

2.3.3.3. L'importance des migrations domicile – travail

76,2% des actifs de Nice, travaillent sur leur commune de résidence.

En 2013, 143 714 emplois se trouvent sur la commune pour 129 920 actifs occupés résidents. L'indicateur de concentration d'emplois¹ sur la commune est donc important avec un résultat de 110,6. Cet indicateur était de 111,5 en 2008.

La commune de Nice a un indice d'attractivité positif soulignant son rôle de pôle capteur d'emplois au sein de NCA. La moitié des actifs occupés proviennent de la métropole NCA.

En ce qui concerne les modes de transport et moyens de transport, 75% des déplacements liés au travail s'opèrent avec un seul mode de transport. La voiture particulière représente 48,1%. L'importance de l'utilisation de la voiture est accrue dans le cadre de déplacements extra communaux.

Viennent ensuite les transports en commun à hauteur de 24,9%, la marche à pied pour 13,1% et les deux roues pour 9,9%.

2.3.3.4. Les équipements

Les équipements sont concentrés principalement dans le centre urbain et la bande littorale du territoire communal.

La position de la commune, son niveau important d'équipements et de services joue un rôle d'animation majeur dans le département, ainsi que pour la métropole elle-même.

La commune possède de nombreux équipements culturels et sportifs, de nombreux collèges et lycées publics comme privés, ainsi qu'un lycée professionnel, 7 sites universitaires, de grands équipements de santé dont certains de réputation nationale (centre hospitalier universitaire, hôpitaux, cliniques privées...).

❖ La zone d'étude

La zone d'étude est à caractère commerciale et semi naturelle dans sa moitié Nord. L'unique activité de la zone est le magasin Leroy Merlin dont le projet d'extension fait l'objet du présent dossier.

Dans la zone d'étude, la zone d'activité de Lingostière Nord fait partie des nombreuses zones d'activités commerciales et économiques du territoire communal, et intercommunal.

2.3.3.5. Les sites et sols pollués

La base de données BASOL est une base de données sur les sites et sols potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif.

La base de données BASIAS (Base des Anciens Sites Industriels et Activités de Service) est une base de données faisant l'inventaire de tous les sites industriels ou de services, anciens ou actuels, ayant eu une activité potentiellement polluante.

Aucun site Basol ou Basis n'est recensé sur la zone d'étude.

¹ L'indicateur de concentration d'emploi est égal au nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone.

2.3.3.6. Le risque industriel

Le risque industriel majeur est un événement accidentel se produisant sur un site industriel et entraînant des conséquences immédiates graves pour le personnel, les riverains, les biens et l'environnement.

Sur la commune de Nice, le risque industriel est faible. En effet, aucun site SEVESO I ou II n'est présent sur le territoire.

44 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement sont présentes sur le territoire communal, dont 28 sous régime d'autorisation.

Aucune ICPE n'est présente sur la zone d'étude. À noter toutefois, l'ICPE de Carrefour Lingostière à proximité immédiate à 350m au Sud du magasin Leroy Merlin (station d'essence, réfrigération/compression, combustion, alimentaire et produits d'origine animale).

2.3.4. L'occupation du sol

Le territoire communal de Nice est composé des éléments suivants :

- un noyau urbain (centre-ville), dont les quartiers sont ponctués de parcs et jardins,
- une frange littorale urbanisée,
- de hauts reliefs à l'Est de la ville occupé par des espaces forestiers et garrigue,
- des reliefs collinaires sur la moitié Nord (avec une urbanisation en lotissements à grandes parcelles), et à l'Ouest (plus naturels car moins accessibles),
- le fleuve du Var et ses espaces naturels en limite Ouest.

La zone d'étude fait partie des secteurs urbanisés de la plaine du Var, à destination principale de commerce et d'activités économiques, avec un degré de naturalité lié aux zones gardées en prairies naturelles. Elle est bordée à l'Ouest par la Route de Grenoble et le fleuve du Var, au Sud par la zone commerciale de Carrefour, et à l'Est par des coteaux et collines boisées faiblement urbanisés.

Plan des abords

échelle 1/5 000 - source IGN orthophotoplan mission 2012

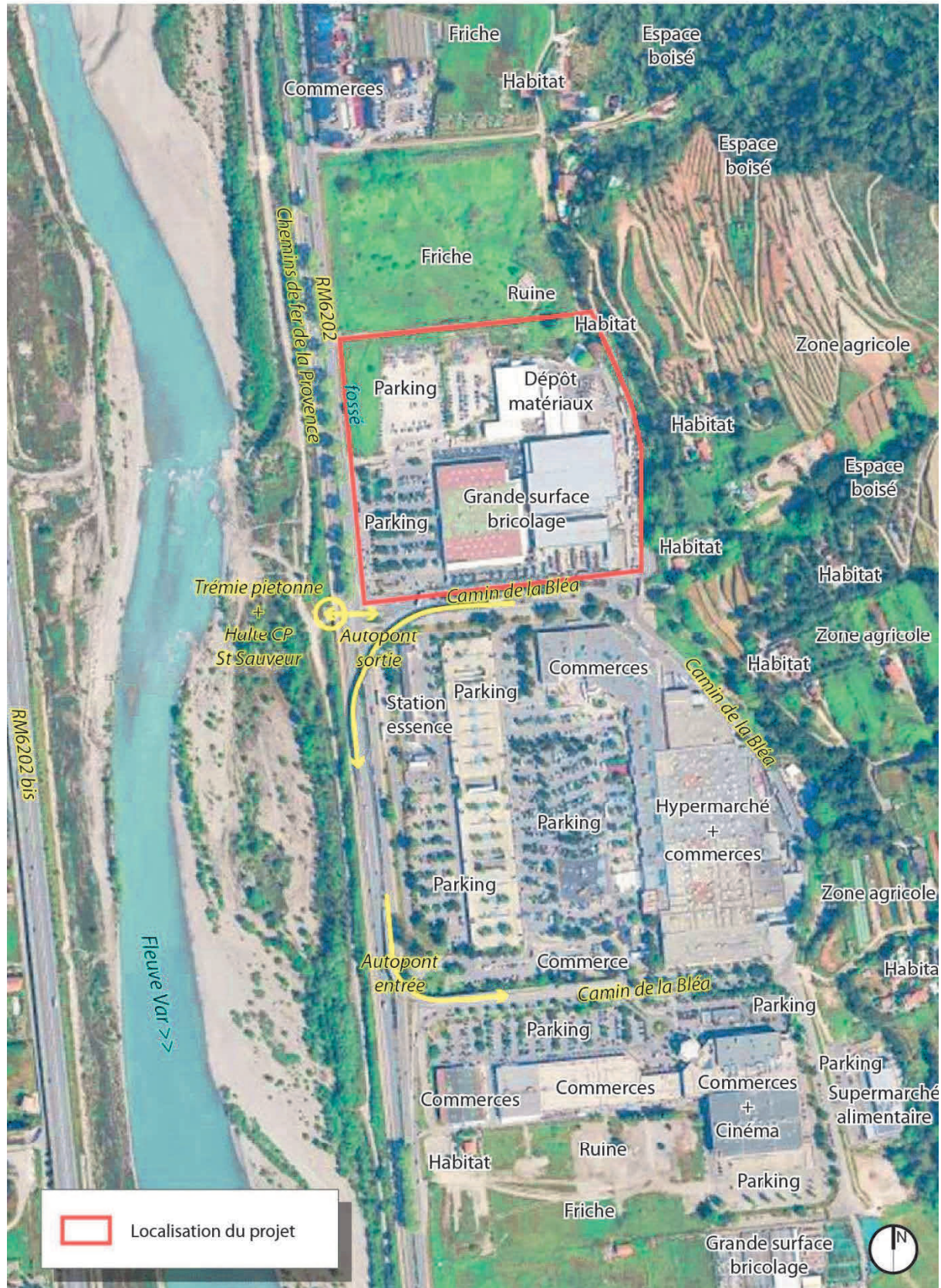


Figure 14 : Plan des abords

2.3.5. Les réseaux

2.3.5.1. Les réseaux de voiries et de transports sur la commune de Nice

a) De grandes infrastructures de transport

Nice est desservie par de grandes infrastructures structurantes de transports telles que :

- l'aéroport international,
- l'autoroute A8, en direction de Monaco et l'Italie ou en direction d'Aix en Provence,
- des voies ferrées
 - une ligne littorale structurante pour la Côte d'Azur sur un axe Marseille-Gène,
 - une ligne Nice-Breil le long de la vallée du Paillon,
 - une ligne Nice-Digne le long de la vallée du Var jusqu'aux Alpes de Haute Provence,
- un port situé au centre de la ville combinant croisières, fret, desserte vers la Corse et plaisance.

Le territoire dispose également de voies rapides générant un trafic important comme :

- la voie Mathis qui dessert le centre-ville,
- la promenade des Anglais qui longe le littoral entre l'aéroport et la colline du château,
- les routes métropolitaines 6202 et 6202 bis desservant la vallée du Var, et les RM 2204 et 2204 bis desservant la vallée du Paillon,
- la RM 6007 en direction de Monaco (moyenne corniche).

b) Les transports en commun

La commune de Nice est relativement bien desservie en transports en commun. Deux réseaux desservent le territoire :

- Le réseau Lignes Azur sur la métropole Nice Côte d'Azur avec environ 65 lignes en interurbain, et plus d'une centaine de lignes urbaines dont 6 de nuit,
- Le réseau départemental avec environ 25 lignes.

Le tramway, dont la première ligne a été inaugurée en 2007, continue son extension.

c) Les modes de transport doux

Dans le centre et l'hyper centre, les déplacements à pied représentent 57% des déplacements.

Le vélo représente entre 5 et 11% du trafic automobile journalier total (source : rapport de présentation du PLU de Nice). La ville possède plus de 30 km de pistes cyclables

Le secteur de Nice Lingostière est principalement desservi par des voies routières (RM6202 et voies internes au centre commercial), ainsi que quatre lignes de bus. Les déplacements d'un magasin à un autre se font principalement à pied et aucun aménagement cyclable n'existe sur la zone.

A noter également une halte train TER du Chemin de Fer de Provence, en face du magasin Leroy Merlin en bordure de la RM 6202.

Accès

échelle 1/5 000 - source IGN orthophotoplan mission 2012



Figure 15 : Plan des accès

d) Trafic et circulation sur la zone d'étude

Un diagnostic d'accessibilité a été réalisé par EGIS en juillet 2014.

Il montre que les personnes fréquentant la zone par la RM6202 proviennent à 70% du Sud, et à 30% du Nord.

L'accès au magasin de Leroy Merlin s'effectue uniquement par la voirie interne à la zone commerciale de Lingostière. Les clients étant obligés de contourner le centre commercial de carrefour pour accéder à la zone d'étude.

La zone commerciale a une fréquentation maximale :

- En semaine le vendredi avec 3 400 à 3 500 véhicules par heure en entrée/sortie
- Le week-end le samedi avec 3 900 à 4 000 véhicules par heure, soit +16% par rapport au vendredi.

Pour Leroy Merlin, les entrées/sorties sont prépondérantes en journée entre 10h-12h et 15h-17h.

- En semaine le vendredi avec environ 500 véhicule par heure par sens de circulation (entrée ou sortie)
- Le week-end le samedi avec environ 600 véhicules par heure par sens de circulation, soit +20% par rapport au vendredi.

Les carrefours d'accès à la zone d'étude sont en général très chargés avec un trafic de l'ordre de 1500 à 1800 UVP (notamment le samedi), que ce soit celui en sortie de Carrefour, ou celui d'accès à Leroy Merlin.

Sur la totalité de la zone commerciale, Leroy Merlin capte à lui seul 28% des flux entrants, et génère 27% des flux sortants. De plus, 20 à 25% des clients de Leroy Merlin foisonnent sur toute la zone commerciale.

La zone d'étude est accessible principalement par la route et est très peu desservie par les transports alternatifs (absence d'arrêt de bus, cheminements piétons peu lisibles et peu sécurisés).

e) Evolution prévue des voiries dans la zone d'étude

La Métropole de NCA prévoit sur le secteur de Lingostière, un réaménagement de la voirie, afin d'améliorer et de sécuriser les accès à la zone commerciale de Lingostière, comprenant 3 secteurs :

- au Sud, le centre commercial dit Forum Lingostière (cinéma, magasins divers de type sport, mode, électroménager, jouet), un magasin de fruits et légumes et un magasin de bricolage,
- au milieu, le centre commercial Carrefour Lingostière et sa galerie marchande,
- au Nord, le magasin de bricolage Leroy Merlin.

Le projet comprend les aménagements suivants:

- la création d'un carrefour giratoire sur la RM6202, au Nord immédiat de la zone commerciale de Lingostière, la création d'une liaison entre ce giratoire et le giratoire existant sur le chemin de la Blea, comprenant :
 - un barreau à 2x2 voies Est-Ouest,
 - la création d'un giratoire,
 - la création d'une route de contournement à 2x1 voie avec trottoir (emprise plateforme de 10 m),

- la création d'une voie d'accès et de sortie à Leroy Merlin de 260 ml avec trottoir,
- la requalification du chemin de la Blea Nord avec aménagement mode doux,
- l'amélioration de l'accès au centre commercial Lingostière par prolongement de l'insertion depuis la RM6202 en provenance du Sud,
- le traitement de l'accès à la Halte des Chemins de Fer de Provence afin de faciliter la desserte en transports en commun.

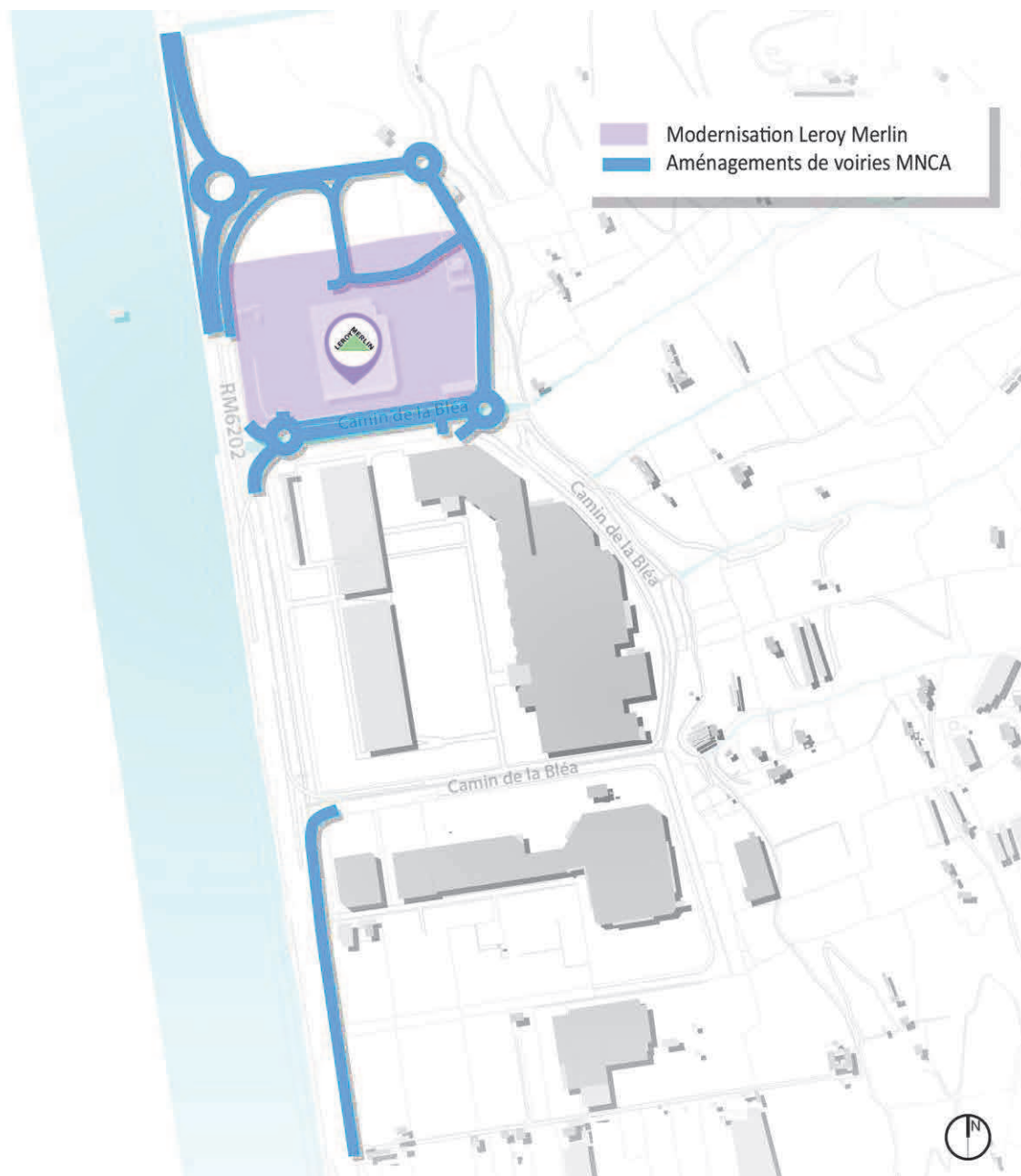


Figure 16 : Synoptique des aménagements de voiries prévus par la Métropole Nice Côte d'Azur dans le secteur

Le projet Leroy Merlin n'est réalisable qu'avec la reprise de ces voiries.

Un travail a donc été réalisé en amont avec la Métropole Nice Côte d'Azur afin d'avoir une réflexion préalable sur la voirie du secteur de Lingostière.

Ainsi, un Projet Urbain Partenarial (PUP) a été signé entre Leroy Merlin et MNCA pour le cofinancement des travaux de voiries.

2.3.5.2. Le transport de matières dangereuses

Le risque de transport de matières dangereuses est consécutif à un accident se produisant lors du transport de matières dangereuses, par voie routière, ferroviaire, aérienne, d'eau ou par canalisation. Il peut entraîner des conséquences graves pour la population, les biens et/ou l'environnement.

Sur la commune de Nice, le risque existe via trois modes principaux de transport : par route, par canalisation (gazoduc) et par voie ferrée. La majorité du trafic routier des TMD provient de l'A8. Les autres axes de circulation majeurs utilisés pour le TMD sont :

- La Voie Mathis,
- La Promenade des Anglais,
- La RM 6202,
- La gare SNCF,
- Le réseau de canalisations souterraines.

Le risque de transports de matières dangereuses dans la zone d'étude est limité à la RM 6202 et à la présence d'une canalisation souterraine de gaz qui longe la zone d'étude à l'Ouest, le long de la RM.

2.3.5.3. Les autres réseaux

L'analyse de terrain et les retours des organismes consultés mettent en évidence la présence de réseaux humides structurants à proximité immédiate de la RM6202.

Aucun réseau humide ne chemine sur la voirie, ils sont tous situés en pied de talus.

- Un fossé d'assainissement des eaux pluviales reprend les eaux de ruissellement de la RM6202 et des parcelles voisines. Le fossé est busé au niveau des rampes d'accès (DN1200) et son exutoire n'est pas répertorié sur les plans transmis par la Métropole NCA.
- Une canalisation d'eau potable chemine en pied de talus.
- Le réseau d'eaux usées est parallèle au réseau d'eau potable en diamètre 400 et 500 mm.

Les inspections sur site mettent en évidence la présence de nombreux réseaux secs principalement situés sur la plateforme de la RM6202.

- Un réseau de GAZ est visible sur site (balise jaune) sur toute la partie Nord. Le retour de DT indique que celui-ci se poursuit au droit de Leroy Merlin (position peu précise, dans l'accotement). Il s'agit d'une canalisation de transport DN300.
- 2 postes de transformation sont présents sur la zone d'étude. Le poste « Leroy Merlin » et le poste « Saint Sauveur » plus au Nord. De nombreux câbles HTA (3+1+1 câbles 3x240mm²) cheminent sur les deux voies de la RM6202 (tranchée nouvelle visible) et sur l'accotement.
- De nombreux fourreaux Télécom sont situés sur l'accotement de la RM6202. Ils constituent le réseau principal et les branchements du bâtiment Leroy Merlin sont tirés depuis des chambres existantes sur la voie d'insertion.
- Un réseau d'éclairage aérien existe sur l'accotement de la RM6202 puis bascule en enterré sur le terre-plein central.

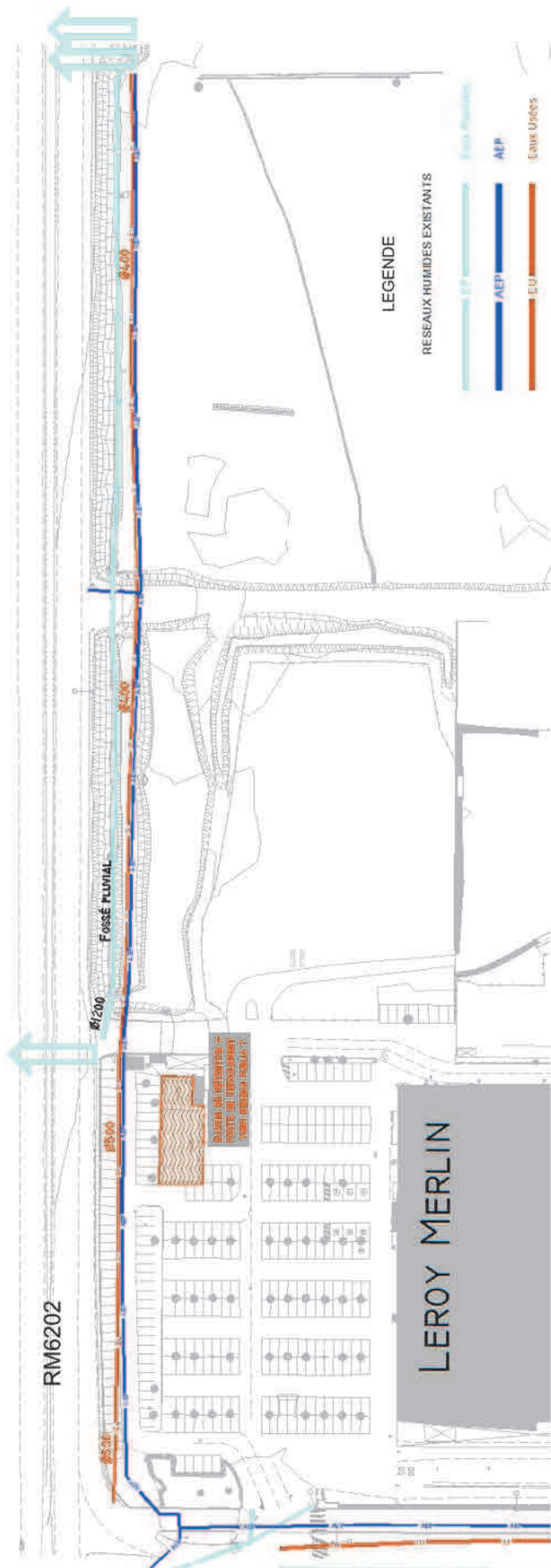


Figure 17 : Réseaux humides



Figure 18 : Réseaux secs et télécommunications

2.3.6. L'ambiance sonore

D'après le classement sonore des infrastructures de transport terrestre mis à jour en 2016, la RM 6202 est classée en catégorie 2. La largeur du secteur affecté par le bruit est de 100 mètres de part et d'autre de la route, conformément à l'arrêté du 18 août 2016.

L'ambiance sonore de la zone d'étude est jugée faible à modérée, selon les pics de circulation pendulaires et la fréquentation de la zone commerciale.

La commune dispose également d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) pour l'aéroport de Nice Côte d'Azur approuvé en décembre 2003 en cours de révision. Le PPBE n°2 est mis à disposition du public du 6 février au 7 avril 2017.

2.4. Le patrimoine et le paysage

2.4.1. Le patrimoine

La commune de Nice est concernée par de nombreux monuments historiques, sites classés et inscrits, ainsi que deux secteurs sauvegardés (vieux Nice et vieux port).

La zone d'étude est en dehors de tout site classé ou inscrit, n'intercepte aucun périmètre de monument historique ou de ZPPAUP.

2.4.2. Le paysage

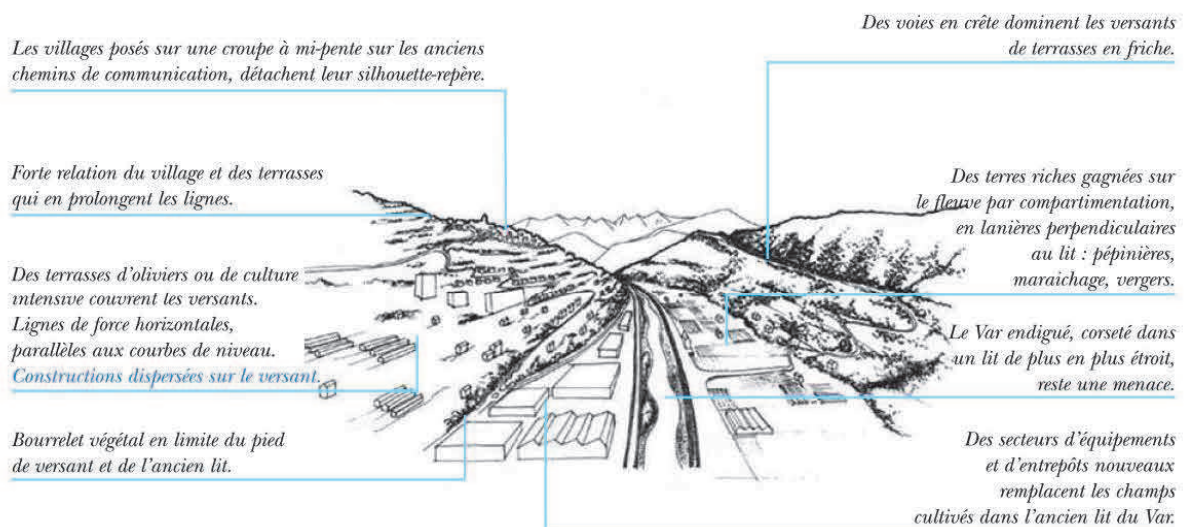
2.4.2.1. L'Atlas des paysages des Alpes Maritimes

La zone d'étude est identifiée au sein de l'unité paysagère M « Basse Vallée du Var ».

Dans ce secteur, l'écoulement du Var a été, dans sa partie inférieure, modifiée au fil du temps par les divers aménagements faisant face aux enjeux socio-économiques et naturels indissociables.

Le lit majeur est très tôt gagné par du maraichage et des pépinières. Les versants sont modelés en terrasses et nouvelles cultures florales, viticoles et oliveraies.

Depuis 20 ans, les nouvelles constructions (équipements, activités) s'installent en fond de vallée, le long du fleuve, venant concurrencer l'agriculture. Les voies de déplacements et de communication descendent le long des crêtes jusque dans le lit majeur. Les passages d'une rive à l'autre restent limités.



2.4.2.2. Le paysage communal local

Le territoire communal de Nice présente une multitude de paysages qui va à l'encontre des clichés habituels d'une station balnéaire urbaine.

La topographie donne une impression de juxtaposition de plusieurs villes et villages, de composition et de densité d'habitats différents.

Au sein d'un grand paysage varié, entre plaines alluviales et reliefs, se distinguent 6 entités paysagères définies par le « Plan Paysage communal » :

- La partie niçoise de la plaine du Var,
- Le territoire des collines,
- Les Monts Boron, Alban et Vinaigrier,
- Le Paillon,
- La plaine de Nice, le centre-ville,
- Le rivage et la Baie des Anges.

La zone d'étude est située dans l'entité n°1 « Partie Niçoise de la Plaine du Var ». Elle se situe à l'Ouest de la commune, en contre bas des collines niçoises.

La zone d'étude est située dans une zone paysagère dite de transition entre un espace relativement préservé au Nord, et le développement de zones commerciales qui s'étendent de la sortie de l'autoroute A8 et la RM 6202.

Cette zone est en transformation et présente encore toutefois des vues intéressantes sur le Var et les coteaux qu'il est intéressant de conserver et mettre en valeur.

2.4.2.3. Le paysage de la zone d'étude

La zone d'étude est à dominance artificielle, construite, avec un ensemble de parking de stationnements parsemés d'arbres permettant un peu d'ombrage, et les bâtiments du magasin Leroy Merlin.

Depuis l'intérieur du site du magasin, les vues sur le paysage sont limitées. Les coteaux se dessinent laissant apparaître les terrasses et la vallée du Var n'est visible que depuis la route. Le Nord de la zone d'étude est plus naturelle (friche herbacée) de laquelle les ouvertures sur le paysage sont plus marquées, avec un degré de naturalité plus important.

Bien que la RM 6202 soit un axe majeur de circulation (communal comme départemental), ses abords sont fortement dégradés par une profusion de panneaux de publicités et circulation, lignes électriques aériennes, entrepôts, accès.



Figure 19 : Vue sur l'entrée des parkings de Leroy Merlin



Figure 20 : Vue depuis la bretelle de sortie sur la RM 6202 en direction de Digne



Figure 21 : Vue depuis la RM 6202 sur la parcelle en friche (en direction du Nord)



Figure 22 : Vue depuis la RM 6202 vers le Sud, sur le magasin Leroy Merlin



Figure 23 : Vue depuis le croisement RM 6202 et chemin de St Roman (pointe Nord-Ouest en direction du Sud)



Figure 24 : Vue depuis le chemin de St Roman sur la parcelle en friche (pointe Nord-Est en direction du Sud)

3. Préconisations spécifiques – Principes de mesures appliquées au projet

3.1. Sur le patrimoine naturel

L'essentiel des aménagements à venir consiste à transformer des zones artificialisées et imperméabilisées (zones de stationnements et bâtiments) en espace paysager et à recentrer les constructions sur la partie sud du site, en optimisant verticalement les installations déjà existantes.

Ainsi, une renaturation et un re-verdissement des parkings complémentaires actuels seront opérés.

Concernant l'aménagement paysager, certaines préconisations sont nécessaires pour inscrire le site dans son environnement naturel. Elles peuvent s'inspirer notamment du Guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques dans l'Eco-vallée (EPA Plaine du Var, 2011) :

- **Semis d'une prairie ou friche post-culturelle** qui avantagerait les espèces locales notamment les plantes messicoles ou issues des espaces de prairies relictuelles. Une récolte in situ du matériel génétique puis un semis sur zone avec fauche tardive permettrait de pérenniser cet habitat.
- **Création de fossés, noues et bassins de rétention/filtration.** Sur un substrat peu drainant permettant la stagnation des eaux, effectuer un semis de végétation et des plantations adaptées pour constituer des zones humides à haute valeur biologique :
 - Végétation herbacée sur les pentes et au fond de noue (hélrophytes, *Phragmites communis*, *Typha latifolia*, *Typha angustifolia*, Jonc des chassiers, *Schoenoplectus lacustris*, *Carex riparia*, *Juncus effusus*, *Lysimachia vulgaris*, *Lycopus europaeus*, *Mentha aquatica*).
 - Végétation arbustive à arborée sur les abords (Frêne à feuilles étroites, arbustes à baies)
- **Création de mares** (profondeur de quelques dizaines de centimètres, avec une zone profonde d'au moins 80 cm, rives en pente douce sur au moins les 2/3 de la superficie du bassin, surface entre 3 et 50 mètres carrés pour les plus petites, creusée à l'écart des arbres dans la mesure, forme variable avec des contours courbes et asymétriques. L'imperméabilisation de la mare pourra être réalisée soit à l'aide d'une bâche PVC, soit par des couches d'argile compactées. Des plantations peuvent être effectuées avec des plantes indigènes appartenant aux différentes catégories écologiques (plantes des rives marécageuses, semi-aquatiques, flottantes et immergées).
- **Construction de murets.** Pour être attractif pour la faune (invertébrés et reptiles), cet habitat artificiel doit être construit de préférence en pierres sèches, non jointés et enherbés en pied.
- **Construction et pose de gîtes pour la faune :** tas de pierres, de branches, nichoirs à oiseaux, hôtel à insectes, ruches, ...

3.2. La gestion des eaux pluviales

Le projet prévoit la récupération et le traitement des eaux pluviales.

Les eaux de ruissellement de la parcelle seront traitées via des bassins paysagers : une étude hydraulique en cours permettra de définir le volume nécessaire.











3.3. Mesures générales de réduction des nuisances en phase chantier

Une charte « chantier à faibles nuisances » pour un chantier respectueux de l'environnement et des personnes sera annexée aux contrats qui seront passés avec les entreprises de travaux. Le chantier sera donc conduit selon cette démarche.

La démarche de Leroy Merlin France dans le cadre de sa charte « chantier vert » vise notamment à :

- réduire les nuisances sur le chantier ; qu'elles soient acoustiques, visuelles ou volatiles (poussières) - la solution alors apportée est la clôture opaque,
- optimiser la gestion des déchets du chantier,
- gérer le trafic (définition de plages horaires de livraison),
- limiter les consommations sur le chantier (eau, gaz, électricité).

Afin de réduire ou compenser les nuisances (visuelle, acoustique, circulation,...) générées par la mise en œuvre de chantier, sont prévues les mesures suivantes, inscrites aux cahiers des charges des marchés :

-  limitation des emprises, en particulier en secteurs périphériques et/ou sensibles, pas de dépôts de matériaux, ni de stationnement d'engins ne seront réalisés en zone naturelle, hormis pour la réalisation des bassins pour la gestion des eaux pluviales ; un piquetage des zones de travaux sera réalisé,
-  utilisation d'équipements et d'engins de chantier conformes à la réglementation en vigueur, suffisamment puissants et présentant une bonne isolation phonique (arrêté du 18 mars 2002),
-  mise en place de dispositifs préventifs de décantation des eaux de ruissellements sur les zones terrassées et d'élimination des hydrocarbures avant rejet des effluents de chantier dans le réseau d'assainissement, s'il y a lieu, ou vers le milieu naturel,
-  mise en place de dispositifs de rétention pour le stockage d'engins et de produits (huiles, hydrocarbures) et aménagement de places de stationnement des engins,
-  mise en place en sortie de chantier, surtout lors de la phase de terrassement, d'un "décrotteur-débourbeur" destiné à éviter les salissures (boues, terres, déchets,...) entraînées par les camions lors de leurs rotations,
-  nettoyage des voies de dessertes de proximité afin de garantir en permanence des conditions de circulation satisfaisantes,
-  réfection des chaussées, soit en fin de chantier, soit en cours de travaux si les conditions de sécurité sont remises en cause du fait de leur dégradation, occasionnée par le passage des engins de chantier,
-  acheminement des déchets divers produits (DIB) sur le chantier vers des filières de valorisation ou d'élimination dûment autorisées, conformément aux prescriptions des lois sur les déchets du BTP,
-  installation de panneaux de signalisation et d'information du public,
-  choix d'itinéraires spécifiques pour que les incidences d'une circulation soutenue des Poids Lourds soient minimisées.

L'application de l'ensemble de ces mesures et dispositions permettra de limiter voire éviter tout risque de pollution ou dégradation du site.

Ces mesures seront mises en œuvre progressivement, en fonction de la viabilisation et de l'aménagement du secteur.

Ainsi, le chantier sera géré dans le cadre d'une démarche Haute Qualité Environnementale (HQE) comme chantier à faible nuisance et tous les intervenants sur le chantier seront formés et informés pour respecter l'application des mesures de gestion de chantier.

A titre d'illustration, voici un extrait du Cahier des Charges Administratives Particulières (CCAP) signé avec l'ensemble des entreprises intervenant sur les chantiers Leroy Merlin.

Cet extrait montre le niveau d'exigence de l'enseigne en matière de prise en charge de l'environnement, dès la construction du magasin.

❖ **Modalités d'application de la charte**

Cette charte, qui vaut engagement, est signée par toutes les entreprises intervenant sur le chantier, qu'elles soient en relation contractuelle directe ou indirecte avec le maître d'ouvrage.

En aucun cas cette charte ne se substitue à la réglementation en vigueur qui prévaut sur la tenue, l'organisation et les règles de sécurité à tenir sur les chantiers.

Les modalités d'application seront précisées lors de la préparation du chantier.

Un coordonnateur Environnement sera nommé et chargé de l'application de la charte. Des pénalités financières seront prévues en cas de non application des dispositions contractuelles.

Tout au long de la durée des travaux, la présence du coordonnateur Environnement permettra de s'assurer du respect des préconisations environnementales. Elle est indispensable pour la réussite d'un chantier à faibles nuisances.

Ainsi, il contrôlera le respect de l'application du Plan Assurance Environnement qui sera complété par les entreprises intervenant sur le chantier avant son démarrage et il assurera le suivi du déroulement du chantier sur les aspects environnementaux.

Enfin, il sera chargé de produire un bilan environnemental des travaux en regard de l'audit qu'il aura initialement réalisé.

« ARTICLE VIII.5) - HYGIENE ET SECURITE DU CHANTIER / GESTION DES NUISANCES

signé par l'ensemble des entreprises réalisant le chantier.

Cet extrait montre le niveau d'exigence de l'enseigne en matière de prise en charge de l'environnement, dès la construction du magasin.

« Le chantier sera géré dans le cadre d'une démarche Haute Qualité Environnementale comme un chantier à faible nuisance, et tous les intervenants sur le chantier seront formés et informés pour respecter l'application des mesures suivantes.

Le contractant prévoira dans son offre et mettra donc en place :

Une gestion spécifiée pour les déchets de chantier :

- Le chantier devra donc générer peu de déchets ;
- Stockage dans des différentes bennes appropriées : Métaux ; bois ; emballages ; déchets inertes ; DIB, etc.
- Mise en place de bordereau de suivi de déchets pour chacune des bennes évacuées.

Une gestion des déchets de la base vie par le tri réalisé sur la commune :

- Déchets alimentaires ;
- Emballages plastiques, cartons, ... ;
- Verres.

Une limitation des niveaux de bruits générés par le chantier :

- Par l'utilisation de matériaux préfabriqués en usine, qui ne demanderont pas de retouches particulières sur chantier.
- Par l'utilisation d'outils de serrage et non de marteau ;
- Un contrôle des engins de chantier pour respecter le niveau sonore de 75dbA en limite de chantier
- Mise en place de plages horaires adaptées aux différents flux opérationnels (logistiques, personnel, clients)

Une réduction des pollutions de la parcelle et du voisinage :

- Mise en place d'un nettoyage par déboureur des engins ou des véhicules avant la sortie de la parcelle ;
- Gestion du stationnement des véhicules sur le chantier ;
- Des zones de stockage spécifiques pour les produits polluants avec bac de rétention (gasoil, huiles, ...) ;
- La mise en place d'un kit de dépollution en cas de pollution accidentelle, etc.... ;

Une clôture bardée ou grillagée de 2 mètres de hauteur autour de la parcelle pour limiter la pollution visuelle."

4. Autoévaluation

Le projet se localise au sein de la zone commerciale de Nice Lingostière Nord, entre le centre commercial de Carrefour et le Chemin de Saint Roman. Le projet concerne le magasin Leroy Merlin. L'opération consiste à :

- La démolition du magasin existant et sa reconstruction avec modernisation (le nouveau bâtiment disposant de 2 niveaux de surface de vente et un niveau partiel de bureaux / locaux sociaux),
- Le rééquilibrage des surfaces de vente intérieure et extérieure (surface supplémentaire de vente intérieure de 5 000 m² pour un total d'environ 15 500 m² de surface de vente dont 10 000 m² en intérieur (4 500 m² en rez-de-chaussée et 5 500 m² en étage),
- La création d'un parking type SILO à 5 niveaux (ou 4 étages et un RDC) pour un total de 745 places (29 places dédiées au Service Retrait de Marchandises seront également aménagées en rez-de-chaussée le long de la façade Nord),
- La mise en place d'aménagements paysagers sur le site dans la continuité avec l'existant et le grand paysage,
- La reprise de l'accès principal sur site ainsi que de la circulation interne autour du magasin.

La reconstruction du magasin permettra d'en améliorer les performances énergétiques, avec un bâtiment :

- conforme à la RT2012 et la dépassant en termes de performance, anticipant ainsi la future RT2020,
- visant une certification BREEAM a minima de niveau Very Good.

Le projet va permettre d'améliorer la lisibilité du magasin, ainsi que l'accueil des clients, et d'augmenter la surface de vente dans le cadre du développement du dernier concept commercial de l'enseigne (présentation des produits, espace cuisine, espace salle de bains,...), dans un souci d'intégration paysagère et architecturale de qualité.

Il va permettre également le remplacement de la zone de stationnement Nord par une prairie paysagère fleurie et ainsi participer à l'insertion paysagère globale du site de Leroy Merlin dans le paysage de la basse vallée du Var par le verdissement et la renaturation d'une partie du site.

La DTA des Alpes Maritimes indique que le projet se localise dans le secteur littoral de la bande côtière, au sein du secteur stratégique de développement que représente la basse vallée du Var (ou Eco Vallée).

Le site se trouve en zones UEc et Aa du PLU de Nice. Les aménagements ne concernent que la zone UEc. Il fait l'objet d'emplacements réservés notamment pour des aménagements de voirie et servitude d'utilité publique relative à une canalisation de gaz souterraine.

Le projet est situé en zone inondable et est concerné par le PPRi Basse Vallée du Var. La zone d'étude est incluse en zone B3 du PPRi à aléa faible.

Suite aux études hydrauliques mises en œuvre, des travaux vont être conduits par Leroy Merlin au niveau du vallon de Bellet (augmentation du diamètre des buses, réalisation de noues), pour permettre de diminuer le risque inondation sur le secteur. Ces travaux vont également permettre de réaliser le projet de modernisation du magasin prévu, après

adaptation du PPRi pour prendre en compte les nouvelles conditions d'écoulement des eaux (passage du site en zone B6 du PPRi).

L'étude hydraulique propose également des dispositions constructives adaptées destinées à minimiser la vulnérabilité des bâtiments et l'exposition des enjeux matériels et humains à l'aléa inondation. Elle définit enfin des modalités d'entretien et d'exploitation des aménagements hydrauliques et des cours d'eau et fossés riverains dans le but de pérenniser leur fonctionnement optimal, à l'exclusion des digues du Var qui disposent d'un gestionnaire spécifique.

Le projet n'est inclus dans aucun périmètre de protection ou d'inventaire faunistique et floristique. Toutefois, il se trouve à proximité immédiate du site Natura 2000 « Basse vallée du Var » (ZPS FR9312025). Un pré diagnostic écologique comprenant 3 sessions de relevés de terrain a été réalisé entre avril et juin 2017. Les inventaires n'ont permis de mettre en évidence qu'une espèce d'insecte à enjeu (le Grillon des Jonchères), non impacté par le projet. Les habitats sont de type rudéral sans enjeu, et aucune espèce floristique particulière n'a été détectée. Concernant la faune, les espèces identifiées sont communes et adaptées à des milieux déjà anthropisés.

Les eaux superficielles et souterraines, les habitations et activités présentes aux alentours et sur le site du projet, ainsi que le patrimoine naturel, seront préservés dans le cadre de la présente opération.

Les principales nuisances (sonores et vibrations) auront lieux lors de la phase de chantier. Compte tenu des emprises et la localisation du projet, ces nuisances seront peu significatives mais susceptibles toutefois d'engendrer ponctuellement de la gêne pour les clients du magasin. Dans ce contexte, il sera mis en place une charte de chantier à faibles nuisances, ainsi qu'un certain nombre de dispositions et mesures de réduction pour la phase chantier notamment.

Le projet permet donc une amélioration des conditions d'accueil des clients du magasin Leroy Merlin, améliore la gestion du stationnement des véhicules, et permet la mise en valeur du site, d'un point de vue paysager et architectural, en cohérence avec les objectifs de l'OIN Eco-Vallée.

Le projet d'accompagnement de création et réaménagement des voiries internes permet quant à lui une amélioration de la sécurité des usagers et riverains au site, ainsi qu'une fluidification du trafic dans le secteur du centre commercial de Lingostière.

Le projet intègre des panneaux photovoltaïques sur le toit du parking permettant de couvrir en autoconsommation, à minima 30% des besoins en électricité du magasin et de limiter l'impact du projet dans le cadre de l'approvisionnement parfois complexe en énergie des Alpes-Maritimes.

Ainsi, au vu de

- Des vue emprises sur des terrains déjà urbanisées et voiries internes existantes,
- De l'implantation du projet exclusivement dans une zone urbaine au PLU,
- De l'augmentation des surfaces de vente sur une surface au sol réduite,
- De la prise en compte des documents d'urbanisme, et de la modification du PPRi en accord avec la DDTM,
- De l'absence d'incidences significatives sur les milieux naturels et les espèces,
- De la préservation des eaux superficielles et souterraines, de l'habitat et des activités économiques, ainsi que du paysage par le projet paysager et architectural des aménagements prévus,

- De la nécessaire réduction des nuisances en phase chantier et de l'application d'une charte de chantier à faibles nuisances,
- Des impacts positifs forts sur le développement économique de la zone commerciale,
- De l'impact négligeable en termes de trafics et des nouveaux aménagements de voirie structurante prévus à proximité par NCA.

Il nous semble que le projet de modernisation du magasin Leroy Merlin peut être dispensé d'étude d'impact.

