

Cocher les cases concernées et délimiter cette zone d'influence sur une carte au 1/25 000ème ou au 1/50 000ème. → Voir Annexe 2 - Carte de localisation de la zone sud et des biocénoses à proximité

- Rejets dans le milieu aquatique
- Pistes de chantier, circulation
- Rupture de corridors écologiques (rupture de continuité écologique pour les espèces)
- Poussières, vibrations
- Pollutions possibles
- Perturbation d'une espèce en dehors de la zone d'implantation
- Bruits
- Autres incidences

La zone d'étude correspond à la zone sud de la plateforme aéroportuaire, au linéaire de transport des matériaux (dans l'enceinte portuaire) et au milieu marin au droit de la zone sud.

Les travaux réalisés ont entraîné des perturbations listées ci-dessus mais n'ont eu aucun impact sur les sols ou le milieu marin : pas de fuite de produit polluant ou de production de nuage turbide.

3 Etat des lieux de la zone d'influence

Cet état des lieux écologique de la zone d'influence (zone pouvant être impactée par le projet) permettra de déterminer les incidences que peut avoir le projet ou manifestation sur cette zone.

PROTECTIONS :

Le projet est situé en :

- Réserve Naturelle Nationale
- Réserve Naturelle Régionale
- Parc National
- Arrêté de protection de biotope
- Site classé
- Site inscrit
- PIG (projet d'intérêt général) de protection
- Parc Naturel Régional
- ZNIEFF (zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique)
- Réserve de biosphère
- Site RAMSAR

USAGES :

Cocher les cases correspondantes pour indiquer succinctement quels sont les usages actuels et historiques de la zone d'influence.

- Aucun
- Pâturage / fauche
- Chasse
- Pêche
- Sport & Loisirs (VTT, 4x4, quads, escalade, vol libre...) :
- Agriculture
- Sylviculture
- Décharge sauvage
- Perturbations diverses (inondation, incendie...) :
- Cabanisation
- Construite, non naturelle : [Plateforme aéroportuaire](#)
- Autre (préciser l'usage) : [Plage de galets non ouverte au public \(sans activités\)](#)

Commentaires :

MILIEUX NATURELS ET ESPECES :

Renseigner les tableaux ci-dessous, en fonction de vos connaissances, et joindre une cartographie de localisation approximative des milieux et espèces. → Voir Annexe 2 - Carte de localisation de la zone sud et des biocénoses à proximité

Afin de faciliter l'instruction du dossier, il est fortement recommandé de fournir quelques photos du site (sous format numérique de préférence). Préciser ici la légende de ces photos et reporter leur numéro sur la carte de localisation. → Voir Annexe 3 - Photographies de la butte existante sur la plage sud

[Photos n°1 à 4 : Butte en zone sud renforcée \(Aéroport Nice Côte d'Azur\)](#)

TABLEAU MILIEUX NATURELS :

TYPE D'HABITAT NATUREL		Cocher si présent	Commentaires
Milieus ouverts ou semi-ouverts	pelouse pelouse semi-boisée lande garrigue / maquis autre :		
Milieus rocheux	falaise affleurement rocheux éboulis blocs autre :		
Zones humides	fossé cours d'eau étang tourbière gravière prairie humide autre :		
Milieus littoraux et marins	Falaises et récifs Grottes Herbiers Plages et bancs de sables Lagunes autre : <u>plage de galets</u>	X	Biocénose des galets infralittoraux et fonds meubles infralittoraux au droit de la plateforme aéroportuaire non protégée sans habitat naturel prioritaire
Autre type de milieu			

TABLEAU ESPECES FAUNE, FLORE :

Remplissez en fonction de vos connaissances :

GROUPES D'ESPECES	Nom de l'espèce	Cocher si présente ou potentielle	Autres informations (statut de l'espèce, nombre d'individus, type d'utilisation de la zone d'étude par l'espèce...)
Amphibiens, reptiles			
Crustacés			
Mollusques			
Cnidaires			
Insectes			
Mammifères marins			
Mammifères terrestres			
Oiseaux			
Plantes			
Poissons			

4 Incidences du projet

Décrivez sommairement les incidences potentielles du projet dans la mesure de vos connaissances.

Destruction ou détérioration d'habitat (= milieu naturel) ou habitat d'espèce (type d'habitat et surface) :

Le renforcement de la butte n'a pas entraîné (pas d'incident intervenu lors des travaux) de dégradation d'habitat ou d'habitats d'espèces non présents à proximité.

Destruction ou perturbation d'espèces (lesquelles et nombre d'individus) :

Aucune espèce menacée ou protégée n'est située le long de la plateforme aéroportuaire.

Perturbations possibles des espèces dans leurs fonctions vitales (reproduction, repos, alimentation...) :

Le projet n'est pas de nature à perturber les fonctions vitales des espèces présentes dans la baie des Anges.

5 Conclusion

I. Il est de la responsabilité du porteur de projet de conclure sur l'absence ou non d'incidences de son projet.

II. A titre d'information, le projet est susceptible d'avoir une incidence lorsque :

- Une surface relativement importante ou un milieu d'intérêt communautaire ou un habitat d'espèce est détruit ou dégradé à l'échelle du site Natura 2000
- Une espèce d'intérêt communautaire est détruite ou perturbée dans la réalisation de son cycle vital

Le projet est-il susceptible d'avoir une incidence ?

NON : ce formulaire, accompagné de ses pièces, est joint à la demande d'autorisation ou à la déclaration, et remis au service instructeur.

Exposé sommaire des raisons pour lesquelles le projet n'a pas d'incidences :

Le projet n'est pas situé dans le périmètre d'un site Natura 2000 ou d'une zone classée. Les travaux n'ont entraîné aucune perturbation du milieu et les éventuelles pertes de matériaux dans le milieu lors des coups de mer ne sont pas susceptibles d'impacter négativement les sites Natura 2000 "Basse vallée du Var" (ZPS FR9312025 et ZICO PAC25) et Baie et Cap d'Antibes – Iles de Lérins (FR9301573) ; les matériaux sont inertes et leur catégorie est similaire à ceux du Var.

OUI : l'évaluation d'incidences doit se poursuivre. Un dossier plus poussé doit être réalisé. Ce dossier sera joint à la demande d'autorisation ou à la déclaration, et remis au service instructeur.

A (lieu) : NICE

Signature :

Le (date) :

Où trouver l'information sur Natura 2000 ?

- Dans l' « **Indispensable livret sur l'évaluation des incidences Natura 2000** » :

Sur le site internet de la DREAL :

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr> (Biodiversité - Eau - Paysages > Biodiversité > Natura 2000 > Publications)

- Information cartographique **GeoIDE-carto** :

Sur le site internet de la DREAL :

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr> (Accès directs > Données / Cartographies > Cartographie interactive)

- Dans les **fiches de sites région PACA** :

Sur le site internet du ministère :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr> (Eau et Biodiversité > Espaces et milieux naturels terrestres > **Natura 2000**)

- Dans le **DOCOB** (document d'objectifs) lorsqu'il est élaboré :

Sur le site internet de la DREAL :

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr> (Biodiversité - Eau - Paysages > Biodiversité > Natura 2000 > DOCOB en PACA)

- Dans le **Formulaire Standard de Données** du site :

Sur le site internet de l'INPN :

<http://inpn.mnhn.fr> (Programmes > Recherche de données Natura 2000)

- Après de l'**animateur** du site :

Sur le site internet de la DREAL :

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr> (Biodiversité - Eau - Paysages > Biodiversité > Natura 2000 > Le réseau > En PACA > Les sites Natura 2000)

- Après de la **Direction Départementale des Territoires (et de la Mer)** du département concerné :

Voir la liste des DDT dans l'« Indispensable livret sur l'évaluation des incidences Natura 2000 »

Annexes :

- ✓ Annexe 1 – Cartes de localisation de la plage sud où se situe la butte renforcée
- ✓ Annexe 2 – Carte de localisation de la zone sud et des biocénoses à proximité
- ✓ Annexe 3 – Photographies de la butte renforcée sur la plage sud

**Annexe 1 – Cartes de localisation de la plage sud où se situe la butte
renforcée**



Figure 20 : Plan de situation de l'aéroport Nice Côte d'Azur (Google Maps)

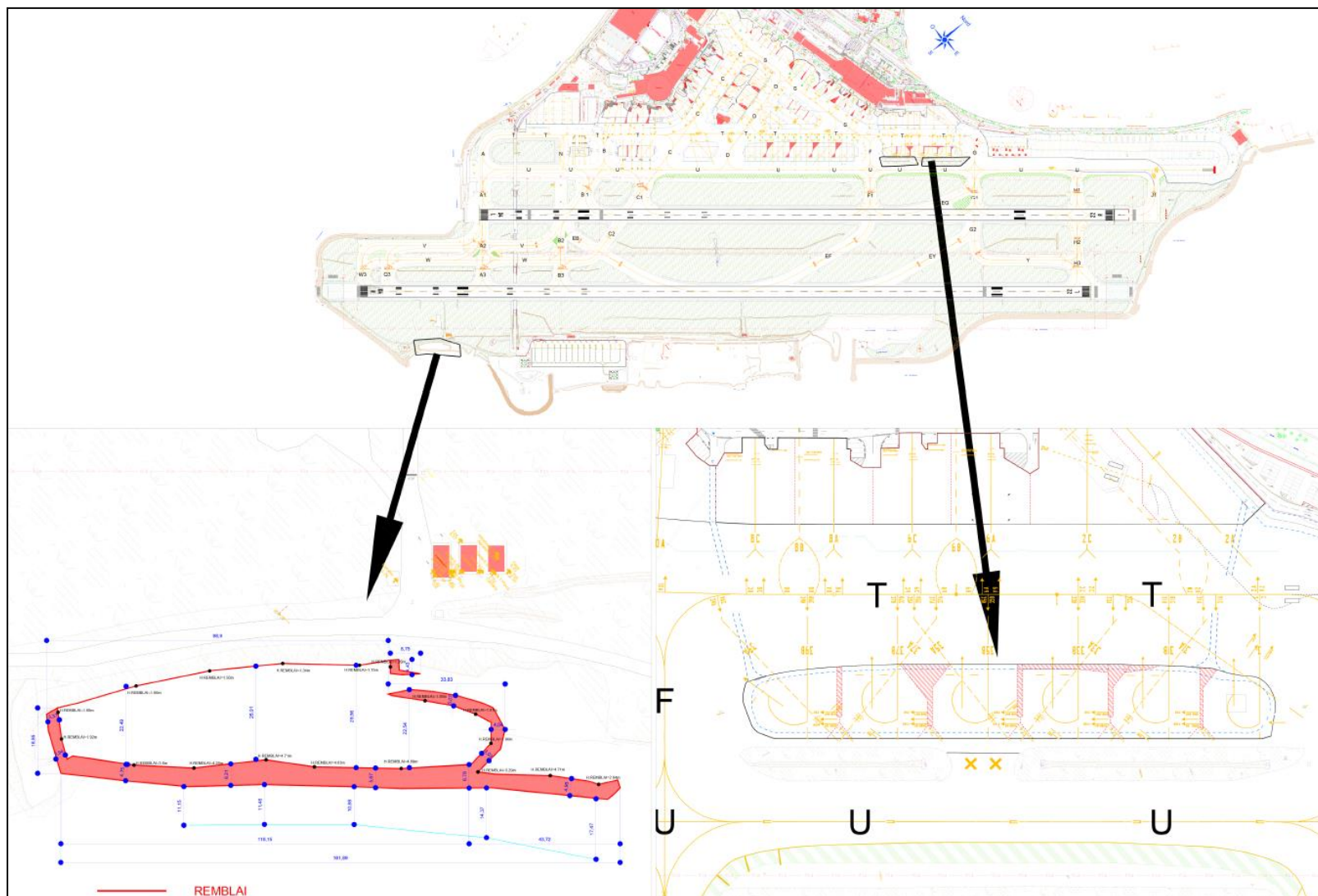


Figure 21 : Localisation des zones de déblais (postes 31-39 au nord) et de la zone de remblai (butte zone sud) (Aéroport Nice Côte d'Azur)

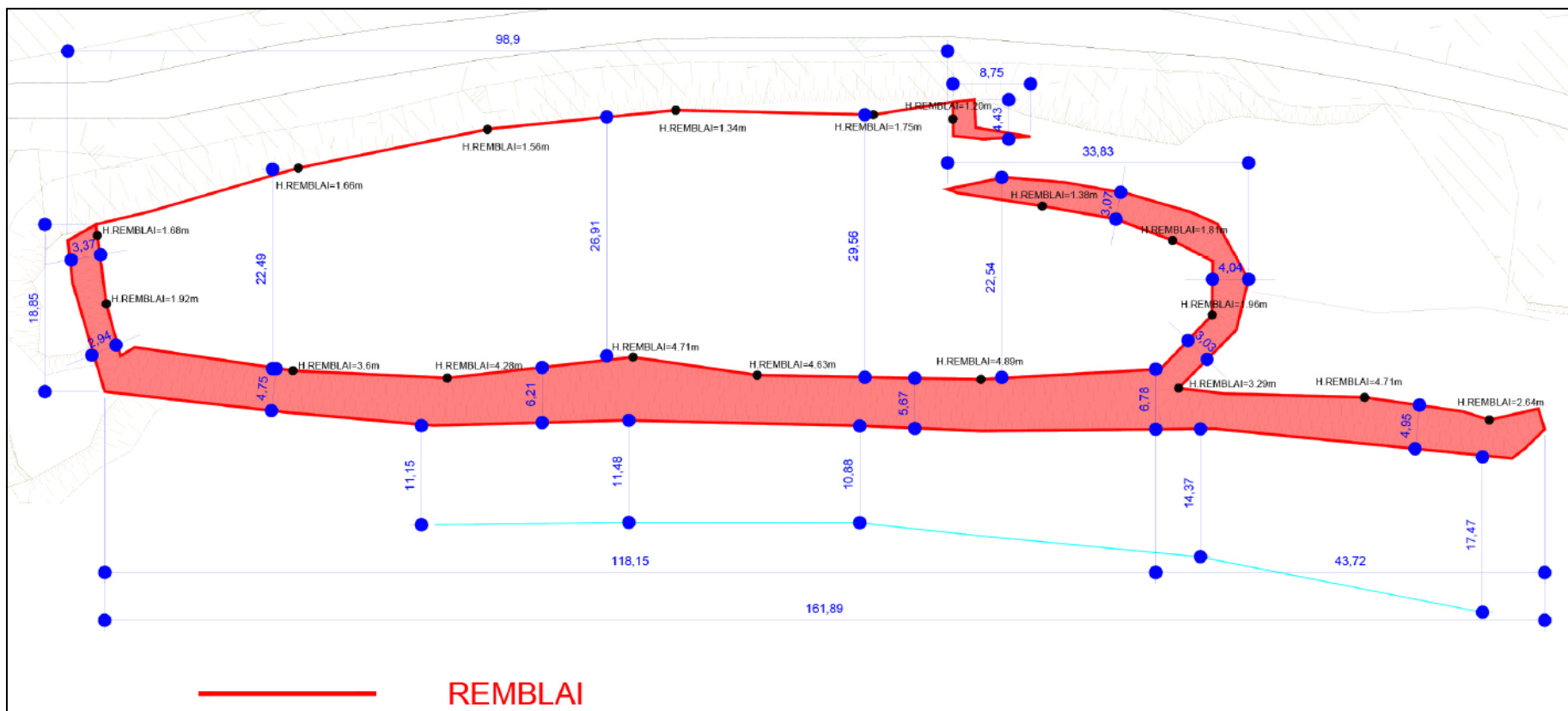


Figure 22 : Caractéristique des remblais autour de la butte existante (Aéroport Nice Côte d'Azur)



Figure 23 : Localisation des sites NATURA 2000 et de la ZNIEFF aux alentours de l'aéroport Nice Côte d'Azur

**Annexe 2 – Carte de localisation de la zone sud et des biocénoses à
proximité**

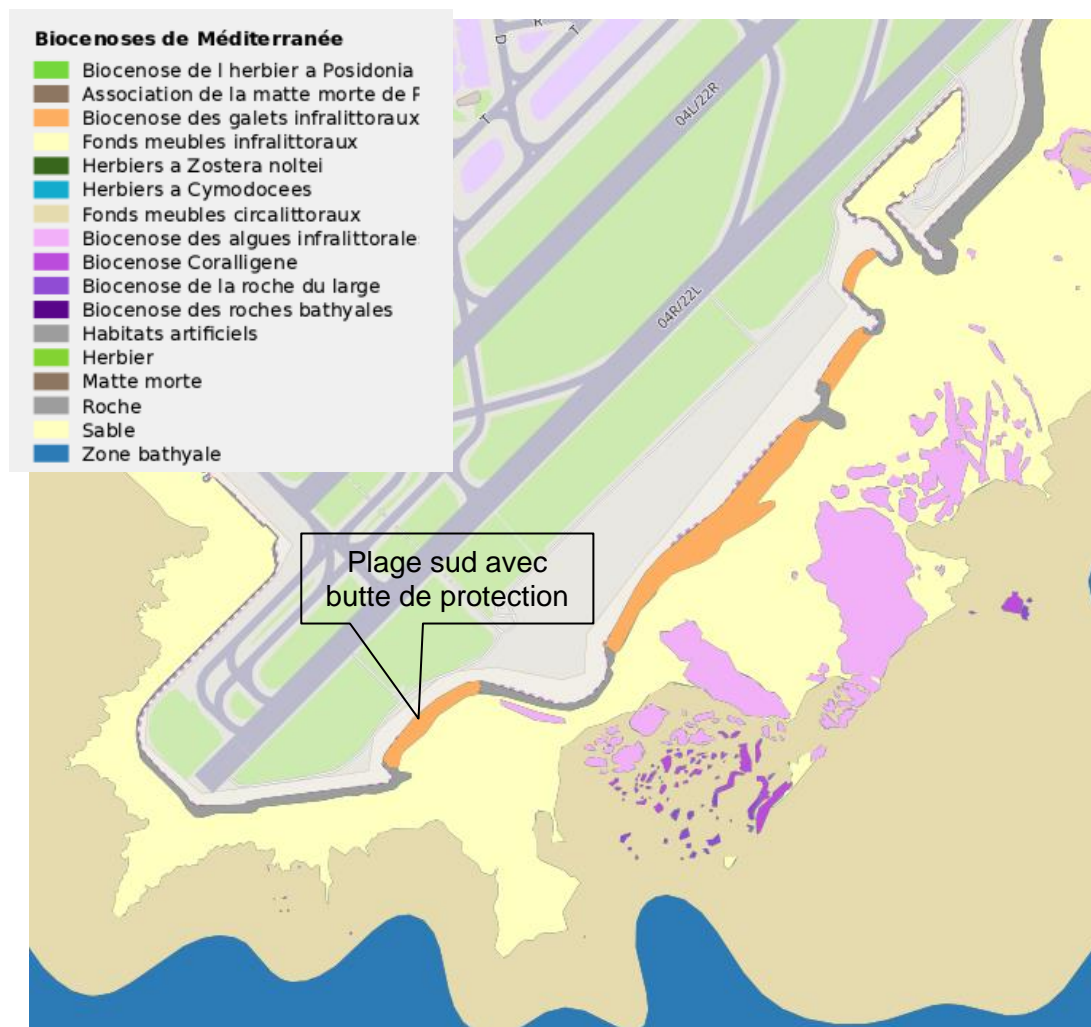


Figure 24 : Biocénoses au droit de la plage sud (DONIA Expert)

Annexe 3 – Photographies de la butte renforcée sur la plage sud



Figure 25 : Photos n°1 à 4 – butte renforcée



Figure 26 : Zone sud – Localisation des prises de vue (Google Earth Pro)