



Aménagement de la ZAC Grand Arénas

Etude d'impact

Résumé non technique

Sommaire

1	Objet de l'étude d'impact	4
2	Inscription du projet dans la stratégie d'aménagement de l'Eco-Vallée	4
2.1	L'opération d'intérêt national Eco-Vallée	4
2.2	Une logique d'aménagement d'ensemble	6
2.3	L'opération du Grand Arénas et la ZAC Grand Arénas	7
2.4	Les projets connexes	8
2.5	Les projets environnants	10
3	Etat initial	12
3.1	Localisation	12
3.2	Milieu physique	12
3.3	Milieu naturel	14
3.4	Contexte socio-économique	15
3.5	Urbanisme et planification urbaine	16
3.6	Paysage	17
3.7	Patrimoine historique et culturel	17
3.8	Modalités de déplacements et flux	17
3.9	Réseaux	18
3.10	Cadre de vie	19
3.11	Synthèse des enjeux	19
4	Justification du choix et présentation du projet retenu	20
4.1	Objet et justification de l'opération	20
4.2	Présentation du projet urbain	21
4.3	Raisons du choix du projet	23
4.4	Phasage du projet	24
4.5	Engagements de l'Eco-Vallée	24
5	Synthèse des enjeux, impacts temporaires et permanents et mesures d'évitement ou de compensation envisagées	26
5.1	Impacts du projet et mesures	26
5.2	Tableau synthétique des impacts et mesures	34
5.3	Modalités de suivi des mesures	38
6	Analyse des effets cumulés	38
7	Appréciation des impacts globaux du programme	40

7.1	Les projets en interface	41
7.2	Relation entre les projets d'aménagement	41
7.3	Les impacts globaux du programme	41
8	Coût des mesures	44
9	Etude sur le potentiel de développement en énergies renouvelables	44
10	Analyse des coûts collectifs et consommation énergétique	47
10.1	Analyse des coûts collectifs.....	47
10.2	Bilan de la consommation énergétique.....	47
10.3	Avantages induits pour la collectivité	47
11	Analyse des méthodes	48

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1	: Situation géographique et périmètre de l'Eco-Vallée	5
Figure 2	: Localisation de l'opération	13
Figure 3	: Perception du projet Grand Arénas (Source : Mateoarquitectura).....	21
Figure 4	: Maillage vert et création de macro-lots (Mateo Arquitectura)	21
Figure 5	: représentation de l'écoparc urbain (Mateo Arquitectura)	22

1 OBJET DE L'ETUDE D'IMPACT

Le présent dossier concerne l'aménagement de la ZAC Grand Arénas, sur la commune de Nice, dans le département des Alpes-Maritimes.

Le périmètre de la ZAC du Grand Arénas est délimité par la route de Grenoble au Nord, le quartier de l'Arénas à l'Est, la promenade des Anglais et l'aéroport au Sud et les rives du Var à l'ouest. Le territoire du Grand Arénas est traversé d'est en ouest par le boulevard René Cassin et la voie ferrée.

L'opération Grand Arénas constitue l'une des 4 opérations prioritaires de l'EPA Plaine du Var.

La ZAC du Grand Arénas sera réalisée en vertu du principe de mixité fonctionnelle en développant des bureaux (320 000 m²), des logements (100 000 m²), des équipements (85 000 m² dont 75 000 m² pour un parc des expositions), des commerces, des hôtels et des services (65 000 m²).

En application de l'article R.122-2 du Code de l'environnement, le projet d'aménagement de la ZAC Grand Arénas est soumis à la réalisation d'une étude d'impact :

« Travaux, constructions et aménagements réalisés en une ou plusieurs phases, lorsque l'opération crée une SHON supérieure ou égale à 40 000 mètres carrés ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure à 10 hectares ».

2 INSCRIPTION DU PROJET DANS LA STRATEGIE D'AMENAGEMENT DE L'ECO-VALLEE

2.1 L'opération d'intérêt national Eco-Vallée

2.1.1 Le contexte de l'OIN Eco-Vallée

Qualifiée de « secteur stratégique » par la Directive Territoriale d'Aménagement, la plaine du Var a été identifiée, par l'ensemble des collectivités, comme un territoire clé pour leur développement écologique, économique et social.

En prenant appui sur 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 azurée, a reçu le statut d'Opération d'Intérêt National (OIN), conféré par l'Etat par décret n°2008-229 du 7 mars 2008.

L'ambition de cette Eco-Vallée est de proposer un autre modèle de développement et d'urbanisme, d'une part en créant aux portes de Nice, un territoire démonstrateur des politiques du Grenelle, à l'échelle européenne, d'autre part en impulsant une dynamique économique et sociale qui favorise la diversification des activités et impulse l'innovation, notamment en lien avec le secteur des technologies vertes et l'esprit d'entreprise.

L'OIN Eco-Vallée est ainsi appelée à devenir un territoire de référence en matière de développement durable, et à impulser à la métropole azurée un nouveau souffle susceptible d'accroître son rayonnement international.

Créé par le décret n°2008-773 en date du 30 juillet 2008, l'EPA Plaine du Var a pour objectif de mettre en application les principes de l'aménagement durable sur ce territoire vaste (10 000 ha) et sensible, situé de part et d'autre du fleuve le Var, sur la zone d'influence immédiate de la ville de Nice.

Sur une fraction du périmètre de l'Eco-Vallée déjà largement urbanisée de manière diffuse et repérée comme mutable, il s'agit de réaliser un programme mixte de logements, de commerces, d'immobilier d'entreprise, d'équipements de formation-recherche ainsi que d'équipements sportifs et de loisirs. L'opération durera environ 30 ans et permettra la création de 35 000 à 50 000 emplois.

Enfin, il est à noter que l'État a sélectionné en 2009 le Sud de la vallée du Var comme l'un des treize projets EcoCités, en lien avec le fonds « Ville de demain » des « investissements d'avenir » (Grand emprunt). L'EcoCité Nice côte d'Azur occupe ainsi une superficie d'environ 3 000 ha entre l'aéroport et Saint-Laurent-du-Var au sud et la Baronne-Lingostière au Nord et est conçue pour devenir le laboratoire du développement durable et le moteur d'innovation de l'agglomération, à même de créer un effet de levier sur l'ensemble du territoire.

En concentrant les financements du fonds, ce périmètre a vocation à jouer un rôle démonstrateur pour les nouveaux modes de faire la ville qui sont véhiculés par les EcoCités.



Figure 1 : Situation géographique et périmètre de l'Eco-Vallée

2.1.2 La stratégie d'aménagement et de développement à l'échelle de l'Eco-Vallée

• Le projet de territoire

L'Eco-Vallée se fonde sur un projet de territoire, adopté par le conseil d'administration de l'EPA le 19 décembre 2011, qui définit les grands principes d'aménagement et de développement durables, à horizon d'une trentaine d'années, sur la base de trois thèmes majeurs :

- restaurer, préserver et valoriser ce territoire qui est exceptionnel, mais qui est aujourd'hui altéré,
- aménager durablement ce territoire stratégique pour l'ensemble métropolitain et plus généralement pour l'ensemble départemental et régional, territoire qui est aujourd'hui affecté de désordres accumulés au fil des décennies,
- impulser à l'ensemble du territoire métropolitain une dynamique économique et sociale forte, diversifiée, par un effet de levier déclenché grâce à l'Eco-Vallée.

• Le protocole de partenariat

Ce projet de territoire constitue le support stratégique du protocole de partenariat qui réunit l'ensemble des partenaires de l'EPA autour du financement des premières opérations d'aménagement considérées comme prioritaires de l'Eco-Vallée et qui a été signé le 12 mars 2012 par l'Etat, la Région, le Département, la Métropole Nice Côte d'Azur, la ville de Nice et l'EPA.

Les opérations d'aménagement qui seront développées par l'EPA Plaine du Var dans le cadre du protocole sont au nombre de quatre :

- 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-rive de La Baronne-Lingostière, quartier de Nice,
- l'éco-quartier de Saint-Martin-du-Var.

Ces périmètres opérationnels s'intègrent pleinement au cadre de réflexion, de principes et d'action que constitue le projet de territoire. 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'ensemble de l'Eco-Vallée et de l'aire urbaine niçoise et d'enclencher la nécessaire restauration des grands équilibres écologiques.

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

2.2 Une logique d'aménagement d'ensemble

Les opérations qui se développent dans la partie aval de la plaine du Var visent à en renforcer le dynamisme. Fondés sur une forme urbaine dense et mixte, les programmes tendent à offrir de nombreux choix en termes de services et de transports. Enfin, il s'agit de retrouver un équilibre entre le bâti et les espaces verts, les coteaux et le fleuve, la biodiversité et l'urbanité.

Intervenant soit dans des zones urbaines stratégiques mais désordonnées, soit dans des friches à fort potentiel de développement urbain, la logique qui soutient l'aménagement de ce secteur est par ailleurs conçue selon trois axes cohérents et complémentaires :

- le renforcement du lien nord-sud au travers notamment d'une hiérarchisation plus marquée des voiries : d'une part des voies de transit au fonctionnement amélioré avec l'A8 et la RM 6202bis et d'autre part des boulevards urbains avec la requalification de la RM 6202 en avenue, avec la voie de 40m, voie de desserte inter-quartier, permettant le passage d'un TCSP de type tramway qui rejoindra le pôle d'échanges multimodal de Nice Aéroport via le percement d'un nouvel axe Nord-Sud sous la voie ferrée,
- le développement de liens est-ouest par le biais de corridors écologiques inscrits dans les opérations,
- un espace de ville cohérent du Grand Arénas à Nice Méridia en passant par les Moulins, puis un espace alliant nature et agriculture jusqu'au stade Allianz Riviera, pour en faire un secteur urbain organisé.

L'ensemble des opérations de ce secteur s'inscrit ainsi dans une logique d'aménagement d'ensemble, formalisé dans le projet de territoire de l'Eco-Vallée.

2.3L'opération du Grand Arénas et la ZAC Grand Arénas

L'opération Grand Arénas, l'une des 4 opérations prioritaires de l'EPA, vise à réorganiser 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 circulatoire apaisé.

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 à terme 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 azurienne d'un centre d'affaires à la hauteur de sa taille et de sa notoriété via la recomposition urbaine progressive d'un secteur aujourd'hui heurté, mais hautement stratégique, autour de deux équipements structurants majeurs : le pôle d'échanges multimodal de Nice - Aéroport et un parc des expositions d'envergure européenne. Globalement, l'opération présente une capacité constructive de 680 000 m² et devrait permettre la création de 1 350 logements et de 21 000 emplois potentiels.

Située à proximité immédiate du centre-ville de Nice, sur un nœud de communication exceptionnel, au contact de l'aéroport Nice Côte d'Azur, l'opération Grand Arénas permet de tirer profit de cet avantage comparatif indéniable par rapport aux autres métropoles européennes. Elle bénéficiera donc d'un niveau d'accessibilité exceptionnel et des 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, autopartage, modes doux et plus tard la Ligne ferroviaire nouvelle) au cœur d'un véritable espace urbain, mêlant ainsi inter-modalité 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 Aéroport,
- Sur 40,5 ha environ, le quartier urbain du Grand Arénas, comprenant bureaux, logements, hôtels, services, commerces, parc des expositions et espaces publics, qui sera réalisé dans le cadre d'une procédure spécifique de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC).

La ZAC du Grand Arénas sera réalisée dans le respect du principe de mixité fonctionnelle en développant des bureaux (320 000 m²), des logements (100 000 m² dont locatifs sociaux, accession aidée et 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.

2.4 Les projets connexes

La logique d'ensemble développée précédemment implique que chaque programme soit complémentaire. Ainsi, le découpage opérationnel entre le pôle d'échanges multimodal et la ZAC Grand Arénas n'enlève rien à l'interdépendance des deux projets. En effet, la ZAC offre des fonctions d'habitat tandis que le pôle a une dominante d'équipements permettant ainsi de répondre à l'ambition de mixité sans que la proximité avec l'aéroport soit une source de nuisance.

Par ailleurs, le programme d'aménagement de la ZAC ne saurait être réalisable sans le déplacement des Marchés d'Intérêt National d'Azur (MIN) sur le secteur de La Baronne, à proximité des aires de production.

2.4.1 Le quartier du pôle d'échanges multimodal

Au sein de l'opération du Grand Arénas, le pôle d'échanges multimodal Nice Saint Augustin 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 d'un axe Nord-Sud dédié aux modes doux et aux transports en commun. Outre les lignes de bus urbains, inter-urbains et régionaux, la future ligne Est-Ouest du tramway permettra 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.

2.4.2 L'opération de la Baronne (La Gaude)

L'opération de La Baronne sur les communes de La Gaude et Saint-Laurent-du-Var s'articule autour de la modernisation des Marchés d'Intérêt National d'Azur (MIN). Plus globalement, le projet offre un espace de développement complémentaire pour des programmes de locaux d'activités et de logistique.

Cette opération, desservie par la RM 6202 bis qui la connecte à l'A8, bénéficie d'une approche environnementale et urbaine originale en s'appuyant sur le centre urbain préexistant.

Elle préfigure une nouvelle centralité en lien avec le quartier de Lingostière situé de l'autre côté du fleuve.

L'opération de La Baronne-Lingostière est en effet conçue pour constituer une nouvelle centralité économique et urbaine à cheval sur les deux rives du fleuve Var, entre les polarités de l'estuaire au sud qui incluent les opérations du stade, du Grand Arénas et de Nice Méridia, et de Carros-La Manda, au nord.

Caractérisé par le principe de mixité fonctionnelle, par une volonté d'exemplarité, dans un dialogue urbain et programmatique à construire entre les deux rives, le pôle urbain de La Baronne-Lingostière s'attachera à s'inscrire dans la meilleure logique spatiale visant la cohérence urbaine, l'insertion dans le site, ainsi que le respect et la valorisation du cadre naturel, en relation avec les autres pôles et les projets de développement en amont et en aval : polarité agricole de Gattières et site d'activités de Saint-Laurent-du-Var, en rive droite ; centre commercial de Lingostière et polarité urbaine de Saint-Isidore, en rive gauche. La programmation du pôle inter-rives prendra en compte les besoins en logements, commerces, services et équipements de proximité en lien avec les quartiers résidentiels existants, la réalisation d'un éco-parc d'activités et la relocalisation des MIN. Cette nouvelle polarité inter-rives bénéficiera de l'opportunité exceptionnelle que représente la liaison directe avec le centre-ville de Nice avec les chemins de fer de Provence.

S'agissant du secteur de La Baronne, il s'agit de relocaliser les activités du MIN de Nice (60 000 m²), d'y développer de l'immobilier d'entreprises ainsi que des activités connexes au MIN. Le projet prévoit également l'implantation du siège de la Chambre d'Agriculture et des activités qui lui sont liées : bureaux, salle de réunion et logements liés au Centre de Recherches Economiques et d'Actions Techniques (CREAT) et à l'exploitation de la station expérimentale ; regroupement des Organisations Professionnelles Agricoles (OPA) en vue de créer une « Maison de l'agriculture ».

Cette opération qui porte dans un premier temps sur 25 hectares, dont une première phase de 16 ha, vise ainsi à :

- créer un pôle d'excellence agroalimentaire et horticole structuré autour du nouveau MIN, de ses activités annexes de logistique et offrant à l'agriculture locale de nouveaux débouchés,
- générer une offre attractive en matière de locaux d'activités,
- s'appuyer sur la qualité paysagère du site, en lien avec le parc naturel départemental des rives du Var.

Le transfert du MIN de Nice à la Baronne

La localisation des MIN d'Azur sur les terrains de La Baronne participe à une logique d'aménagement du territoire de l'Eco-Vallée portée par l'EPA en accord avec l'ensemble des partenaires.

Concernant la situation actuelle : le MIN actuel est fortement consommateur d'espace, il est en voie d'obsolescence sauf mises en œuvre d'interventions lourdes et il n'apparaît plus comme conforme aux besoins liés aux activités actuelles de la filière. Parallèlement à cela, le site de La Baronne, choisi pour le transfert du MIN, - par ailleurs essentiel pour le développement économique de la Métropole, accueille aujourd'hui la station expérimentale du CREAT; il est essentiellement constitué de friches et de bâtiments abandonnés et /ou dans un état de dégradation avancé.

Concernant l'implantation proposée : elle résulte d'un long processus étayé par diverses études. Sur la base des marchés de définition simultanés pour « la définition de la stratégie urbaine de la plaine du Var » trois groupements, aux références internationales, ont proposé leur vision de la plaine. Les trois mandataires de ces équipes étaient WEST 8, SEURA et MATEO. Après avoir posé un diagnostic commun sur le territoire, les équipes ont proposé une stratégie d'aménagement en identifiant les leviers de la mutation propre à ce périmètre, dans le prolongement de l'étude dite de positionnement international réalisée par Rem Koolhaas. Ces études ont abouti au choix du site de La Baronne pour l'implantation du nouveau MIN. Ce choix qui au regard des diverses études menées apparaît comme compatible avec la DTA, a été approuvé par l'ensemble des partenaires qui composent l'EPA. Le projet, sur ce site de La Baronne, est à ce titre inscrit dans le projet de territoire de l'Eco-Vallée et dans le protocole financier mentionné précédemment par lequel les différents partenaires s'engagent à participer au financement du projet.

Concernant le choix du site de La Baronne : au-delà de l'amélioration de l'accessibilité au MIN, il faut souligner la double utilité du nouveau demi-échangeur qui sera également réalisé sur le site : il va, d'une part, avoir un impact au niveau des nouveaux MIN d'Azur en offrant un accès direct pour les poids lourds au site, et d'autre part, avoir un impact sur les routes actuelles en améliorant les conditions de circulation, notamment dans le secteur de La Baronne. Le site est stratégique pour sa proximité avec les secteurs de production et son accessibilité. La modernisation de l'infrastructure et sa mise en relation avec d'autres équipements structurants sont autant d'atouts pour valoriser les exploitants locaux et développer ainsi l'agriculture dans la plaine du Var.

Le projet de MIN est un projet « compact », peu consommateur d'espace, qui s'étend sur environ 14,5 ha (contre 26 ha actuellement) ; il est par ailleurs créateur de richesses et d'emplois avec 300 M€ environ de chiffre d'affaire et 750 emplois créés. Enfin, il assure un débouché commercial à 260 exploitations agricoles et horticoles.

Il permettra également aux entreprises de disposer d'un nouvel outil de travail plus performant par rapport aux nouvelles normes d'hygiène et en conformité avec les nouvelles réglementations environnementales des Grenelles I et II et avec les nouvelles technologies.

Par ailleurs, le transfert des MIN offrira la possibilité de libérer les emprises foncières nécessaires à la réalisation d'équipements d'intérêt général sur le site actuel d'implantation, comme un pôle d'échanges multimodal de dimension régionale associant tous les modes de transport et un parc des expositions de niveau international qui fait défaut actuellement à la Métropole Azurienne.

2.5 Les projets environnants

2.5.1 L'opération Nice Méridia (EPA)

Initiée sur un premier périmètre opérationnel d'environ 24 ha, la ZAC Nice Méridia correspond à la réalisation d'une technopole urbaine au sein d'un nouveau quartier. Ce projet s'intègre dans un périmètre de cohérence de 200 Ha, 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 320 000 m² de programmes immobiliers mixtes (logements, commerces de proximité, services, bureaux, éco-campus, ...), avec à terme 2 100 logements et 4 000 emplois.

2.5.2 Les projets portés par d'autres maîtres d'ouvrage que l'EPA Plaine du Var

Plusieurs maîtres d'ouvrage développent leurs propres réalisations au sein ou à proximité du projet du Grand Arénas, en lien étroit avec l'EPA, dans le cadre d'une coordination des maîtrises d'ouvrage et du respect des compétences de chacun.

- **Le stade Allianz Riviera (société Nice Eco Stadium)**

Il s'agit d'un équipement sportif structurant, contribuant à l'animation urbaine d'un secteur situé au cœur de l'Eco-Vallée avec notamment des commerces et des restaurants. Il devrait accueillir également le musée national du sport, de grands spectacles et de nombreuses rencontres sportives internationales.

Ce stade, performant et multifonctionnel de 35 000 places dédiées au football et au rugby de haut niveau, a vocation à accueillir des séminaires, concerts, spectacles et de grands événements et sera opérationnel en juin 2013.

- **La rénovation urbaine du quartier des Moulins (Métropole Nice Côte d'Azur)**

Actuellement excentré à l'ouest du centre-ville niçois, ce quartier de plus de 10 000 habitants fait l'objet d'un vaste projet de rénovation urbaine. Avec sa proximité avec l'aéroport, le futur pôle d'échanges multimodal et la nouvelle ligne de tramway, le quartier des Moulins va s'ouvrir sur une nouvelle centralité.

- **L'aménagement de la section Saint-Laurent-du-Var / Nice Saint-Augustin de l'autoroute A8 (ESCOTA)**

Ce projet prévoit :

- 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 la route de Grenoble
- l'aménagement du diffuseur de Nice Saint-Augustin.

Ces aménagements permettront d'atténuer les problèmes de saturation récurrents dans le secteur, de favoriser la sécurité, d'améliorer les échanges entre l'autoroute et la route de Grenoble et de faciliter les mouvements au droit du diffuseur de Nice Saint-Augustin.

- **La réalisation d'une voie structurante de 40 mètres de largeur (Métropole NCA)**

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, de type « tramway ».

- **Extension du centre commercial Cap 3000 (Altarea-Cogedim)**

Actuellement soumis à autorisation de la Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC), le projet d'extension de CAP 3000 prévoit :

- la création de moyennes surfaces pour 14 210 m² de surface de vente supplémentaire,
- la création de parkings,
- la création de boutiques et le remodelage de boutiques existantes pour 11 790 m² de surface de vente supplémentaire.

L'ouverture de la totalité du centre étendu et restructuré est envisagée pour fin 2018 avec une réalisation par phases dès 2013 pour conserver le centre en activité.

3 ETAT INITIAL

3.1 Localisation

L'analyse thématique de l'état initial est réalisée à l'échelle du périmètre de la ZAC Grand Arénas.

Certaines thématiques seront toutefois analysées selon une approche territoriale plus large (aspects socio-économiques, paysage, ...).

3.2 Milieu physique

3.2.1 Climat

La commune de Nice est soumise à un climat de type méditerranéen.

3.2.2 Topographie

Le projet se localise en rive gauche du Var, à une altitude d'environ 11 m NGF.

3.2.3 Géologie

Le sol et le sous-sol du périmètre de l'opération sont constitués de formations quaternaires fluviatiles (Fy-z), alluvions récentes.

3.2.3 Hydrologie

Le périmètre de l'opération s'inscrit dans le bassin versant du Var. Le Var est présent à l'Ouest de l'aire d'étude.

L'aire d'étude repose sur la nappe alluviale du Var : la masse d'eau souterraine de type alluvial « Alluvions du Var et Paillons ». Cette masse d'eau souterraine est vulnérable à la pollution (perméabilité élevée de l'aquifère alluvial).

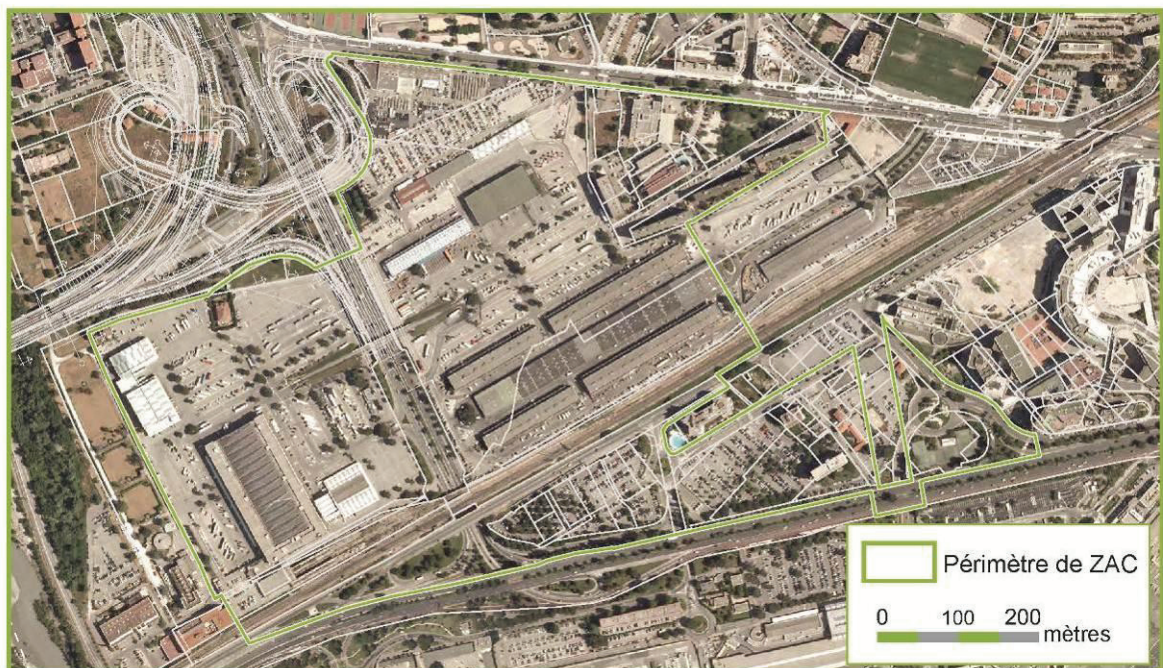
3.2.4 Hydrogéologie

L'aire d'étude repose sur la nappe alluviale du Var, masse d'eau souterraine perméable et vulnérable à la pollution, qui affleure par endroits (1 à 5 m de profondeur).

Une étude géotechnique sera réalisée ultérieurement pour définir précisément le contexte hydrogéologique sur le périmètre de ZAC.

L'aire d'étude est concernée par les périmètres de protection du champ captant des Sagnes (périmètre de protection immédiat et rapproché. Le projet devra respecter les prescriptions particulières définies au sein de ces périmètres, afin de veiller à la protection de la ressource en eau.

Localisation



Sources : orthophoto 2009, scan 25 IGN

Figure 2 : Localisation de l'opération

3.2.5 Risques

Le projet se situe dans un secteur classé en zone de sismicité moyenne, comme toute la commune de Nice.

En matière de risque inondation, l'aire d'étude directe se situe en zone bleue exceptionnelle B6 (aléa fort à très fort) définie au Plan de Prévention des Risques inondation (PPRi) Basse Vallée du Var.

Le PPRi prescrit la réalisation d'un Schéma de Cohérence Hydraulique et d'Aménagement d'Ensemble (SCHAE), sur la zone du Grand Arénas et sur celle du pôle multimodal. Ce schéma a pour objectif de prendre en compte le risque d'inondation dès les phases d'études afin de disposer d'un projet d'aménagement établi en tenant compte pleinement de ce risque d'inondation. Les résultats du SCHAE sont en cours d'intégration dans le PPRi dans le cadre de la révision partielle (arrêté préfectoral du 11 décembre 2012).

Le risque de remontée de nappe est variable sur l'aire d'étude directe, la nappe étant sub-affleurante au nord-est du périmètre. Les aléas mouvements de terrains et incendies de forêts ne concernent pas l'aire d'étude.

Aucune Installation Classée pour la Protection de l'Environnement n'est localisée dans le périmètre de l'opération. Les ICPE recensées se situent en limite de l'aire d'étude rapprochée et correspondent principalement aux installations d'approvisionnement et de dépôt en carburants de l'aéroport.

L'aire d'étude est concernée par le risque de transport de matières dangereuses (transit sur autoroute A8 et sur la voie ferrée).

Plusieurs sites Basias sont répertoriés aux abords de l'aire d'étude.

En raison de l'occupation actuelle des sols (MIN de Nice), la nécessité de réaliser des opérations de dépollution devra être étudiée dans le cadre du projet. En tout état de cause, des forages géotechniques seront réalisés sur le périmètre de ZAC pour préciser l'état des sols.

3.3 Milieu naturel

3.3.1 Espaces naturels remarquables

Le périmètre de l'opération n'intègre ni ne touche directement les périmètres d'inventaires naturalistes présents sur la commune de Nice (ZNIEFF de type II et ZPS « Basse vallée du Var »).

L'aire d'étude ne se situe pas dans un noyau de biodiversité et ne constitue pas une zone favorable au déplacement de la faune et de la flore.

Compte tenu de la nature du projet, des caractéristiques et de la localisation des sites Natura 2000, une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 est réalisée et intégrée à l'étude d'impact.

3.3.2 Faune / flore

Le site d'étude stricto sensu est globalement constitué de parcelles de végétation rudérale en situation de forte anthropisation et d'un bâti industriel qui possèdent une valeur patrimoniale et des enjeux locaux de conservation faibles. Le caractère fortement anthropisé de la zone et son absence d'habitat naturel semblent limiter ses capacités d'accueil d'espèces animales et/ou végétales présentant un enjeu réglementaire et/ou patrimonial. Au cours des journées de prospection du 21 mars 2012 et du 3 janvier 2013, aucune espèce végétale protégée et/ou rare n'a été observée en raison de la faible présence de végétation et de la forte d'anthropisation des habitats naturels présents sur la zone d'étude

Aucune espèce d'oiseaux, de reptiles, d'amphibiens et d'insectes d'intérêt communautaire et/ou patrimonial n'a pu être mise en évidence. La zone d'étude étant un site industriel parsemé de quelques bandes de zone rudérale, elle ne semble pas favorable à la présence d'espèces remarquables. Une seule espèce de reptile faiblement patrimoniale, le Lézard des murailles, a été contacté sur la zone d'étude. Cette espèce présente cependant un enjeu de conservation faible compte tenu de son faible degré de patrimonialité et de la bonne santé des populations en région PACA.

3.3.3 Continuités écologiques

L'absence de continuité écologique entre ces ensembles écosystémiques remarquables et la zone d'étude limite l'atteinte du projet sur leur bon fonctionnement écologique.

3.4 Contexte socio-économique

3.4.1 Evolution et structure de la population

La commune de Nice appartient à la Métropole Nice Côte d'Azur depuis le 1^{er} janvier 2012 - auparavant elle faisait partie de la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur depuis sa création en 2002. La métropole regroupe désormais 46 communes et 550 000 habitants dont 344 875 habitants (INSEE, 2008) pour la seule commune de Nice, avec une densité moyenne de population élevée (près de 4 800 habitants/km²).

A l'échelle communale, le taux de variation de la population est positif mais faible : entre 1999 et 2007, la variation due au solde naturel et celle due au solde migratoire sont toutes deux de + 0,1 %.

La commune de Nice abrite une population vieillissante, avec plus de 24 % de plus de 60 ans.

Le recensement de 2008 confirme cette tendance : Nice est la ville de France qui a la plus forte proportion de plus de 60 ans.

La taille moyenne des ménages a tendance à diminuer sur le territoire : elle est de 2 pour la commune de Nice en 2008.

3.4.2 Logement et habitat

Le Programme Local de l'Habitat (PLH) de la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur, établi pour la période 2010-2015, a été adopté le 10 septembre 2010. Il a pour objectif de produire 3 500 nouveaux logements par an.

La croissance démographique et la diminution de la taille des ménages engendrent des besoins importants en logements. Les besoins en logements sont également une conséquence de l'attractivité du territoire. La pression de la demande se confronte au manque d'offres de foncier.

Le parc de logements, à l'échelle de la Métropole Nice Côte d'Azur représente 338 189 logements (recensement de 2009). Ce parc s'est accru d'environ 6,3% sur la période 1999-2009.

Le nombre de résidences secondaires reste relativement faible (16,6%) en comparaison au niveau départemental (23,4%). La part de logements vacants (10,3%) est notable et plus élevée qu'à l'échelle départementale (8,1%).

A l'échelle communale, le parc de logements s'est accru de 3,7% entre 1999 et 2009. Le nombre de résidences secondaires augmente, passant de 9,2% (en 1999) à 13% (en 2009). La part de logements vacants diminue sur cette période mais reste toujours important (12,5%).

Le logement collectif domine : 91,1% sur la commune et 81,3% à l'échelle de la communauté urbaine.

3.4.3 Tissu économique

En 2009, Nice comptait une population active de 212 085 personnes (stable depuis 1999).

En 2009, plus de la moitié des salariés des Alpes-Maritimes travaillent en dehors de leur commune de résidence. Depuis 1999, cette part a augmenté de 4% au niveau départemental, de 3,9% à l'échelle de la Métropole et de 3,5% à l'échelle communale.

La commune de Nice regroupe plus de 70% des emplois recensés à l'échelle de la communauté urbaine, qui elle-même héberge plus de la moitié des emplois identifiés à l'échelle départementale.

Entre 1999 et 2009, la population active a diminué sur la commune de Nice (- 0,2%), et a augmenté à l'échelle de la Métropole Nice Côte d'Azur (+ 2,6%) et du département (+ 7%).

La commune de Nice présente un taux de chômage relativement élevé (12,8% en 2009) en comparaison aux taux observés à l'échelle départementale et intercommunale. Ce taux a connu une nette diminution au cours de la dernière décennie.

On constate une dominance des emplois du secteur tertiaire (commerce et services), qui représentent plus de la moitié des emplois.

L'aire d'étude se situe au niveau du pôle d'activités de l'Arénas, qui accueille à ce jour plus de 300 entreprises pour plus de 3 000 emplois, sur une superficie de 10 ha. On note également la présence du Marché d'Intérêt National (M.I.N.) de Nice, marché de produits alimentaires (viandes et fruits/légumes) et marché aux fleurs.

3.5 Urbanisme et planification urbaine

3.5.1 Contexte urbain

L'aire d'étude se situe au Nord-Ouest du quartier de l'Arénas et au Nord de l'aéroport Nice Côte d'Azur, sur les emprises du Marché d'Intérêt National de Nice

Le quartier est marqué par le rythme de fonctionnement du quartier d'affaires de l'Arénas, qui intègre le siège et les services de la métropole Nice Côte d'Azur, de nombreux emplois tertiaires, des hôtels, des établissements d'enseignement supérieur, et un parc de stationnement public.

3.5.2 Occupation des sols

L'aire d'étude est fortement minéralisée (à plus de 95%). Les bâtiments existants essentiellement industriels sont principalement localisés dans l'emprise du Marché d'Intérêt National. On note également la présence de résidences d'habitation, d'un établissement de formation et de plusieurs locaux commerciaux. Une partie des terrains est occupée au sud par les parkings de l'aéroport de Nice Côte d'Azur.

A l'état actuel, le périmètre de la ZAC Grand Arénas est constitué de 2 ha de surface en pleine terre et le périmètre de l'opération Grand Arénas de 2,4 ha de surface en pleine terre.

3.5.3 Le foncier

L'emprise du projet se situe majoritairement sur des parcelles publiques. La maîtrise foncière est assurée à 95%.

Les parcelles publiques dont la maîtrise foncière n'est pas assurée par l'EPA Plaine du Var pourront faire l'objet d'échanges de domanialités ou de conventions d'occupation temporaire du domaine public.

Les parcelles privées pourront être acquises soit à l'amiable, soit dans le cadre d'une procédure d'expropriation.

3.5.4 Equipements publics

A l'échelle de la basse vallée du Var, le secteur est doté de nombreux équipements : équipements administratifs (mairie annexe, centre administratif départemental incluant la préfecture des Alpes-Maritimes), équipements de transport (aéroport Nice Côte d'Azur, gare SNCF Saint-Augustin), équipements d'enseignement (crèches, écoles, collège, lycée régional hôtelier de tourisme, Ecole Supérieure d'Informatique de Commerce et de Gestion), équipements culturels (Musée des arts asiatiques, salle le Nikaïa, bibliothèque des Moulins), équipement sportif et de loisirs (piscine, stades, parc Phœnix, ...).

3.5.5 Documents de planification et d'urbanisme

La Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes, approuvée par décret le 2 décembre 2003, identifie la plaine du Var comme un secteur à enjeux d'aménagement et de développement. Le projet d'aménagement de l'Eco-Vallée a reçu le statut d'opération d'intérêt national par décret le 8 mars 2008.

La procédure d'élaboration du SCOT de la Métropole Nice Côte d'Azur est en cours. Suite à la création de la Métropole, le périmètre doit évoluer pour inclure les 46 communes.

Le conseil communautaire a approuvé le Plan Local d'Urbanisme de Nice le 23 décembre 2010. La modification n°1 du PLU a été approuvée le 29 juin 2012. La compatibilité du projet avec le PLU sera effective au moment du dossier de réalisation de la ZAC.

3.6 Paysage

D'après l'Atlas départemental des paysages des Alpes-Maritimes, l'aire d'étude directe se situe dans l'entité paysagère de la basse vallée du Var.

Couloir naturel de liaison (pour l'eau comme pour les communications) entre mer et montagne, seule vallée large à fond plat, la plaine du Var est le miroir de l'ensemble des tensions qui ont trop souvent caractérisé l'aire azurée : compétition pour l'utilisation de l'espace, aménagements éparés et sans vision d'ensemble, suprématie des déplacements automobiles, ... Au sein de ce territoire subissant de fortes pressions, le paysage produit, ni urbain, ni rural, s'est progressivement dégradé jusqu'à devenir banal.

L'aire d'étude présente un paysage très minéral avec d'une part le quartier tertiaire de l'Arénas et d'autre part le secteur du MIN, le tout étant traversé par des infrastructures ferroviaires et routières.

3.7 Patrimoine historique et culturel

L'aire d'étude directe se situe en dehors des zones de présomption archéologique édictées au PLU de Nice et hors périmètre de protection des monuments historiques et secteurs sauvegardés de la commune de Nice.

3.8 Modalités de déplacements et flux

3.8.1 Plan de déplacements urbains

Un premier PDU a été défini sur la période 2007-2015. Suite aux évolutions de périmètres et de statut de la collectivité, l'élaboration d'un nouveau PDU est en cours (phases de concertation).

L'aménagement du pôle d'échanges multimodal Nice-Aéroport entre dans la politique de déplacements mise en place dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains.

La création d'espaces publics de qualité au cœur du quartier du pôle d'échanges multimodal a pour objectif de faciliter les échanges et de développer l'utilisation des transports publics et des modes de déplacements doux.

3.8.2 Déplacements et réseau viaire

L'aire d'étude se positionne de façon stratégique à l'intersection entre l'autoroute A8, la route de Grenoble, le boulevard René Cassin, le boulevard Georges Pompidou, et la Promenade des Anglais.

Le réseau viaire est essentiellement orienté Est-Ouest en raison de la faiblesse des liaisons Nord-Sud (à l'exception du Bd Pompidou).

Le secteur Saint-Augustin constitue le point d'entrée majeur de la ville de Nice, drainant la majorité des flux automobiles, venant de l'ouest par le pont Napoléon III et par l'autoroute A8, seuls ouvrages de franchissement du Var en partie sud.

Le maillage du réseau viaire structurant est très dense, dans un périmètre physiquement contraint. Il comporte de nombreux points d'échanges majeurs, au fonctionnement complexe.

3.8.3 Réseau de transport en commun

L'aire d'étude est desservie par 10 lignes de bus urbains.

3.8.4 Déplacements et réseau ferroviaire

L'aire d'étude est traversée par la ligne de chemin de fer Marseille-Vintimille et est desservie par la gare Saint-Augustin située immédiatement à l'est.

3.8.5 Modes doux

Dans ce secteur pensé et aménagé pour la voiture, les circulations douces bien que défavorisées par les coupures existantes, se développent progressivement (piste cyclable littorale longeant la promenade des Anglais et voie cyclable récemment créée autour du quartier de l'Arénas en lien avec les stations de vélos bleus).

3.8.6 Accessibilité

Le schéma directeur d'accessibilité des transports collectifs urbains de Nice Côte d'Azur 2011-2015 a été approuvé par le Conseil Communautaire du 19 décembre 2011.

Des mesures d'aménagement et d'exploitation pour l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) aux transports en commun ont été entreprises sur le réseau des Lignes Azur : mise aux normes des quais, bus équipés de palettes rétractables et de validation en porte centrale, un service à la demande (Créabus) sur réservation,...

Sur le réseau de bus, les lignes 3 / 7 / 9 / 10 / 22 / 23 sont équipées pour l'accessibilité des PMR et plus de 150 arrêts du réseau sont aménagés (CADAM, route de Grenoble, ...). Le réseau de tramway est totalement accessible.

3.8.7 Stationnement

L'offre de stationnement sur l'aire d'étude est très importante et est nécessairement associée à des générateurs de déplacements majeurs. Elle reste ainsi largement concentrée sur l'aéroport (plus de 9 000 places, dont 2 650 réservées au personnel).

Dans l'aire d'étude rapprochée, le quartier d'affaires de l'Arénas dispose quant à lui de 1 400 places et le MIN de 1 000 places.

Dans l'aire d'étude directe, le parc relais Parcazur Saint-Augustin dispose de 180 places et est aujourd'hui saturé.

3.8.8 Aéroport Nice Côte d'Azur

Deuxième aéroport de France, l'aéroport de Nice offre une desserte de 104 destinations au départ de Nice en 2012 et draine chaque année plus de 10 millions de passagers, constituant ainsi l'un des principaux pôles générateurs de déplacement de la métropole.

3.9 Réseaux

Le périmètre de l'opération est desservi par les réseaux d'eaux pluviales, d'eaux usées et d'eau potable gérés par la Métropole Nice Côte d'Azur.

Le périmètre de l'opération est également desservi par l'ensemble des réseaux secs disponibles sur la commune (électricité, gaz, téléphonie...).

3.10 Cadre de vie

3.10.1 Gestion des déchets

La Métropole Nice Côte d'Azur assure la compétence d'élimination et de valorisation des déchets des ménages pour les communes membres.

3.10.2 Ambiance sonore

Une campagne de mesures acoustiques a été réalisée du lundi 17 décembre au mardi 18 décembre 2012.

Au total, 3 mesures de bruit de longue durée (24h.) et 8 prélèvements de courte durée ont été réparties le long de l'itinéraire à étudier.

L'ambiance sonore est non modérée de jour et de nuit pour 3 de ces 11 points de mesures. Deux points sont caractérisés par une ambiance sonore non modérée de jour et 5 points de mesures présentent une ambiance sonore modérée de jour.

3.10.3 Qualité de l'air

Pour évaluer l'impact de l'aménagement de la ZAC Grand Arénas sur le bilan des émissions atmosphériques, une étude Air de niveau II a été réalisée.

Les valeurs mesurées en dioxyde d'azote, bon indicateur du trafic automobile, sont relativement faibles et inférieures aux différentes valeurs limites.

Pour les particules (PM10), la valeur journalière maximale mesurée est supérieure à la valeur limite de 50 µg/m³ et pour le benzène, les moyennes annuelles sont supérieures à l'objectif de qualité fixé à 2 µg/m³.

3.11 Synthèse des enjeux

L'analyse de l'état initial du site a permis de mettre en évidence les principaux enjeux à l'échelle de l'aire d'étude et de définir le niveau de sensibilité vis-à-vis de la réalisation du projet.

Dans ce cadre, il convient de noter l'absence de sensibilité ou une sensibilité faible pour les thématiques relatives au patrimoine, aux déplacements, au contexte socio-économique, à l'urbanisme et au paysage.

L'hydrogéologie et l'hydrologie présentent une sensibilité moyenne à forte vis-à-vis du projet en raison de la présence du Var à l'ouest du périmètre de l'opération, et de sa nappe alluviale, aquifère perméable, vulnérable à la pollution, qui affleure par endroits (1 à 3 m de profondeur) et qui est exploitée pour l'alimentation en eau potable (champ captant des Sagnes).

Le risque d'inondation lié à la présence du Var induit une sensibilité forte : la réalisation du schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble prend en compte ce risque dès les études de conception du projet.

La sensibilité vis-à-vis de l'ambiance acoustique et de la gestion des déchets reste moyenne et doit être prise en compte dans la réalisation du projet.

L'EPA Plaine du Var s'engage à prendre en compte les enjeux environnementaux et les niveaux de sensibilité identifiés. Dans ce cadre, l'opération répond aux problématiques du site.

Au sein de ce secteur actuellement fortement minéralisé (plus de 95% imperméabilisés), le projet permet de restituer 25% de surfaces de pleine terre.

Des espaces publics de qualité sont créés, favorisant le développement des modes doux, aujourd'hui quasiment inexistant dans ce secteur marqué par les coupures urbaines.

4 JUSTIFICATION DU CHOIX ET PRESENTATION DU PROJET RETENU

4.1 Objet et justification de l'opération

4.1.1 Objet de la ZAC

La ZAC du Grand Arénas est située dans la partie sud du projet de l'Eco-Vallée. Elle s'étend sur une superficie d'environ 40 ha.

Le périmètre de la ZAC du Grand Arénas est délimité par la route de Grenoble au Nord, le quartier de l'Arénas à l'Est, la promenade des Anglais et l'aéroport au Sud et les rives du Var à l'ouest. Le territoire du Grand Arénas est traversé d'est en ouest par le boulevard René Cassin et la voie ferrée.

4.1.2 Le Grand Arénas : projet structurant de l'Eco-Vallée

L'opération Grand Arénas, l'une des quatre opérations prioritaires de l'EPA, vise à permettre la réorganisation urbaine de 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 circulatoire apaisé.

Le projet repose sur quatre axes structurants :

- le développement économique : il s'agit de doter la métropole azurienne d'un centre d'affaires de portée internationale et de favoriser la diversification des activités notamment grâce au Projet du Parc des Expositions.
- le développement des mobilités : il s'agit de bénéficier de la proximité immédiate du pôle d'échanges multimodal Nice-Aéroport.
- le développement écologique : il s'agit de s'appuyer sur les trames verte et bleue pour la biodiversité et de protéger la ressource en eau.
- le développement urbain d'un lieu de vie : il s'agit de développer les mixités pour la ville durable de demain.

Ce quartier sera réalisé en suivant le principe de mixité fonctionnelle en développant des bureaux, des logements, des équipements, des commerces et des services.



Figure 3 : Perception du projet Grand Arénas (Source : Mateoarquitectura)

4.2 Présentation du projet urbain

4.2.1 Les espaces naturels

Le site est marqué par les infrastructures d'accès à la ville : l'autoroute A8, la route de Grenoble, la promenade des Anglais et les voies ferrées au cœur du site, qui le traversent d'Ouest en Est.

Le projet urbain propose la mise en place de larges axes verts dans la continuité des voies existantes et en parallèle du Var qui structureront le futur quartier.

Le maillage vert du quartier franchira les ruptures urbaines actuelles et reliera le Grand Arénas aux quartiers limitrophes en installant un système de macro-lots à l'échelle du site. Le point d'ancrage de la trame verte du secteur sera constitué par le Parc de l'Eau aménagé en bordure du Var.

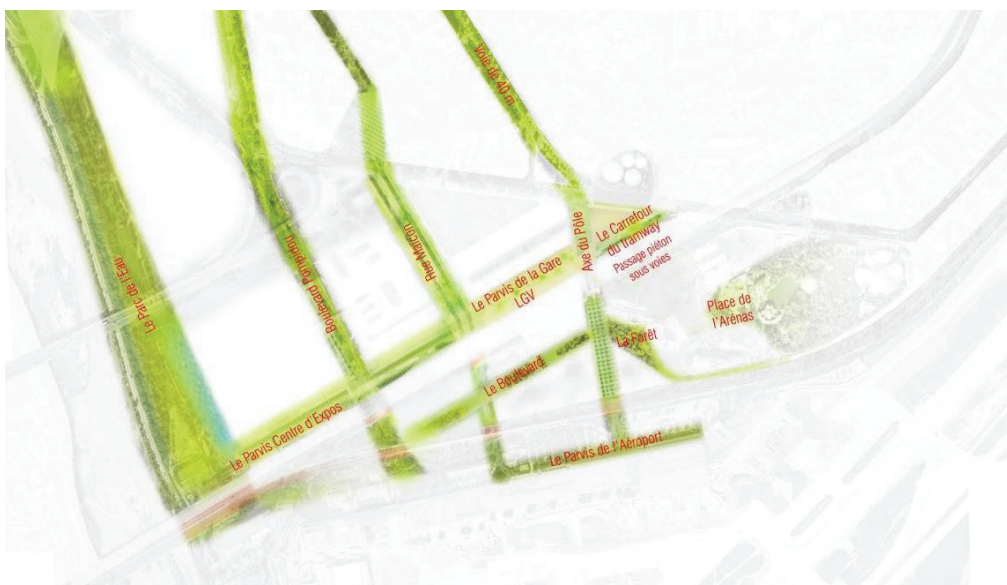


Figure 4 : Maillage vert et création de macro-lots (Mateo Arquitectura)

Un éco-parc urbain

L'espace entre le quartier de l'Arénas et l'axe du pôle d'échanges multimodal Nice–Aéroport sera aménagé en éco-parc urbain. A ce niveau, les plantations créées seront aménagées à partir d'essences locales.

L'ambition est de faire de cet éco-parc, un parc spécial assurant la charnière entre le quartier de l'Arénas et le futur quartier du Grand Arénas.



Figure 5 : représentation de l'éco-parc urbain (Mateo Arquitectura)

4.2.2 Une double logique de mouvement : les axes Est/Ouest et Nord/Sud

Les infrastructures de la ville de Nice se structurent autour d'un tracé Est/Ouest (la voie ferrée, la promenade des Anglais) et qui divisent la ville en deux parties.

Le périmètre du site est également structuré le long de la vallée par les tracés Nord/Sud de l'autoroute, de la route de Grenoble et la ligne de tramway.

4.2.3 Une nouvelle conception de la circulation pour un quartier accessible

Le projet urbain répond aux problématiques de circulations et d'accessibilité identifiées sur le secteur du Grand Arénas, notamment par l'apaisement des voiries principales (route de Grenoble, promenade des Anglais et boulevard Cassin).

4.2.4 Les risques naturels pris en compte dès la conception du projet

L'urbanisation du quartier Grand Arénas est règlementée, en matière de risques inondation, par le Plan de Prévention du Risque Inondation du Var (PPRI), approuvé le 18 avril 2011.

Le PPRI délimite les zones dites du « Grand Arénas » et du « Pôle multimodal » dans lesquelles l'aménagement est autorisé sous réserve qu'un Schéma de Cohérence Hydraulique et d'Aménagement d'Ensemble (SCHAE) soit élaboré. Le SCHAE permet de qualifier l'inondabilité de la zone pendant et après aménagement ainsi que l'impact de cet aménagement sur les secteurs voisins pour des hypothèses hydrologiques précisées dans le règlement du PPRI.

Le SCHAE a été établi en relation étroite avec l'Etat, les collectivités et les acteurs concernés (Préfecture, DDTM06, Conseil général, métropole Nice Côte d'Azur, commune de Nice, SDIS, RFF, société des aéroports de la Côte d'Azur). Son élaboration répond aux exigences et aux règles que le PPRI a prescrites et notamment aux trois critères suivants :

ne pas augmenter le risque et démontrer l'absence d'impact sur la vulnérabilité des secteurs voisins ;

définir des lignes iso cotes de référence spécifiques pour le projet ;

prévoir un plan d'intervention des secours spécifique en cas de crise majeure.

Un plan de synthèse de la situation la plus pessimiste en matière d'inondation dans le secteur a été réalisé : il définit la côte de référence correspond à la crue maximale (avec rupture de digue) au-dessus de laquelle pourront être localisés les premiers niveaux aménageables des bâtiments.

Une procédure de révision partielle du PPRI, à l'initiative de l'Etat, est en cours pour traduire au plan réglementaire les conclusions issues du SCHAE. (cf. arrêté préfectoral du 11 décembre 2012)

4.3 Raisons du choix du projet

4.3.1 Raisons pour lesquelles le projet a été retenu au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur

Le projet d'aménagement du Grand Arénas entre dans le cadre du projet urbain de la ville et répond aux orientations du PADD : se loger et vivre ensemble, affirmer Nice comme métropole internationale et mieux circuler et se déplacer autrement.

Les vocations de zonage du PLU de Nice sont en cohérence avec le projet Grand Arénas. La compatibilité exacte sera vérifiée par la suite lors du dossier de réalisation, lorsque le projet présentera un degré de précision supérieur.

4.3.2 Insertion environnementale et urbaine

- **Les séquences urbaines structurantes**

Trois séquences urbaines majeures caractériseront le futur quartier :

- la route de Grenoble sera aménagée en boulevard urbain pour créer un véritable espace public de liaison entre quartiers,
- la voie ferrée, par la traversée du quartier du Grand Arénas,
- la promenade des Anglais sera prolongée dans son caractère paysager jusqu'au bord du Var.

- **La forme bâtie**

La forme bâtie est traitée comme une architecture à grande échelle.

Un travail fin a permis de jouer sur un rythme de vides et de pleins qui animeront les façades urbaines du Grand Arénas.

Un quartier résolument urbain

Le positionnement et la programmation feront du Grand Arénas une nouvelle centralité à l'échelle de la métropole. Sa forme reflétera le caractère urbain du nouveau quartier. Le découpage en macro-lots permettra d'introduire des ensembles bâtis à l'échelle de l'étendu du site. Ces grandes pièces urbaines s'affirmeront par un alignement quasi-continu sur l'espace public.

Un quartier de vie, ouvert et accessible

Le projet ne prévoit pas seulement la création d'un centre d'affaires mais un véritable quartier de ville, un quartier de logements, de commerces, de bureaux, de services et d'équipements avec des espaces publics accueillants et des espaces verts de loisirs et de détente.

4.4 Phasage du projet

Un phasage prévisionnel de l'opération a été réalisé lors des études de conception. Il est présenté ci-après.

2016 : libération des emprises par le transfert des activités du MIN sur le site de la Baronne envisagé fin 2016,

2018 - 2020 : aménagement du pôle d'échanges multimodal et construction des gares TER et TGV

2025 : terme de la construction du Grand Arénas.

4.5 Engagements de l'Eco-Vallée

L'EPA Plaine du Var a souhaité développer l'opération Grand Arénas sur la base d'une conception éco-exemplaire qui tienne compte des enjeux environnementaux et des sensibilités du site telles qu'identifiées au travers de l'analyse de l'état initial du site et de son environnement dès les premières phases d'études.

Cette éco-exemplarité de l'opération s'inscrit en cohérence avec la stratégie de l'Eco-Vallée, définie dans le projet de territoire et s'appuie d'une part sur le respect des orientations et engagements pris au niveau national et local dans les domaines du climat, de l'énergie, de l'eau et des risques et d'autre part sur l'application des outils établis par l'EPA (cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction, guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques).

Par ailleurs, le périmètre Grand Arénas - pôle multimodal de Nice Aéroport a été identifié comme l'un des deux périmètres opérationnels d'intervention du fonds « ville de demain » et a ainsi vocation à jouer un rôle démonstrateur pour les nouveaux modes de faire la ville qui sont véhiculés par la démarche EcoCités.

Le projet, inscrit dans l'EcoCité Nice Côte d'Azur, doit ainsi répondre à un haut niveau de performance environnementale et d'innovation.

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

Le cadre de référence pour la qualité environnementale (CRQE) de l'aménagement et de la construction dans la plaine du Var définit 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.

Pour répondre aux enjeux propres au territoire de l'Eco-Vallée, les objectifs à prendre en compte pour la réalisation des projets d'aménagement et de construction sont identifiés dans une grille de critères au travers de 8 thématiques : Systèmes de management de l'opération / Paysage et biodiversité / Confort, matériaux, risques et santé / Energie / Eau / Déchets / Déplacements / Gouvernance.

L'EPA Plaine du Var utilise le cadre de référence dans les opérations dont il assure la maîtrise d'ouvrage.

4.5.2 Le guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques dans l'Eco-Vallée

Le guide pour la prise en compte de la biodiversité et des continuités écologiques exprime l'engagement écologique de l'Eco-Vallée, en continuité des orientations majeures de l'Etat en matière de développement durable et de biodiversité (stratégie nationale pour la biodiversité 2011-2020 et les lois Grenelle 1 et 2).

Cette démarche a pour objet d'identifier et de caractériser les fonctionnalités écologiques, sur la plaine du Var, afin de pouvoir définir un système de gestion opérationnelle de la biodiversité, en cohérence avec les territoires adjacents.

Le guide s'adresse aux maîtres d'ouvrage publics et privés, à la maîtrise d'œuvre associée aux projets d'aménagement et de construction et aux entreprises en charge des réalisations mais également aux collectivités en lien avec l'élaboration des documents d'urbanisme.

Sur l'ensemble de l'Eco-Vallée, 33 secteurs d'intérêt écologique ont été définis pour faciliter la localisation spatiale des enjeux (préserver l'existant, améliorer le fonctionnement des corridors, recréer des connections manquantes, inclure une démarche de « continuité écologique » dans les nouveaux aménagements). Une boîte à outils regroupe des propositions de mesures.

4.5.3 La charte chantier vert

Les travaux regroupent toutes les opérations nécessaires à l'aménagement de la ZAC Grand Arénas (démolitions, dévoiement des réseaux et terrassements généraux, viabilisation des îlots, aménagement des espaces publics, aménagement de surface, stationnement, ...).

L'ensemble des travaux sera réalisé suivant la « **charte chantier vert de la plaine du Var** », intégrée au cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction.

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 :

- la limitation des nuisances aux riverains et aux travailleurs,
- la lutte contre les nuisances environnementales,
- la protection des ressources,
- la gestion durable des déchets de chantier,
- l'information et la sensibilisation des entreprises et des riverains.

5 SYNTHÈSE DES ENJEUX, IMPACTS TEMPORAIRES ET PERMANENTS ET MESURES D'ÉVITEMENT OU DE COMPENSATION ENVISAGÉES

5.1 Impacts du projet et mesures

5.1.1 Milieu physique

- **Climatologie**

Le projet n'est pas de nature à avoir une incidence sur le climat local ou régional.

- **Relief et topographie**

Le projet comprend la réalisation d'opérations d'affouillement et de terrassement qui auront un impact important sur le relief et la topographie du site.

Les terrassements éviteront toute déstabilisation des terrains remaniés et des ouvrages mitoyens. Le projet veillera à utiliser un maximum de terre de remblais d'origine locale sous réserve des besoins en termes de portance fonction de la destination de la voie.

Afin de mieux appréhender les problématiques de mouvements de terre liés à la réalisation des opérations d'aménagement (gestion des déblais / remblais et des sols pollués) l'EPA plaine du Var vient d'engager une démarche de valorisation environnementale des sols avec le concours d'un bureau d'étude spécialisé dont la mission consistera notamment à :

- une caractérisation agropédologique et d'analyses agronomiques en accompagnement des études géotechniques
- une mise en place de l'orientation stratégique de la démarche de valorisation des sols

Cette étude sera réalisée de manière transversale entre les opérations de la ZAC Grand Arénas et la ZAC Nice Méridia. Elle s'effectuera en lien étroit avec les équipes de maîtrise d'œuvre des infrastructures et notamment le coordonnateur de chantier afin d'optimiser la gestion des terres sur site, les volumes de terre à mettre en décharge contrôlée, le coût des travaux d'aménagement ainsi que le bilan carbone global.

- **Géotechnique**

Les travaux nécessaires à l'aménagement comprennent des opérations d'affouillement pouvant avoir un impact sur la géologie locale. Une étude géotechnique sera réalisée dont les résultats seront intégrés au dossier de réalisation de la ZAC.

- **Hydrogéologie**

Le projet n'engendrera aucun rejet, ni prélèvement vers les eaux souterraines en phase exploitation. Il est possible qu'il y ait des pompages d'eaux d'exhaures en phase travaux.

Le chantier génère un risque éventuel de pollution accidentelle. En effet, la présence d'engins et de matériaux peut entraîner des déversements de produits polluants (produits chimiques, hydrocarbures, laitances de béton ...). Certaines des mesures, mises en place pendant le chantier, visent à éviter toute pollution et à préserver les eaux souterraines : réalisation des travaux souterrains en période basses eaux, utilisation de matériaux inertes en

contact avec les eaux, mise en place d'aires de stockage et d'entretien des engins et du matériel étanches ou de ruissellement, aucun rejet vers des eaux souterraines, ...

De plus, le projet devra respecter les prescriptions particulières applicables au sein des périmètres de protection rapproché et immédiat du captage des Sagnes.

- **Eaux superficielles**

Les travaux nécessitent des opérations de terrassements, dont la démolition des surfaces déjà aménagées sur le site. Par conséquent, ces surfaces seront « à nu » le temps de la reconstruction.

Le projet conduit à une réduction des surfaces imperméabilisées. A terme, le projet induira une diminution des débits d'eaux pluviales évacués par le réseau métropolitain de collecte des eaux pluviales déjà existant sur le site et dont les exutoires sont le Var et le milieu marin.

Les eaux de ruissellement des zones de chantier seront recueillies en phase travaux dans des bassins de dépollution/décantation avant rejet à débit acceptable par le réseau métropolitain d'évacuation des eaux pluviales.

Le projet prévoit la mise en place de réseaux d'assainissement pluviaux raccordé aux réseaux métropolitains. Les rejets pluviaux respecteront le règlement d'assainissement de Nice Côte d'Azur.

Aucun rejet direct vers le Var ou la mer Méditerranée n'aura lieu.

En cas de pollution accidentelle importante, un dispositif d'intervention sera mis en œuvre sous l'autorité de Nice Côte d'Azur (et du préfet selon l'ampleur) prévoyant à minima : un accès pour intervenir rapidement, les personnes à prévenir en priorité et les modalités d'intervention.

Le projet d'aménagement de la ZAC Grand Arénas respecte les documents de planification relatifs à la protection de la ressource en eau (Directive cadre Eau, Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, schéma d'aménagement et de gestion des eaux, contrat de milieu « nappe et basse vallée du Var »).

L'impact quantitatif et qualitatif du projet est limité.

- **Risque inondation**

La période de travaux n'aura pas d'impact sur le risque d'inondation à l'aval. Les zones de chantier veilleront à respecter les axes d'écoulements des eaux. Situé à proximité de l'exutoire du bassin versant du Var, l'impact du projet sur les secteurs à l'aval est limité. Les installations de chantier ne constitueront pas de remblais en zone inondable, pouvant entraîner un obstacle à l'écoulement des eaux.

Toutes les mesures seront prises pour ne pas modifier l'écoulement des eaux et pour ne pas aggraver le risque d'inondation. Le site rejettera moins d'eau qu'actuellement du fait de la réduction de l'imperméabilisation du site.

Conformément aux prescriptions du plan de prévention des risques inondation (PPRi), un schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble (SCHAE) a été réalisé par l'EPA. Les résultats du SCHAE sont en cours d'intégration dans le PPRi dans le cadre de sa révision partielle.

- **Risque sismique**

Le projet respectera les règles parasismiques en vigueur. Ces règles sont adaptées au risque présent au niveau du site (risque moyen) et doivent limiter les effets et dégâts d'un éventuel séisme.

- **Risque industriel**

Des mesures de plusieurs ordres doivent être mises en œuvre pour éviter tout risque lors du chantier : bonne gestion des déchets, mesures de préservation des eaux superficielles et souterraines, mesures de réductions des nuisances sonores et olfactives, sécurisation du chantier, ...

- **Transport de matières dangereuses**

Le risque peut être accentué en phase chantier en raison des livraisons, du stockage, du ravitaillement ou de l'utilisation de matières dangereuses et par la réalisation de travaux à proximité de canalisations de transport ou des voies ferrées concernées par le TMD.

Des règles de sécurité sont mises en place pendant les chantiers. Des aires spécifiques sont aménagées pour les opérations de ravitaillement, d'entretien, de stockage des engins et du matériel. Ces aires sont étanches.

En phase d'exploitation, ce risque est plus faible, les activités futures dans le quartier ne nécessiteront pas d'apport particulier de matières à risques (absence d'industrie, de station-service...).

D'autre part, les exploitants des ouvrages ou transporteurs de TMD doivent respecter des règles spécifiques pour éviter tout accident. Des mesures à appliquer en cas d'accidents sont également définies.

- **Les sites et sols pollués**

Au regard de la base de donnée BASIAS du BRGM, une ancienne activité (laboratoire ciné film) a été exploitée au droit du site. Aujourd'hui, le site a été réaménagé en parking. Cette ancienne activité potentiellement polluante est susceptible d'avoir un impact sur les sols et les eaux du site.

Le plan de masse sera élaboré en tenant compte de l'historique du site et des risques engendrés par les activités passées. Si besoin, des reconnaissances de sols seront réalisés ultérieurement afin de caractériser la nature et la qualité des sols et d'en conclure leur compatibilité vis-à-vis du projet.

5.1.2 Milieu naturel

- **Espaces remarquables / continuité écologique**

Le projet n'est pas de nature à impacter les zones écologiques, ainsi que les continuités écologiques situées en dehors de l'aire d'étude, du fait des caractéristiques des aménagements programmés.

La réalisation des aménagements paysagers notamment, va concourir à instaurer des liens fonctionnels entre les différents espaces et ainsi faciliter la circulation et les refuges pour les espèces à l'échelle du site.

- **Les habitats naturels, la faune et la flore**

Les travaux induiront un dérangement pour les espèces de faune présentes (bruit, poussières). Cependant, ce dérangement sera minime du fait du contexte urbain qui constitue en soi un environnement très perturbé, accueillant une faune peu développée.

Le calendrier des travaux tiendra compte des périodes sensibles pour la faune et la flore.

Des prescriptions relatives à la propreté et à la gestion des chantiers seront incluses dans les procédures de consultation des entreprises afin de préserver l'environnement naturel.

Le projet inclut de nombreux aménagements paysagers qui vont améliorer le milieu environnant. Les aménagements paysagers et plantations inclus dans le projet concourent à restaurer les continuités écologiques à l'échelle du site, par la création d'axes végétalisés qui facilitent la circulation des espèces à l'échelle du site.

Un type de palette végétale est défini afin d'assurer une continuité écologique à l'échelle de la plaine du Var dans le cadre du guide pour la prise en compte de la biodiversité édité par l'EPA Plaine du Var.

Les impacts pressentis du projet en phase travaux et en phase exploitation sont jugés nuls en l'absence d'enjeux écologiques majeurs et des mesures d'aménagement en faveur des continuités écologiques.

5.1.3 Socio-économie

- **Démographie**

Le projet va conduire à une revalorisation du quartier Grand Arénas. L'attractivité du territoire sera renforcée. Le projet aura par conséquent un impact positif sur la dynamique démographique : attraction de nouveaux ménages, croissance démographique, ...

- **Le logement et l'habitat**

Les riverains seront tenus informés de l'avancement des travaux et des nuisances générées par le chantier.

La desserte locale des habitations devra être étudiée afin de limiter l'impact sur les riverains du site.

Le planning prévisionnel du chantier sera mis à disposition des riverains et, les dispositions prises pour préserver et maintenir les usages sur l'espace public : circulation générale, transport en commun, accès riverain, livraisons, marchés, stationnement, etc. seront également indiqués.

- **Emploi**

Les travaux du nouveau quartier auront un impact positif sur les entreprises locales liées aux travaux de construction : la réalisation des travaux engendrera une demande de main d'œuvre et par conséquent la possibilité de création d'emplois dans le secteur des travaux publics.

A terme, les activités créées au sein de la ZAC Grand Arénas devrait à elles seules créer potentiellement 20 000 emplois directs (bureaux, commerces et parc des expositions).

- **Tissu économique**

Les travaux d'aménagement conduiront à des modifications de la voirie, de la circulation générale et perturberont momentanément les activités riveraines. Toutes les mesures destinées à limiter cette gêne et à en réduire la durée font partie intégrante de la réflexion initiale et seront prises en compte dans l'organisation du futur chantier. Un dispositif d'information des usagers et des riverains sur les travaux et la durée sera notamment mis en place.

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 commerciale, dont les effets pourront être perçus pour l'ensemble du territoire. Le programme prévoit une importante surface d'activités (bureaux, commerces, services et hôtelleries, équipements dont un Parc des Exposition) qui générera une dynamique économique pour ce nouveau quartier de vie.

5.1.4 Urbanisme

- **Développement urbain**

Le périmètre de l'opération est concerné par plusieurs projets urbains avec des échéances de réalisation variables : aménagement du pôle d'échanges multimodal, extension du réseau de tramway, projet de création de la ligne à grande vitesse, aménagement du Nice Stadium, projet de renouvellement urbain du quartier des Moulins, ...

Les travaux des projets réalisés en interface devront respecter un phasage adéquat pour ne pas perturber le bon déroulement de l'ensemble des travaux. Les différents maîtres d'ouvrage seront concertés.

- **Occupation des sols**

La phase de travaux va modifier temporairement l'occupation des sols. Une base vie, des aires de stockage, des containers à déchets et des barrières de protection seront installés. Des engins de chantier et des poids lourds circuleront sur le site.

Lors des démolitions, une méthode d'intervention spécifique devra être mise en œuvre afin de réduire au maximum l'émission de poussières, de vibrations et de bruit, et de traiter avec efficacité le tri des déchets sur place en vue du recyclage des matériaux de construction.

Dans le cadre du projet de territoire de l'Eco-Vallée, les activités des MIN d'Azur (60 000 m²) sont transférées sur le site de la Baronne.

Outre le choix de la localisation d'un site fortement minéralisé et dont l'état initial a mis en exergue le caractère fortement dégradé, il s'agit de reconstruire en améliorant le cadre de vie et le cadre de 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 en pleine terre sur l'emprise de la ZAC.

Le tableau ci-dessous établit le bilan de la consommation d'espaces dans le cadre de l'opération :

	Superficies d'espaces en pleine terre (en ha)
	ZAC Grand Arénas
Etat initial	2
Après réalisation du projet	10
Gain d'espaces en pleine terre	8

Le bilan de l'occupation de l'espace générée par l'opération Grand Arénas et la ZAC Grand Arénas est positif.

- **Le foncier**

La maîtrise foncière est assurée à 95%. 5% du foncier nécessaire (parcelles privées) fera l'objet d'acquisition. Seront privilégiées les transactions à l'amiable.

- **Equipements et espaces publics**

L'emprise du projet n'accueille actuellement aucun équipement public. Les équipements publics situés à proximité ne seront pas impactés par les travaux ; leur accès sera maintenu.

L'organisation générale des travaux garantira l'accessibilité aux équipements situés aux abords immédiats du projet dans les meilleures conditions de sécurité (signalétique, barrières,...).

L'opération comprend la création de 85 000 m² d'équipements, dont 75 000 m² pour le Parc des expositions, équipement structurant du quartier Grand Arénas.

L'opération comprend l'aménagement d'un écoparc urbain entre le quartier de l'Arénas et l'axe du pôle d'échanges multimodal Nice – Aéroport, afin de permettre une connexion entre le quartier de l'Arénas existant et le futur quartier du Grand Arénas.

- **Documents d'urbanisme et d'aménagement**

Le projet est compatible avec les documents de planification en vigueur (DTA, SCOT, PLU...).

La compatibilité du projet avec le PLU sera effective au moment du dossier de réalisation de la ZAC.

5.1.5 Paysage

Les chantiers sont générateurs de résidus de toutes natures liés à l'utilisation des consommables. L'impact visuel lié au stockage des déchets dans un secteur de chantier ou au contraire à la dispersion d'emballages dans les secteurs situés à proximité du chantier (déchets emportés par le vent) sera pris en compte, notamment pour les riverains les plus proches. Des prescriptions relatives à la propreté et à la gestion des chantiers seront incluses dans les procédures de consultation des entreprises afin de préserver l'environnement naturel ou urbain (cf. Charte Chantier vert). En effet, les entreprises devront assurer un entretien quotidien du site par le ramassage des débris de matériaux ou d'éventuels détritrus.

L'impact paysager du projet d'aménagement sera positif. Le projet conduit à une réorganisation et requalification du tissu urbain. L'opération conduit à 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 écologiques et en prenant en compte les grands paysages et les perceptions visuelles à l'échelle de la plaine du Var.

A terme, l'impact paysager du projet d'aménagement sera positif : création d'un nouveau quartier de vie favorisant la mixité fonctionnelle et permettant une meilleure lisibilité des espaces et des fonctions associées.

5.1.6 Patrimoine historique et culturel

Le projet n'aura pas d'impact sur le patrimoine archéologique, ni sur le patrimoine historique de la ville de Nice.

En application de la loi du 27 septembre 1941, toute découverte fortuite qui pourrait être effectuée dans le cadre des travaux devra être immédiatement déclarée à la commune et aux services de l'Etat compétents.

5.1.7 Modalités de déplacement et les flux

- **Trafic routier**

Le trafic des véhicules associés au chantier pourra entraîner une augmentation des flux de circulation sur les voies locales. Toutefois, l'impact sur le trafic sera minimisé par le choix des périodes de travaux (hors période de fort trafic).

Les travaux pourront générer des nuisances pour les riverains, et présenter des risques pour l'environnement immédiat des infrastructures

Les travaux se déroulant sous circulation, une circulation fonctionnelle minimum avec signalisation adaptée sera maintenue pour les usagers et, a minima, pour les riverains pendant la durée du chantier

Des dispositifs adaptés aux différentes contraintes permettront de limiter les effets des travaux réalisés sur voirie : passerelles de franchissement des tranchées, préservation des accès aux riverains et aux activités professionnelles riveraines.

Des modifications des sens de circulations pourront intervenir sur l'emprise du projet. Une bonne accessibilité sera maintenue pendant toute la phase travaux et en phase exploitation pour les équipements publics et notamment pour l'aéroport.

- **Modes doux de déplacements**

Le projet s'accompagne d'une redéfinition de l'offre en transport en commun, d'un développement des pistes cyclables. Le projet aura un impact positif sur la pratique des modes doux et l'utilisation des transports en commun via l'accessibilité des transports en commun, la qualité des itinéraires piétons et cyclistes.

- **L'aéroport Nice Côte d'Azur**

L'opération d'aménagement intègre la problématique « circulation et accessibilité » pour le futur quartier du Grand Arénas et l'aéroport.

Un travail itératif entre les services de la société des aéroports Nice Côte d'Azur et l'EPA a été engagé pour optimiser les conditions d'accessibilité aux terminaux et de circulation sur l'aéroport.

- **Stationnement**

L'offre de stationnement sur la ZAC Grand Arénas se fera en lien avec le développement des programmes immobiliers. Des études pour en préciser les besoins seront engagées dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre de la ZAC, tant sur le stationnement privé que public.

5.1.8 Réseaux secs et humides

L'ensemble des réseaux souterrains et aériens pourra être affecté par les travaux.

Les réseaux seront redimensionnés ou créés de manière à pouvoir assurer les besoins du site.

Le projet va induire la mise en place de nouveaux réseaux (éclairage public sur les nouvelles voiries, réseaux d'alimentation des nouveaux bâtiments, ...) pour une optimisation quantitative et qualitative des réseaux.

5.1.9 Cadre de vie

- **La gestion des déchets**

Le chantier est susceptible d'induire la production de déchets très hétérogènes. Ils seront évacués et traités dans des filières d'élimination agréées.

Le bilan des terrassements induits par le projet n'est pas connu à ce jour. Il fera l'objet d'une estimation lors de l'établissement du dossier de réalisation de la ZAC.

Les bureaux et logements devront notamment être conçus et aménagés pour faciliter le tri des déchets et leur stockage intermédiaire.

- **L'ambiance acoustique**

Un chantier est, par nature, une activité bruyante. On distinguera le bruit lié au chantier lui-même (sur le site et une zone périphérique) et le bruit lié aux transports de chantier. Les nuisances sonores et vibratoires seront dues aux engins et matériels intervenant sur le chantier.

Toutes les mesures pour limiter le bruit du chantier seront mises en œuvre par les entreprises de travaux : respect de la réglementation relative aux bruits de chantier, respect des horaires de chantier, implantation des installations de chantier et des matériels bruyants le plus à l'écart possible des zones d'habitat existantes, choix d'itinéraires d'accès le moins gênant pour les riverains, ...

Les résultats des calculs acoustiques en situation future montrent qu'à terme le projet n'induit pas une augmentation des nuisances de plus de 2 dB(A) en considérant le bruit généré par les infrastructures routières et le tramway.

L'impact du projet sur l'ambiance sonore en phase aménagée sur les constructions existantes est non significatif d'un point de vue acoustique et ne nécessite pas la mise en place de mesures compensatoires.

Sur les 40 hectares de constructions prévus par le projet (logement, bureau, commerces...) on constate qu'en fonction de leur exposition au réseau de voirie, les niveaux de bruit devraient varier de 50 à 70 dB(A) en journée suivant les endroits. Les bâtiments les plus impactés par la voirie sont ceux se situant face aux infrastructures bordant le site de la future ZAC : l'autoroute A8, la promenade des anglais, le Bd René Cassin ou la route de Grenoble.

Il incombe au maître d'ouvrage de chaque bâtiment projeté de prendre en compte les nuisances sonores pour assurer un isolement acoustique à chaque construction en fonction de sa nature (les logements doivent par exemple être isolés conformément à l'arrêté du 30 mai 1996 relatif au classement des voies bruyantes).

Outre les contraintes liées au réseau de voirie, il faudra tenir compte de la zone de construction liée au plan d'exposition au bruit de l'aéroport, ainsi qu'au bruit de la future ligne nouvelle ferroviaire. Les bâtiments projetés seront donc isolés d'un point de vue acoustique en fonction des contraintes acoustiques liées au classement des voies bruyantes et aux contraintes d'isolation du plan d'exposition au bruit de l'aéroport.

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.

- **Qualité de l'air**

Les effets sur la qualité de l'air se traduiront par une émission de poussières due aux travaux, des émissions de monoxyde de carbone, dioxyde de carbone, oxydes d'azote, composés organiques volatiles et métaux lourds (plomb, cadmium, vanadium) liées à la circulation des engins de chantier et des poids lourds.

Les retombées de poussières impacteront les habitations riveraines des zones de démolition. Considérant que des logements sont localisés à proximité, les nuisances seront relativement importantes.

Afin de limiter l'impact sur la qualité de l'air, les mesures suivantes seront respectées : interdiction des opérations de brûlage des déchets, aspersion d'eau en cas de terrassement par temps sec afin de limiter les envois de poussière, un arrosage des ouvrages sera réalisé lors des démolitions, mise en place de bâches sur les camions, mise en place des bâches de protection autour des bâtiments lors des opérations de démolition, rinçage des roues des camions en sortie de chantier avant circulation sur la voirie publique pour réduire les dépôts de terre et de boue.

L'aménagement de la ZAC Grand Arénas entraînera une légère hausse des concentrations sur certains axes (tels que la route de Grenoble ou le Bd René Cassin) mais qui restera non significative. L'arrivée de nouveaux

logements entrainera la présence de nouveaux habitants exposés à des concentrations pouvant dépasser les seuils réglementaires (ce qui est déjà le cas à la situation actuelle).

Sans cet effet structurel, le projet en lui-même ne semble donc pas entrainer d'impact significatif sur la qualité de l'air par le biais des méthodes et des hypothèses mises en œuvre dans cette étude. Les concentrations des principaux polluants traceurs de l'activité routière restent équivalentes avec/sans projet et proches de certains seuils réglementaires.

- **Emissions lumineuses**

La conception des éclairages publics prend en compte des critères de respect de l'environnement urbain, de mise en sécurité et de réduction de la pollution lumineuse.

5.2 Tableau synthétique des impacts et mesures

Thème		Impacts (avant mesures)	Mesures	Impact résiduel
Milieu physique	Climatologie	Aucun impact	Traitement des îlots de chaleur en fonction des résultats de l'expérimentation dans les espaces publics du pôle d'échanges multimodal.	Impact neutre.
	Topographie - relief	Opérations d'affouillement et de terrassement	Terrassements entrepris de manière contrôlée afin d'éviter toute déstabilisation des terrains remaniés et des ouvrages mitoyens. Utilisation de terre de remblais d'origine locale. Valorisation des matériaux de démolition. Démarche de valorisation des sols entre la ZAC Grand Arénas et la ZAC Nice Méridia.	Impact fort : modification de la topographie locale.
	Géologie	Opérations d'affouillement et de terrassement	Etude géotechnique réalisée ultérieurement	Impact assez fort.
	Hydrogéologie (eaux souterraines)	Aucun impact quantitatif. Risque accidentel de pollution des eaux souterraines en phase chantier.	Utilisation de matériaux inertes pour les ouvrages souterrains. Utilisation de dispositifs adaptés lors des travaux pour réduire les venues d'eau. Mesures préventives et de lutte contre le risque de pollution accidentelle ou de pollution chronique.	Impact quantitatif nul et impact qualitatif limité par la mise en œuvre de mesures préventives
	Hydrologie (eaux superficielles)	Amélioration de la perméabilité des sols : réduction des surfaces imperméabilisées par rapport à l'état actuel Risque accidentel temporaire en phase chantier de pollution des eaux. Aucun rejet direct vers les eaux superficielles.	Bassin de dépollution/décantation en phase travaux. Mesures préventives pour limiter les risques de pollution Création de réseau de collecte des eaux usées et pluviales. Gestion écologique des espaces verts. Compatibilité avec les différents documents de planification relatifs à la protection de la ressource en eau.	Impact positif sur les débits d'eaux pluviales et impact neutre sur les eaux superficielles

Thème		Impacts (avant mesures)	Mesures	Impact résiduel
	Risques	<p>Pas de réduction de la zone d'expansion des crues</p> <p>Construction en zone sismique (moyen)</p> <p>Présence du risque Transport de Matières Dangereuses (voie ferrée, canalisation)</p> <p>Présence d'un site pollué</p>	<p>Aucune aggravation du risque inondation et conception itérative du projet en relation avec la prise en compte des risques (SCHAE).</p> <p>Respect des normes parasismique pour les constructions.</p> <p>Procédures d'alerte en cas d'accident TMD.</p> <p>Prise en compte de la présence du site pollué.</p>	Impact neutre
Milieu naturel	Espaces remarquables	Absence d'enjeu.	-	Impact neutre
	Habitats - Faune – Flore	Aucun enjeu naturaliste (voir évaluation Natura 2000).	<p>Calendrier de travaux prenant en compte les périodes favorables à la faune et la flore</p> <p>Respect de la Charte Chantier vert de la plaine du Var de l'EPA</p> <p>Choix d'essences locales pour les aménagements paysagers</p>	Impact neutre
	Continuités écologiques	Aucune continuité identifiée sur l'emprise du projet.	Réalisation d'aménagements paysagers favorisant le lien fonctionnel.	Impact positif sur les continuités écologiques.
Contexte socioéconomique	Démographie	<p>Revalorisation du cadre de vie : amélioration de l'attractivité et de l'accessibilité.</p> <p>Croissance attendue de la population.</p>	-	Impacts positifs
	Parc de logement	<p>Construction de logements.</p> <p>Nuisances pour les riverains des logements existants lors du chantier.</p>	Information des riverains sur les nuisances et le phasage du chantier.	Impact positif sur l'offre de logements.
	Emploi et tissu économique	<p>Besoin de main d'œuvre pour la phase travaux.</p> <p>Création de surfaces destinées à l'activité économique.</p>	<p>Signalisation, claire et adaptée, installée sur le chantier ainsi qu'à tous les accès du secteur environnant. Accès piétons maintenus.</p> <p>Mesures pour limiter la gêne occasionnée au fonctionnement des activités.</p>	Impact positif sur le dynamisme économique

Thème		Impacts (avant mesures)	Mesures	Impact résiduel
Urbanisme et planification urbaine	Développement urbain	Le périmètre de l'opération est concerné par plusieurs projets urbains avec des échéances de réalisation variable.	Concertation des différents maîtres d'ouvrage Politique de lutte contre l'étalement urbain	Impact positif
	Occupation des sols	Aménagement des espaces nécessaires au chantier (base de vie, stockages...) Démolition des bâtiments du MIN. Diminution des espaces imperméabilisés. Changement de la destination des terrains. Amélioration du cadre de vie	Mesures d'intervention spécifiques pour la phase démolition.	Impact positif
	Foncier	Maitrise foncière à 95%. Négociation d'acquisition à l'amiable ou procédure d'expropriation pour les 5% restant.	Privilégier les procédures à l'amiable	Impact limité
	Equipements et espaces publics	Création d'équipements publics structurants. Connexion entre le quartier existant et l'opération Grand Arénas garantie par l'EcoParc	Mesure pour maintenir l'activité et l'accessibilité des équipements pendant la phase travaux. Logique d'aménagement d'ensemble.	Impact positif sur l'attractivité et la fonctionnalité de l'espace public.
	Planification et documents d'urbanisme	Projet compatible avec la vocation de zonage du PLU de Nice.	-	Impact neutre
Paysage	-	Nuisances (bruits, odeurs, poussières, circulation difficile) pendant la phase travaux Réorganisation et requalification de l'espace urbain.	Prescription de la Charte Chantier vert pour assurer la propreté du site. Conception du projet dans une logique d'ensemble et d'intégration paysagère du projet. Réalisation d'un cahier des prescriptions architecturales.	Impact négligeable en phase chantier et positif à terme. Impact nul sur le patrimoine.
Patrimoine historique et culturel		Le site n'est inclus dans aucune zone de patrimoine archéologique ou historique.	-	Impact neutre
Déplacements et	Déplacements	Nuisances en phase travaux (perturbation	Mesures spécifiques pour garantir la continuité des	

Thème		Impacts (avant mesures)	Mesures	Impact résiduel
flux	Infrastructures routières	des déplacements, fermetures de voiries, limitation de vitesse, diminution du nombre de stationnements,...).	itinéraires et la desserte du quartier pendant les travaux. En phase exploitation : amélioration de la trame viaire, restructuration du réseau de transport en commun, création de voies pour les modes doux (continuité des cheminements avec les quartiers alentours), études des besoins en stationnement intégrées à la conception.	Pendant la phase travaux, l'impact sur la circulation sera limité. Impacts positifs à terme : restructuration de la trame viaire, développement des modes doux,...
	Transports en commun			
	Modes doux			
	Stationnement	Aménagement d'un nouveau schéma de circulation en conformité avec les documents de planification.		
Réseaux	Réseaux humides et réseaux secs	Redimensionnement et réaménagement complet des réseaux secs et humides pour faire face aux besoins du site.	Mesures pour assurer la continuité d'alimentation pendant les travaux.	Impacts positifs par la création de nouveaux réseaux (éclairage, alimentation, ...) et amélioration des débits d'eaux pluviales via l'amélioration de la perméabilité des sols
Cadre de vie	Gestion des déchets	Production de déchets (terrassements, chantier, construction).	Gestion et tri des déchets en phase chantier et exploitation Valorisation des déchets et réutilisation des déblais. Dispositifs spécifiques pour améliorer la collecte et le traitement des déchets en phase exploitation.	Impacts modérés : production de déchet en phase exploitation mais recherche de valorisation En phase exploitation, amélioration du système de collecte, de stockage et de tri.
	Ambiance acoustique	Nuisances sonore et vibratoire en phase travaux. Impact non significatif en phase exploitation	Respect des réglementations d'isolation acoustique pour les futurs bâtiments.	Impact faible : nuisances acoustiques pendant la phase travaux. Impact neutre en phase exploitation.

Thème		Impacts (avant mesures)	Mesures	Impact résiduel
	Qualité de l'air	Nuisances en phase chantier (gaz d'échappement, poussières...). Augmentation de la pollution sur certains axes mais pollution stable à l'échelle du projet. Augmentation de la population exposée à la pollution.	Mesures limitant les nuisances pendant les travaux. A termes, la valorisation des modes doux de déplacement et des transports en commun participeront de la baisse des émissions de polluants.	Pas d'impact significatif comparé à l'évaluation « niveau 0 » (sans projet).
	Emissions lumineuses	Mise en place de l'éclairage public	Amélioration de la visibilité et du sentiment de sécurité. Eclairage orienté uniquement vers le sol et limitation des éclairages publicitaires. Utilisation de lampes n'attirant pas les insectes. Dispositifs d'économie d'énergie.	Impacts positifs

5.3 Modalités de suivi des mesures

L'application du cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction dans la plaine du Var, établi par l'EPA Plaine du Var, permettra de réaliser un suivi de la mise en œuvre des mesures et de leurs effets (réalisation de fiches d'évaluation).

Un dispositif de suivi des mesures en faveur de l'environnement sera mis en place dans le cadre du projet. Il comprend notamment les éléments suivants : mise en place d'auto-évaluations périodiques du projet, réalisation du bilan de l'opération à la livraison et deux ans après, mise en œuvre d'un suivi des plantations et d'un bilan vert après la livraison, mise en œuvre d'un suivi du report modal attendu, etc.

6 ANALYSE DES EFFETS CUMULES

Conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement, une analyse des effets cumulés du projet a été réalisée. Elle prend en compte les projets ayant fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R.214-6 ou d'une étude d'impact pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu.

Cette analyse porte sur les projets suivants :

- Les projets ayant donné lieu à étude d'impact :
 - La ligne de tramway Est-Ouest et le pont rail de la ligne est-ouest du tramway : dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique pour la réalisation de la ligne Est-Ouest du tramway de Nice, réalisée par Ingérop, version juin 2011,
 - Stade Allianz Riviera (anciennement dit « Nice EcoStadium ») : étude d'impact « Nice Eco Stadium », réalisée par le bureau Veritas, version février 2011,
 - Programme immobilier d'accompagnement du stade : étude d'impact réalisée par le bureau Veritas, version octobre 2011,
 - Le Projet de Rénovation Urbaine du quartier des Moulins - opération ANRU : dossier d'enquête publique réalisée par Indiggo, version octobre 2011,
 - Autoroute A8 – aménagement de la section Saint-Laurent-du-Var Nice Saint-Augustin : dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, réalisée par Ingérop, version novembre 2009,
 - La voie des 40 m (phase 1) : dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique comportant étude d'impact et évaluation économique et sociale « réalisation d'une voie structurante de 40 mètres de largeur, phase 1 : Digue des Français – Avenue Auguste Vérola », réalisée par SEGC Foncier, version février 2011,
 - Travaux de protection hydraulique sur la digue Saint-Laurent-du-Var : dossier d'enquête publique, version août 2012.
- L'opération Grand Arénas : cette opération située au cœur de l'Opération d'Intérêt National Eco-vallée, abrite deux projets d'aménagement faisant l'objet d'instructions distinctes auprès des services de l'Etat :
 - La ZAC Grand Arénas : ce projet est l'objet de la présente étude d'impact. Ce chapitre vise à évaluer les effets cumulés de cette opération avec les projets listés ci-avant et avec les espaces publics du Pôle d'Echanges Multimodal,
 - Les espaces publics du pôle d'échanges multimodal : dossier d'enquête publique réalisé par EGIS France, version janvier 2013.

Cette analyse tient compte du contexte et des enjeux du territoire et porte sur les thématiques pour lesquelles l'opération Grand Arénas présente des effets potentiels.

Les effets cumulés attendus sont les suivants :

- des nuisances en phase chantier :
 - effet cumulé positif pour l'emploi local : effet direct par la création d'emplois liée aux travaux de construction des ouvrages,
 - effet cumulé négatif lié au volume de matériaux nécessaires et aux quantités de déchets produits par l'ensemble des projets : production de déchets de chantier en quantité importante, approvisionnement en matériaux de construction,
 - effet cumulé négatif sur les conditions de circulation et de desserte du secteur : la circulation des engins et des équipes de travaux publics peut entraîner une augmentation du trafic temporaire sur certains axes,
 - effet cumulé négatif au niveau des activités économiques lié à la gêne occasionnée par des chantiers échelonnés dans le temps.
- des effets sur les eaux superficielles et souterraines : impact cumulé négatif induit par l'augmentation des surfaces imperméabilisées, malgré la réduction de l'imperméabilité induite par l'opération Grand Arénas, impacts de la réalisation de structures souterraines (variations du niveau de l'aquifère superficiel, risque de rabattement du niveau de la nappe en cas de pompage, ...),
- des effets cumulés positifs sur le contexte socio-économique : création d'équipements, de logements, de nouvelles activités, développement du tourisme, ...

- des effets cumulés positifs sur les infrastructures de transports et les déplacements : modification des conditions de circulation, augmentation du trafic sur certaines voies, amélioration des conditions de déplacements via les transports en commun, création de parcs relais pour favoriser le report modal, aménagement de cheminements pour les modes doux, ...
- des effets sur le réseau Natura 2000 négatifs de façon temporaire en phase travaux et des effets positifs en phase d'exploitation par l'application du guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques dans l'Eco-Vallée dans le cadre du projet de territoire : restauration des continuités écologiques, valorisation des espaces naturels, ...
- effets cumulés négatifs du volume de déchets générés en phase exploitation,
- effet cumulé négatif direct sur la consommation en énergies : augmentation des besoins en énergie sur le secteur de la plaine du Var,
- effet positif sur le paysage : transformation profonde du territoire et de sa perception.

7 APPRECIATION DES IMPACTS GLOBAUX DU PROGRAMME

« Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle. »

7.1 Les projets en interface

L'opération d'aménagement de la ZAC Grand Arénas s'inscrit dans la stratégie d'aménagement de l'Eco-Vallée, en interface avec de nombreux projets programmés à l'échelle de l'Eco-Vallée.

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 Aéroport,
- sur 40,5 ha environ, le quartier urbain du Grand Arénas, comprenant bureaux, logements, hôtels, services, commerces, parc des expositions et espaces publics, qui sera réalisé dans le cadre d'une procédure d'aménagement spécifique sous la forme d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC).

Le programme de la ZAC du Grand Arénas sera réalisé en vertu 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).

Une partie importante du foncier nécessaire à l'aménagement de la ZAC Grand Arénas est actuellement occupé par le MIN de Nice. Dans le cadre de l'opération de La Baronne, les activités du MIN sont relocalisées sur la commune de La Gaude.

Deux principaux projets sont ainsi identifiés en raison du lien fonctionnel apparent avec l'opération Grand Arénas : le pôle d'échanges multimodal et le transfert du Marché d'Intérêt National de Nice sur le site de la Baronne.

7.2 Relation entre les projets d'aménagement

Au sein de l'opération du Grand Arénas, l'aménagement du pôle d'échanges multimodal Nice-Aéroport apporte une offre diversifiée en équipements et infrastructures de transport (lignes et stations de tramway, gare routière, gare ferroviaire, réseau de bus, aéroport et modes doux) nécessaire au programme de la ZAC Grand Arénas en raison de la création de 100 000 m² de logements.

La réalisation de la ZAC Grand Arénas est dépendante du transfert du MIN de Nice permettant la libération du foncier nécessaire à l'opération.

La dépendance opérationnelle et foncière justifie qu'on associe les effets de ces deux opérations via la notion de programme.

En application de l'article L.122-1 du Code de l'Environnement, le lien fonctionnel, qui conditionne la prise en compte d'autres projets dans l'appréciation des impacts globaux du programme, dépend de l'interdépendance des projets entre eux. Nous considérons dans le cas présent que ces trois projets constituent une unité fonctionnelle correspondant à un programme de travaux, dont les impacts globaux sont analysés dans le cadre de la présente étude d'impact.

7.3 Les impacts globaux du programme

Ce programme de travaux répond à des enjeux à l'échelle régionale et locale. A terme, l'ensemble du programme va participer à la réorganisation urbaine de l'ensemble de la partie sud de la plaine autour d'un quartier urbain développé selon le principe de mixité fonctionnelle (bureaux, logements, équipements, commerces, hôtels et services), autour d'un équipement structurant, le parc des expositions et à proximité du pôle d'échanges multimodal Nice-Aéroport. Ce programme participe au rayonnement de l'agglomération niçoise.

Développement du maillage viaire et amélioration de la desserte

Ce nouveau quartier s'ouvrira sur l'extérieur par une trame viaire en continuité des quartiers environnants et par une connexion exceptionnelle au réseau de transport public.

Les futurs utilisateurs et habitants du quartier Grand Arénas pourront profiter de la proximité du nouveau pôle d'échanges multimodal et du deuxième aéroport de France.

Les activités mais également les habitants de La Gaude verront l'accessibilité de La Baronne améliorée grâce à des aménagements de voiries connexes à l'opération.

Amélioration des conditions de déplacements

Le programme participe à l'amélioration des conditions de déplacements sur le territoire par la mise en œuvre des mesures suivantes :

- incitation à l'utilisation des transports en commun (bus, train, tramway),
- création de parcs relais pour favoriser le report modal,
- aménagement de cheminements pour les modes doux (piétons, vélos).

Développement des modes doux

Le programme participe au développement des modes doux. La création de zones dédiées à leur pratique favorisent leurs usages et contribue à réduire les situations à risques (itinéraires dédiés, espaces publics aménagés, ...).

Dynamisme socio-économique et développement de l'offre de logement

Le programme contribue à répondre aux besoins en logements identifiés sur la commune de Nice et aux objectifs du Programme Local de l'Habitat (objectif de production de logements fixé à 3 500 logements par an).

Le programme immobilier propose à la fois une nouvelle centralité dynamique via la création d'un parc des expositions et de nouveaux bureaux mais encore des lieux de vie desservis par des commerces et des services. L'offre de logements sera accessible à tous car le programme de 100 000 m² de logements, offrira du locatif social et de l'accession aidée ainsi que de l'accession et du locatif libre.

Le programme permet la création d'un véritable quartier de vie fondé sur le principe de mixité urbaine et sociale.

Le transfert des MIN d'Azur permettra une redynamisation du secteur économique et le développement d'un nouveau pôle économique sur le site de la Baronne.

Développement de l'activité économique

Le programme vise à améliorer le cadre de vie des habitants et des usagers du secteur (création d'équipements, d'un parc des expositions, de logements, de nouvelles activités, ...) et à redynamiser le secteur de la plaine du Var et son attractivité pour relancer le développement économique.

En améliorant l'accessibilité des territoires traversés, le programme permettra le développement des zones d'activités existantes, particulièrement à proximité des points d'échanges (quartier de l'Arénas). Cela contribue au développement de la dynamique économique.

L'amélioration globale de l'offre économique associée à une amélioration de l'offre de transport augmentera l'attractivité du secteur et son dynamisme.

Par le transfert des Marchés d'Intérêt National d'Azur (MIN) sur le site de la Baronne, le programme permet leur modernisation et le développement d'un pôle d'excellence agroalimentaire et horticole structuré autour du nouveau MIN, de ses activités annexes de logistique. Ce projet s'inscrit dans une stratégie globale des acteurs territoriaux pour répondre aux enjeux agricoles.

Développement de l'activité touristique régionale et des zones à potentiel touristique de proximité

Le programme participe au développement touristique de la région, notamment par l'aménagement d'un équipement de niveau international, le parc des expositions.

Un élargissement de l'aire d'attraction des principaux sites à visiter peut apparaître nécessitant le développement de la capacité d'accueil (résidence secondaires, hôtellerie, gîtes ruraux, campings, ...).

L'amélioration des accès et une nouvelle perception des paysages des secteurs traversés peuvent susciter un accroissement de la fréquentation touristique, véritable activité économique.

Valorisation du paysage urbain

La nature ne sera pas absente de ce nouveau cœur urbain qui articulera plusieurs séquences paysagères. Côté Promenade des Anglais, un Eco-parc urbain offrira une perspective de promenade pour les visiteurs venus du bord de mer et pour les actifs et habitants du quartier. Côté fleuve, un Parc de l'Eau 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, avec, sur un axe Nord-Sud, le Boulevard Pompidou et, sur un axe Est-Ouest, le parvis du Parc des Expositions.

Préservation de la biodiversité

Le périmètre de la ZAC Grand Arénas ne se situe pas dans un noyau de biodiversité et ne constitue pas une zone favorable au déplacement de la faune et de la flore. En revanche, la reconstitution d'espaces de nature en ville pourra permettre de créer des corridors dans un espace aujourd'hui fortement artificialisé à 95%.

Des effets cumulés peuvent exister lors de la réalisation simultanée de projets dans une même entité géographique.

Les dossiers d'évaluation des incidences des projets sur la ZPS de la basse vallée du Var ont conclu à l'absence d'incidences significatives sur la conservation des espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation du site Natura 2000.

Dans le cadre de l'opération La Baronne, des mesures sont prises pour limiter les impacts sur les espèces protégées et éviter les incidences sur le site Natura 2000.

Les effets cumulés potentiels sur la conservation du site Natura 2000 sont donc faibles, hormis pour les habitats hygrophiles (ripisylves et roselières) sur lesquels l'opération Grand Arénas ne présente pas d'impact.

Les effets cumulés sur la biodiversité sont modérés à forts, en raison de l'urbanisation de zone en « friche », abritant plusieurs espèces patrimoniales, dans le cadre de l'opération de La Baronne.

Occupation des sols

L'urbanisation maîtrisée tant sur la ZAC Grand Arénas que sur celle de La Baronne est soutenue par une coordination entre les différents acteurs et un accord sur le respect de ce principe.

Sur La Baronne, l'artificialisation raisonnée de ce site est également contrebalancée par la création d'espaces végétalisés. Sur le périmètre du Grand Arénas, aujourd'hui fortement minéralisé : environ 9,6 ha de surfaces seront ainsi désimperméabilisés, notamment par la création de l'EcoParc urbain.

Le tableau ci-dessous établit le bilan de la consommation d'espaces dans le cadre du programme :

	Superficies d'espaces en pleine terre (en ha)	
	Opération Grand Arénas	La Baronne
Etat initial	2,4	12,5
Projet réalisé	12	2,75
Gain d'espaces en pleine terre	9,6	-9,75

Conformément aux ambitions du projet de territoire, les effets globaux à l'échelle du programme démontrent que le bilan de l'occupation de l'espace générée par l'opération Grand Arénas et le déplacement du MIN est presque neutre.

Gestion de la ressource en eau

La ZAC Grand Arénas et l'opération La Baronne sont conçues en tenant compte des orientations de préservation et de mise en valeur des milieux aquatiques définies par le SAGE. Ainsi, l'opération Grand Arénas ne se développe pas dans le lit mineur du Var et ne dégrade pas les milieux aquatiques. Elle est conçue en gérant le risque inondation et en respectant la ressource en eau pour éviter tout prélèvement ou tout rejet. L'opération La Baronne prévoit, quant à elle, le recueil des eaux de ruissellement dans des bassins de rétention et la prévention des risques de pollution éventuelle.

8 COUT DES MESURES

Le coût total de l'opération est estimé à 40 M€ (valeur 2010). Il intègre le coût des mesures environnementales. Cependant, à ce jour, le coût des mesures environnementales n'a pas été estimé de façon détaillée.

Lors des phases ultérieures d'étude (dossier de réalisation), ce coût sera évalué de manière plus précise.

9 ÉTUDE SUR LE POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT EN ENERGIES RENOUVELABLES




Une étude d'opportunité, du type phase préliminaire a été réalisée et permet de donner une première indication sur les EnR (énergies renouvelables) qui peuvent, au regard du contexte local, être développées dans l'aménagement et celles qui sont à écarter à ce stade des études.

Il convient de préciser que cette étude identifie les ressources énergétiques mobilisables pour répondre aux besoins du quartier Grand Arénas dans son ensemble.

Le secteur du bâtiment est le principal gisement d'économie d'énergie exploitable immédiatement. La zone de projet regroupe une majorité de bâtiments dont la construction a été réalisée avant la mise en application de la RT74, ce qui représente un potentiel non négligeable quant à une amélioration de l'efficacité énergétique du bâti.




En effet, la consommation moyenne estimée des bâtiments construits avant 1975 est de 450 kWh/m², tandis que selon la norme RT 2012, tout bâtiment neuf devra respecter une consommation inférieure à 50 kWh/m² à partir du 1er janvier 2013. Or, le programme immobilier du projet d'aménagement de la ZAC prévoit à terme que l'ensemble du bâti existant soit démolé et remplacé par des constructions neuves, selon un découpage temporel en 5 phases de 2016 à après 2025.

Le tableau ci-après présente la synthèse des potentiels résultants pour chaque énergie renouvelable étudiée, et permet ainsi de hiérarchiser les installations qui peuvent être envisagés sur le site de projet.

POTENTIEL RESULTANT	
	Peut être envisagée sur le site de projet au regard du gisement existant et de la compatibilité pressentie entre cette énergie renouvelable et le projet d'aménagement (en cours et futur)
	Bon gisement, néanmoins cette énergie renouvelable présente des contraintes techniques <u>OU</u> économiques significatives pour le site de projet
	Bon gisement, néanmoins cette énergie présente des contraintes techniques <u>ET</u> économiques significatives pour le site de projet
/	La filière ne présente pas un gisement intéressant sur le site de projet ou à proximité immédiate de celui-ci

Les couleurs donnent une indication sur la compatibilité du projet avec les différentes énergies renouvelables étudiées :

Bon	Moyen	Mauvais
-----	-------	---------

ENERGIE RENEUVELABLE ETUDIEE	UTILISATION	GISEMENT / RESSOURCE	COMPATIBILITE AVEC LE PROJET			POTENTIEL RESULTANT
			REGLEMENTAIRE	TECHNIQUE	ECONOMIQUE	
HYDROELECTRICITE	Electricité		Procédure d'autorisation	Inadapté au projet et au profil du Var au droit du projet	Investissement élevé	/
PETIT EOLIEN	Electricité	Gisement vent non négligeable	<ul style="list-style-type: none"> Périmètre du projet hors ZDE Contraintes de hauteur : servitudes aéroport Aucun permis de construire pour installations < 12m de hauteur 	Petit éolien	Rentabilité faible pressentie	
SOLAIRE PHOTOVOLTAÏQUE	Electricité	Gisement solaire significatif	<ul style="list-style-type: none"> Permis de construire Consultation DGAC pour étude éblouissement / aéroport Diminution des mesures financières incitatives 	<ul style="list-style-type: none"> Réseau électrique capable d'accueillir la production Technologie mature 	<ul style="list-style-type: none"> Investissement important Rentabilité diminuée par la baisse récente des tarifs de rachat 	
SOLAIRE THERMIQUE	Chaleur /froid	Gisement solaire significatif	<ul style="list-style-type: none"> Permis de construire Consultation DGAC pour étude éblouissement / aéroport Accès au Fonds Chaleur Renouvelable 	<ul style="list-style-type: none"> Technologie très mature, Offre technologique vaste Mixité des usages 	<ul style="list-style-type: none"> Investissement faible Accès au Fonds Chaleur Renouvelable 	

GEOTHERMIE PAC SUR AQUIFERE SUPERFICIEL	Chaleur /froid	Gisement important mais localisé	<ul style="list-style-type: none"> Périmètre de protection du champ captant de Sagnes et nappe à préserver Accès au Fonds Chaleur Renouvelable Procédure d'autorisation 	Mixité des usages	<ul style="list-style-type: none"> Investissement élevé Accès au Fonds Chaleur Renouvelable 	★
GEOTHERMIE PAC SUR EAU DE MER	Chaleur /froid	Gisement inépuisable	<ul style="list-style-type: none"> Accès au Fonds Chaleur Renouvelable Procédure d'autorisation Autorisation conduites et station sous l'aéroport 	<ul style="list-style-type: none"> Projet de faisabilité déjà en cours Mixité des usages 	<ul style="list-style-type: none"> Investissement élevé Accès au Fonds Chaleur Renouvelable 	★★
GEOTHERMIE PAC SUR EAUX USEES	Chaleur/froid	Gisement disponible toute l'année	<ul style="list-style-type: none"> Accès au Fonds Chaleur Renouvelable Montage juridique 	<ul style="list-style-type: none"> STEP adaptée à la récupération d'énergie sur les eaux usées Mixité des usages 	<ul style="list-style-type: none"> Investissement élevé Accès au Fonds Chaleur Renouvelable 	★★
BIOMASSE BOIS-ENERGIE	Chaleur	Ressource peu disponible		<ul style="list-style-type: none"> Logistique d'approvisionnement et gestion de l'installation lourde 	<ul style="list-style-type: none"> Investissement important Accès au Fonds Chaleur Renouvelable 	/
BIOGAZ	Chaleur	Ressource peu disponible	Gestion des débouchés (digestats)	<ul style="list-style-type: none"> Technologie peu adaptée à la zone du projet (zone urbaine) Manque d'espace 	<ul style="list-style-type: none"> Investissement important Accès au Fonds Chaleur Renouvelable 	/

10 ANALYSE DES COÛTS COLLECTIFS ET CONSOMMATION ENERGETIQUE

10.1 Analyse des coûts collectifs

Les coûts collectifs induits pour la collectivité en lien avec le projet d'aménagement de la ZAC Grand Arénas sont les suivants :

Analyse des coûts collectifs relatifs à la pollution atmosphérique

Entre la situation fil de l'eau (SFDE) et la situation future avec projet (SF), les coûts collectifs liés aux dépenses de santé présentent une hausse de 5,5 %. Cette variation souligne que le projet aura un impact peu significatif, en matière de coûts entraînés par les effets de la pollution sur la santé. Cette hausse reste attendue puisqu'elle à mettre directement en relation avec l'existence de nouveaux aménagements (tronçons et parkings).

Analyse des coûts collectifs relatifs à l'effet de serre

Entre la situation fil de l'eau (SFDE) et la situation future avec projet (SF), les coûts engendrés par les émissions de GES présentent une hausse de l'ordre de 5 %. Cette évolution en lien avec le projet reste similaire à celle des coûts collectifs.

10.2 Bilan de la consommation énergétique

Entre la situation actuelle (2010) et les horizons futurs (2025), la consommation d'essence connaît une déplétion à mettre en relation avec la diésélisation du parc automobile. De ce fait, la consommation en gasoil progresse d'environ 9 % sur la même période (entre 2010 et 2025).

Concernant le bilan de consommation entre les horizons futurs, l'horizon SF connaît une variation de + 5,8 % par rapport à la situation SFDE pour l'essence et une variation de + 5,2 % pour le diesel.

Ainsi, l'aménagement de la ZAC Grand Arenas entraînera une hausse de la consommation sur les tronçons étudiés. Cette évolution attendue est à mettre en relation avec les nouveaux aménagements liés au projet. Néanmoins ce différentiel reste très faible et ne peut être considéré comme significatif. En effet des variations inférieures à 10 % peuvent être en relation avec l'incertitude liée aux hypothèses de trafics.

10.3 Avantages induits pour la collectivité

Les avantages induits pour la collectivité sont les suivants :

- Dynamisation de l'activité économique, création d'emplois et de logements
- multiplicité des modes de déplacements disponibles (bus, tramway, trains, ...),
- création d'espaces publics de qualité permettant le développement des modes doux et leur sécurisation,
- gain de temps des usagers, dû notamment à l'amélioration des échanges et à la mise à disposition d'infrastructures de transport performantes,
- modification de la trame viaire permettant une décongestion du trafic automobile sur certains axes.

11 ANALYSE DES METHODES

La méthodologie générale utilisée pour identifier les effets du projet a consisté en premier lieu à dresser l'état initial afin de recenser les secteurs sensibles et les enjeux. Pour chaque thématique, les effets du projet sur l'environnement ont été évalués par comparaison avec l'état initial avec, le cas échéant, la prescription de mesures d'insertion environnementale.

La définition des enjeux et contraintes a été réalisée à partir de visites de site et de recherches auprès des organismes compétents (administrations et services de l'Etat, métropole Nice Côte d'Azur, commune de Nice, ...).

Le dossier d'étude d'impact se base sur des études d'experts :

- l'étude acoustique réalisée par Conseil Ingénierie Acoustique (CIA),
- l'expertise faunistique et floristique réalisée par Altereco Paca,
- l'étude air et santé réalisée par Biomonitor,
- l'étude de faisabilité des potentialités en énergies renouvelables menée par Egis Eau.

L'étude d'impact a été réalisée avant l'aboutissement des études de détail du projet, au stade du dossier de création de ZAC. De ce fait, certains aspects techniques demandent encore à être précisés, jusqu'au dossier de réalisation.

De même, les mesures de réduction des impacts en phase de travaux ne peuvent être définies de manière exhaustive à ce stade.

Le projet intégrant dès sa conception les enjeux environnementaux, urbains, sociaux et économiques, le coût des mesures de suppression et de réduction des impacts est difficile à identifier.