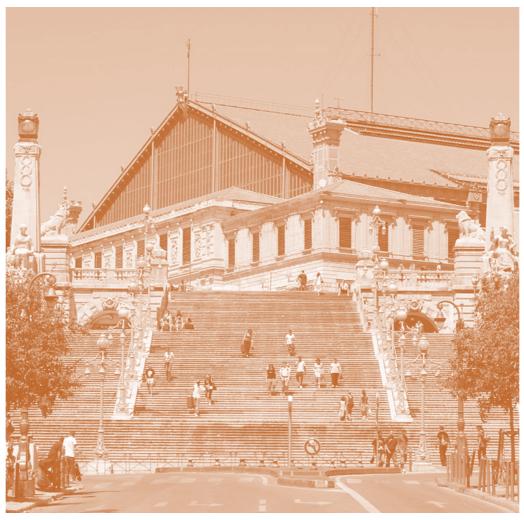
PIÈCE C TOME 2

ÉTUDE D'IMPACT CAHIERS TERRITORIAUX

NICE VILLE







DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE



PIECE C - TOME 2 : CAHIERS TERRITORIAUX - NICE VILLE

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

En réponse aux remarques de l'avis de l'autorité environnementale du CGEDD, des éléments complémentaires ont été apportés par le maître d'ouvrage dans le mémoire en réponse (pièce F1).



SOMMAIRE

1	DESC	RIPTION DE L'OPÉRATION	7
1.1	À QUO	SERT L'OPÉRATION ?	7
	1.1.1	Situation actuelle des Mobilités ferroviaires	7
	1.1.2	Les fonctionnalités recherchées	7
	1.1.3	Les services rendus possibles	8
	1.1.4	La fréquentation attendue de la gare	12
1.2	DESCF	RIPTION DE L'OPÉRATION	12
	1.2.1	Localisation de l'opération	12
	1.2.2	Présentation générale des aménagements	14
	1.2.3	Gare	15
	1.2.4	Aménagements ferroviaires	17
	1.2.5	Autres aménagements	18
1.3	ORGA	NISATION DES TRAVAUX	20
	1.3.1	Base travaux	20
	1.3.2	Libération des emprises	20
	1.3.3	Plan de circulation routière en phase de réalisation	20
	1.3.4	Durée et phasage des travaux	21
	1.3.5	Gestion des déblais / matériaux	21
2	DDIN		
2 RAI		CIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTIONS ABLES EXAMINÉES	22
_	SONNA		
RAI	SONNA LES PF 2.1.1	ABLES EXAMINÉES	22
RAI	LES PF 2.1.1 histor	ABLES EXAMINÉES	22
RAI	LES PF 2.1.1 histor 2.1.2	ABLES EXAMINÉESRINCIPAUX ENJEUX DU TERRITOIRE VIS-À-VIS DU PROJET : Un quartier qui s'est développé autour de la gare ique	22 22 22
RAI	LES PF 2.1.1 histor 2.1.2 2.1.3	ABLES EXAMINÉES RINCIPAUX ENJEUX DU TERRITOIRE VIS-À-VIS DU PROJET . Un quartier qui s'est développé autour de la gare ique Une gare inscrite dans un réseau routier dense	22 22 22
2.1	2.1.1 histor 2.1.2 2.1.3 LES VA 2.2.1	ABLES EXAMINÉES RINCIPAUX ENJEUX DU TERRITOIRE VIS-À-VIS DU PROJET : Un quartier qui s'est développé autour de la gare ique Une gare inscrite dans un réseau routier dense Des enjeux pour le territoire très limités	22 22 22 22
2.1	LES PF 2.1.1 histor 2.1.2 2.1.3 LES VA 2.2.1 Comp	ABLES EXAMINÉES RINCIPAUX ENJEUX DU TERRITOIRE VIS-À-VIS DU PROJET : Un quartier qui s'est développé autour de la gare ique Une gare inscrite dans un réseau routier dense Des enjeux pour le territoire très limités	22 22 22 23
2.1	2.1.1 histor 2.1.2 2.1.3 LES VA 2.2.1 Comp 2.2.2	ABLES EXAMINÉES RINCIPAUX ENJEUX DU TERRITOIRE VIS-À-VIS DU PROJET : Un quartier qui s'est développé autour de la gare ique Une gare inscrite dans un réseau routier dense Des enjeux pour le territoire très limités	22 22 22 23 23
2.1 2.2	LES PF 2.1.1 histor 2.1.2 2.1.3 LES VA 2.2.1 Comp 2.2.2 ETAT	ABLES EXAMINÉES RINCIPAUX ENJEUX DU TERRITOIRE VIS-À-VIS DU PROJET : Un quartier qui s'est développé autour de la gare ique Une gare inscrite dans un réseau routier dense Des enjeux pour le territoire très limités	22 22 23 23 23
2.1 2.2 3	LES PF 2.1.1 histor 2.1.2 2.1.3 LES VA 2.2.1 Comp 2.2.2 ETAT INTRO 3.1.1	ABLES EXAMINÉES RINCIPAUX ENJEUX DU TERRITOIRE VIS-À-VIS DU PROJET : Un quartier qui s'est développé autour de la gare ique Une gare inscrite dans un réseau routier dense Des enjeux pour le territoire très limités ARIANTES ENVISAGÉES L'application de la séquence « Éviter – Réduire – penser » - Évitement en phase conception Éléments liés à la concertation INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	22 22 23 23 23 24
2.1 2.2 3	LES PF 2.1.1 histor 2.1.2 2.1.3 LES VA 2.2.1 Comp 2.2.2 ETAT INTRO 3.1.1 enviro	ABLES EXAMINÉES RINCIPAUX ENJEUX DU TERRITOIRE VIS-À-VIS DU PROJET : Un quartier qui s'est développé autour de la gare ique Une gare inscrite dans un réseau routier dense Des enjeux pour le territoire très limités ARIANTES ENVISAGÉES L'application de la séquence « Éviter – Réduire – penser » - Évitement en phase conception Éléments liés à la concertation	22 22 23 23 23 24

3.2	MILIEU	HUMAIN ET SOCIO-ÉCONOMIE	27
	3.2.1	Bâti et foncier	27
	3.2.2	Urbanisme réglementaire	28
	3.2.3	Éléments socio-économiques	30
	3.2.4	Activités économiques	30
	3.2.5	Tourisme, loisirs et liaisons douces	31
	3.2.6	Risques technologiques et pollution	31
	3.2.7	Réseaux et servitudes d'utilité publique	33
	3.2.8	Documents cadres	33
3.3	INFRAS	STRUCTURES DE TRANSPORT ET CIRCULATION	35
	3.3.1	Réseau routier	35
	3.3.2	Transport en commun urbains et intermodalité	36
	3.3.3	Documents cadres	37
3.4	MILIEU 38	PHYSIQUE (HORS EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIEL	LES)
	3.4.1	Climat et risques associés	38
	3.4.2	Géologie et risques associés	38
	3.4.3	Relief et topographie	42
3.5 SUPE		ONNEMENT PHYSIQUE : EAUX SOUTERRAINES LES	
	3.5.1	Eaux souterraines	43
	3.5.2	Eaux superficielles	45
	3.5.3 super	Risques naturels liés aux eaux souterraines et ficielles	45
	3.5.4	Documents cadres	47
3.6	MILIEU	NATUREL	51
	3.6.1	Contexte écologique	51
	3.6.2	Moyens déployés	57
	3.6.3	Les habitats naturels	58
	3.6.4	La flore	60
	3.6.5	Les invertébrés	60
	3.6.6	Les amphibiens	60
	3.6.7	Les reptiles	60
	3.6.8	Les oiseaux	60
	3.6.9	Les mammifères	60
	3.6.10	Enjeux fonctionnels – continuités écologiques	61
3.7	ZONES	S HUMIDES	61

	3.7.1	Réglementation	61
	3.7.2	Inventaire départemental des zones humides	61
	3.7.3	Délimitation réglementaire des zones humides	61
3.8	PAYSA	GE ET PATRIMOINE CULTUREL	61
	3.8.1	Paysage	62
	3.8.2	Patrimoine culturel	62
	3.8.3	Documents cadres	65
3.9	CADRE	DE VIE ET SANTÉ HUMAINE	67
	3.9.1	Environnement sonore	67
	3.9.2	Qualité de l'air	70
	3.9.3	Vibration	78
	3.9.4	Ambiance lumineuse	78
	3.9.5	Odeurs et fumées	78
	3.9.6	Documents cadres	78
3.10	ENERG	IE, GES ET BILAN CARBONE	80
	3.10.1	Energie	80
	3.10.2	Vulnérabilité au changement climatique	81
	3.10.3	Gaz à effet de serre	81
3.11	SYNTH	ÈSE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	81
4	INCID	ENCES ET MESURES	85
4.1	MESUR	RES D'ÉVITEMENT	85
4.2	LES INC	CIDENCES ET MESURES EN PHASE DE RÉALISATION	85
	4.2.1	Mobilité	85
	4.2.2	Milieu humain	86
	4.2.3	Infrastructures de transport et de circulation	88
	4.2.4 superf	Milieu physique (hors eaux souterraines et icielles)	89
	4.2.5	Eaux souterraines et superficielles	90
	4.2.6	Milieu naturel	92
	4.2.7	Zones humides	93
	4.2.8	Patrimoine et paysage	93
	4.2.9	Cadre de vie et santé humaine	94
	4.2.10	Energie, GES et Bilan Carbone	95
		Synthèse des incidences et mesures en phase de ation	96



LE PROJET DES PHASES 1 & 2 PIECE C – TOME 2 : CAHIERS TERRITORIAUX - NICE VILLE

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

		CIDENCES ET MESURES EN PHASE DE FONCTIONNEMENT ET	
	4.3.1	Mobilité100)
	4.3.2	Milieu humain100)
	4.3.3	Infrastructures de transport et de circulation102	2
	4.3.4 superf	Milieu physique (hors eaux souterraines et icielles)108	3
	4.3.5	Eaux souterraines et superficielles108	3
	4.3.6	Milieu naturel113	3
	4.3.7	Zones humides113	3
	4.3.8	Patrimoine et paysage113	3
	4.3.9	Cadre de vie et santé humaine114	1
	4.3.10	Energie, GES et Bilan Carbone129	9
		Synthèse des incidences et mesures en phase de nnement130)
4.4	MODAL	ITÉS DE SUIVI DES MESURES ET COÛTS133	3
		Modalites de suivi des mesures avant la phase de tion : actualisation des informations133	3
	réalisa	Modalités de suivi des mesures en phase de tion : organisation environnementale de la phase er133	3
		Modalités de suivi des mesures en phase de nnement et de maintenance134	1
	4.4.4	Coût des mesures135	5
		YSE DES EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES	ò
		TS PRIS EN COMPTE DANS L'ANALYSE DES EFFETS	
5.2	PASSE	RELLE URBAINE GARE DE NICE VILLE136	3
	5.2.1	Présentation du projet136	3
5.3	PROJE ⁻	r ICONIC136	3
	5.3.1	Présentation du projet136	3
	5.3.2	Analyse des effets cumulés avec l'opération137	7
5.4 NICE		T DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA COUR OUEST DE LA GARE DE137	
	5.4.1	Présentation du projet137	7
	5.4.2	Analyse des effets cumulés avec l'opération137	7
5.5	PROJE ⁻	r Nice ouest – Nice ville137	7
	5.5.1	Présentation du projet137	7

	5.5.2	Analyse des effets cumulés avec l'opération	137
6	EVAL	UATION DES INCIDENCES NATURA 2000 1	138
6.1	CADRE	RÉGLEMENTAIRE	138
	6.1.1	Objet de l'évaluation des incidences Natura 2000	138
	6.1.2 2000	Méthodologie d'évaluation des incidences Natura 139	
6.2	EVALU	ATION DES INCIDENCES NATURA 2000	139
		Présentation des sites Natura 2000 localisés à proxin	
	6.2.2	Diagnostic écologique	139
		Evaluation des liens fonctionnels entre le(s) ZSC et Zonnantes dans le périmètre d'étude	
	6.2.4	Incidences en phase travaux et exploitation	139
		Mesures destinées a supprimer ou réduire les effets nageables	139

LE PROJET DES PHASES 1 & 2

PIECE C - TOME 2 : CAHIERS TERRITORIAUX - NICE VILLE

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Table des illustrations

FIGURE 1 : SCHEMA DE DESSERTE EN SITUATION ACTUELLE (SOURCE SNCF RESEAU)
FIGURE 2 : SCHEMA DE DESSERTE EN SITUATION ACTUELLE (SOURCE SNCF
RESEAU)
FIGURE 3 : SCENARIO DE DESSERTE OMNIBUS A L'HORIZON DU PROJET (SOURCE
SNCF RESEAU)10
FIGURE 4 : SCENARIO DE DESSERTE MIXTE A L'HORIZON DU PROJET (SOURCE SNCF
RESEAU)
FIGURE 5 : EVOLUTION DU NOMBRE DE TRAINS QUOTIDIEN DE VOYAGEURS PAR
SENS SUR LE RESEAU A L'HORIZON DU PROJET (SOURCE SNCF RESEAU) 12
FIGURE 6 : EVOLUTION DE LA FREQUENTATION ANNUELLE DE LA GARE DE NICE
VILLE (SOURCE : MODELE DE TRAFIC SNCF RESEAU 2021)
FIGURE 7: VUE D'ENSEMBLE DE L'OPERATION DE NICE VILLE (SOURCE : LIVRET DE
CONCERTATION SECTEUR NICE – SEPTEMBRE 2019)
ETUDES DE RECALAGE)
FIGURE 9 : ELEVATION OUEST DE LA PASSERELLE -COUPE SUR LE PLAN DE VOIES 15
FIGURE 10 : SCHEMA DE L'AGRANDISSEMENT DE LA PASSERELLE
FIGURE 11 : PASSERELLE EXISTANTE - INTERFACE GHV
FIGURE 12 : PLAN DE VOIES DE LA GARE DE NICE VILLE – EXISTANT
FIGURE 13 : PLAN DE VOIES DE LA GARE DE NICE VILLE - PROJET D'UN QUAI
SUPPLEMENTAIRE ET PASSERELLE D'ACCES
FIGURE 14 : PROFILS EN TRAVERS DU NOUVEAU QUAI (SOURCE : EGIS, 2021) 17
FIGURE 15 : PRINCIPE EN COUPE D'UN QUAI DRAINANT (SOURCE : BONNA SABLA)
FIGURE 16: PRINCIPE D'IMPLANTATION DE LA BASE TRAVAUX (SOURCE: EGIS) 20
FIGURE 17 : LE SITE DE LA GARE DE NICE AU MOMENT DE SA CONSTRUCTION
(IGN, CARTE D'ETAT-MAJOR, FIN 19EME SIECLE)22
FIGURE 18 : LE SITE DE LA GARE DE NICE – VILLE22
FIGURE 19 : PLAN DE VOIES DE LA GARE DE NICE VILLE (SOURCE : LIVRET DE
CONCERTATION SECTEUR NICE – SEPTEMBRE 2019)23
FIGURE 20 : POPULATION PAR GRANDES TRANCHES D'AGES A NICE (SOURCE :
INSEE)30
FIGURE 21 : STATIONS VELOBLEU (SOURCE : WWW.VELOBLEU.ORG)31
FIGURE 22 : EXTRAIT DU PLAN DES SUP (SOURCE : PLUM DE NICE COTE D'AZUR) 33
FIGURE 23 : VUE SUR LA VOIE MATHIS QUI SURPLOMBE LA GARE DE NICE VILLE ET
LES VOIES FERREES (SOURCE : GOOGLE EARTH)35
FIGURE 24 : VUE SUR L'ENTREE NORD DU TUNNEL DE LA GARE (SOURCE : GOOGLE
STREET VIEW)
FIGURE 25 : CARTOGRAPHIE DES NIVEAUX DE CIRCULATION EN SITUATION
ACTUELLE
FIGURE 26 : EXTRAIT DU PLAN DU RESEAU LIGNES D'AZUR (SOURCE : LIGNES
D'AZUR)
DU PDU (SOURCE : PLUM NICE COTE D'AZUR)
FIGURE 28 : COUPE GEOLOGIQUE VERIFIEE DU FORAGE BSS002HHLA ET PLAN DE
LOCALISATION (BSS DU BRGM)
FIGURE 29 : EXTRAIT DU PPRNP SEISMES DE NICE (PPRNP DE JANVIER 2019) 41
FIGURE 30 : RISQUE DE RETRAIT / GONFLEMENT DES ARGILES (SOURCE DES
DONNEES: GEORISQUES)
FIGURE 31 : RELIEF DE L'AIRE D'ETUDE RAPPROCHEE (SOURCE : TOPOGRAPHIC-
MAP.COM)
·

FIGURE 32 : RISQUE DE REMONTEES DE NAPPE (SOURCE DES DONNEES : GEORISQUES)
FIGURE 33 : TRI DE NICE-CANNES-MANDELIEU : CARTE DE SITUATION DES
COMMUNES CONCERNEES (SOURCE : RAPPORT EXPLICATIF DE LA
CARTOGRAPHIE DU TRI NICE-CANNES-MANDELIEU, DECEMBRE 2013) 46
FIGURE 34 : EXTRAIT DE LA CARTE DE SYNTHESE DES SURFACES INONDABLES -
DEBORDEMENT DU PAILLON (SOURCE : TRI DE NICE-CANNES-MANDELIEU) 46
FIGURE 35 : GESTION DE LA RESSOURCE EN EAU A L'ECHELLE LOCALE47
FIGURE 36: GESTION DU RISQUE INONDATION A L'ECHELLE LOCALE47
FIGURE 37: LOCALISATION DU PAPI PAILLONS (SOURCE: SMIAGE)
FIGURE 38 - LOCALISATION DE L'AIRE D'ETUDE IMMEDIATE AU SEIN DU RESEAU
ECOLOGIQUE DU PLUM DE NICE COTE D'AZUR57
FIGURE 39 : LES TROIS SECTEURS DE L'AVAP (SOURCE : AVAP)
FIGURE 40 : PERIMETRE DU SITE INSCRIT AU PATRIMOINE MONDIAL DE L'UNESCO
(SOURCE : PLAN DE GESTION DU SITE)
FIGURE 41 : LOCALISATION DES ZONES DE SAISINE ARCHEOLOGIQUES (SOURCE :
ARRETE PREFECTORAL DU 31 JUILLET 2003)
FIGURE 42 : CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT
TERRESTRE (SOURCE : DDTM, 2016)
FIGURE 43 : SECTEURS AFFECTES PAR LE BRUIT (SOURCE : CEREMA-DDTM) 67
FIGURE 44 : PLANS DE LOCALISATION DES MESURES DE BRUIT (SOURCE :
ACOUSTB, 2021)69
FIGURE 45 : FICHE DE SYNTHESE DES RESULTATS DE MESURE AU PF01_06-N
(SOURCE : ACOUSTB, 2021)
FIGURE 46 : FICHE DE SYNTHESE DES RESULTATS DE MESURE AU PEM01_06-N
(SOURCE : ACOUSTB, 2021)70
FIGURE 47 : PHENOMENES VIBRO-ACOUSTIQUES AU PASSAGE D'UN TRAIN
(SOURCE : EGIS/ACOUSTB)78
FIGURE 48: POLLUTION LUMINEUSE (SOURCE: HTTPS://AVEX-ASSO.ORG) 78
FIGURE 49 : TERRITOIRE COUVERT PAR LE PPA DES ALPES MARITIMES (SOURCE :
PPA 06 – OBJECTIF 2025)79
FIGURE 50 : OBJECTIFS 2025 DU PPA DES ALPES-MARITIMES (SOURCE : PPA 06 –
OBJECTIF 2025)
FIGURE 51 : EVOLUTION DE LA CONSOMMATION D'ENERGIE EN TEP (TONNES
EQUIVALENT PETROLE) A NICE (SOURCE : D'APRES BASE DE DONNEES CIGALE
/ ATMOSUD)
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
FIGURE 52 : CONSOMMATION ENERGETIQUE EN TEP (TONNES EQUIVALENT
PETROLE) A NICE (SOURCE : D'APRES BASE DE DONNEES CIGALE / ATMOSUD)
FIGURE 53 : ORIGINE DE L'ENERGIE CONSOMMEE A NICE (SOURCE : D'APRES BASE
DE DONNEES CIGALE / ATMOSUD)80
FIGURE 54 : SECTEURS DE PRODUCTION D'ENERGIE A NICE (SOURCE : D'APRES
BASE DE DONNEES CIGALE / ATMOSUD)80
FIGURE 55 : RECOMMANDATIONS AUX TRAVAILLEURS (SOURCE : PLAN NATIONAL
CANICULE, 2018)89
FIGURE 56 : ZONAGE DU MODELE REGIONAL DE TRAFIC SUR LA VILLE DE NICE ET
DISTRIBUTION DU TRAFIC VP TER EN ECHANGE AVEC LA GARE
FIGURE 57 : CARTOGRAPHIE DES NIVEAUX DE CIRCULATION EN OPTION DE
REFERENCE 2035
FIGURE 58 : ECART DE FLUX ROUTIERS ENTRE PROJET ET REFERENCE 2035 AUTOUR
DE NICE VILLE
FIGURE 59 : CARTOGRAPHIE DES NIVEAUX DE CIRCULATION EN OPTION DE
HOURE 55 . CANTOGRAFITE DESTRIPTADA DE CINCOLATION EN OFTION DE

FIGURE 60 : ECART DE FLUX ROUTIERS ENTRE PROJET ET REFERENCE 2050 AUTOUR
DE NICE VILLE107
FIGURE 61 : PLAN DE LOCALISATION DES RECEPTEURS EN FAÇADE DES
HABITATIONS (SOURCE : ACOUSTB, 2021)
FIGURE 62: RESEAU ROUTIER RETENU (SOURCE: SYSTRA – EGIS, 2021)121
FIGURE 63 : KILOMETRAGE PARCOURU (SOURCE : EGIS, 2021)
FIGURE 64: ÉVOLUTION DU KILOMETRAGE PARCOURU (SOURCE: EGIS, 2021) 122
FIGURE 65 : BILAN DES EMISSIONS ROUTIERES A L'ÉTAT INITIAL – 2019 (SOURCE :
EGIS, 2021)
FIGURE 66 : BILAN DES EMISSIONS ROUTIERES AU FIL DE L'EAU – 2035 (SOURCE :
EGIS, 2021)
EGIS, 2021)
EGIS, 2021)
FIGURE 68 : BILAN DES EMISSIONS ROUTIERES AU FIL DE L'EAU – 2050 (SOURCE :
EGIS, 2021)
FIGURE 69 : BILAN DES EMISSIONS ROUTIERES A L'ÉTAT PROJETE – 2050 (SOURCE :
EGIS, 2021)
FIGURE 70 : ÉVOLUTION DES EMISSIONS TOTALES PAR POLLUANT ET PAR ETAT
(SOURCE : EGIS, 2021)
FIGURE 71 : VUE AERIENNE – SECTEUR DES AMENAGEMENTS AU SUD DE LA GARE
FIGURE 72 : VUE AERIENNE – SECTEUR DES AMENAGEMENTS AU NORD DE LA
GARE
FIGURE 73: ILLUSTRATIONS DE LA MISE EN PLACE DE TAPIS SOUS BALLAST 129
FIGURE 74 : CHANTIER DU PROJET ICONIC EN SEPTEMBRE 2020 (SOURCE : VISUEL
DR / STUDIOS LIBESKIND VIA NICE-MATIN)137
FIGURE 75: LOCALISATION DU PROJET NICE-OUEST137
FIGURE 76 : LOCALISATION DU SECTEUR « NICE VILLE » VIS-A-VIS DES SITES DU
RESEAU NATURA 2000138





1 DESCRIPTION DE L'OPERATION

1.1 À QUOI SERT L'OPERATION ?

L'ESSENTIEL

L'opération Nice ville a pour objectif de fluidifier les circulations de train en favorisant leurs traversées de la gare pour mieux accompagner l'augmentation du nombre de trains sur la Côte d'Azur.

1.1.1 SITUATION ACTUELLE DES MOBILITES FERROVIAIRES

L'ESSENTIEL

Le réseau ferroviaire de l'aire d'étude rapprochée est caractérisé par la présence des lignes Marseille – Vintimille et Nice – Breilsur-Roya et de la gare de Nice ville (ou Nice Thiers) qui a accueilli plus de 10 millions de voyageurs en 2019.

LA GARE DE NICE VILLE

L'aire d'étude rapprochée comprend plusieurs infrastructures ferroviaires :

- Les lignes ferroviaires Marseille Vintimille et Nice Breilsur-Roya qui traversent l'aire d'étude rapprochée selon un axe sud-ouest nord-est :
- La gare de Nice ville (aussi appelée Nice Thiers) présente au centre de l'aire d'étude rapprochée.

Le faisceau ferré de la gare de Nice Ville peut être décomposé en trois zones :

- 7 voies (A, B, C, D, E, F et G) qui desservent 4 quais voyageurs accessibles via une passerelle et deux passages souterrains ;
- Au nord de ces voies se trouvent 2 voies principales circulées et 3 voies de service utilisées pour le stationnement de trains assurant les dessertes sur la côte d'azur et l'Italie;
- Des voies de service au sud des voies à quais : 7 voies très peu utilisées aujourd'hui (voire inutilisées en ce qui concerne les voies 6 et 8), qui seront supprimées dans le cadre du projet HPMV.

Les emprises ferroviaires de la gare de Nice ville abritent également un site de maintenance et de remisage (SMR) de matériel ferroviaire (ancien Technicentre SNCF) sur des terrains appartenant à la Région.

Le bâtiment voyageurs propose divers services (vente de billets, location de véhicules...).

LA DESSERTE ACTUELLE DE LA GARE

La desserte actuelle de Nice Ville sur la ligne littorale en heure de pointe s'articule autour de plusieurs missions TER et TGV :

- 2 trains rapides Nice-Marseille / heure / sens cadencés aux 30 minutes (TER intervilles ou TGV);
- 2 TER omnibus Grasse-Vintimille / heure / sens cadencés aux 30 minutes :
- 1 TER semi-direct Les Arcs-Menton / heure / sens cadencé à l'heure.

LA FREQUENTATION ACTUELLE DE LA GARE

En 2019, la fréquentation de la gare de Nice Ville est de 11,2 millions montées et descentes annuelles dont près de 85% d'usagers TER (fréquentation reconstituée à partir des données de comptages TER BVA et redressée des effets perturbants tels les grèves). Cela fait de Nice Ville la 2ème gare la plus fréquentée de la Région Provence-Alpes Côte d'Azur après Marseille St-Charles.

La gare de Nice ville est, parmi les 4 gares de Nice, celle qui accueille le plus de voyageurs (fréquentations annuelles reconstituées 2019, source Modèle de trafic SNCF Réseau):

Nice ville : 11 270 000 voyageurs/an

Nice Riquier: 3 250 000 voy./an

Nice Saint-Augustin: 2 760 000 voy./an.;

• Nice Pont Michel: 105 900 voy./an.

1.1.2 LES FONCTIONNALITES RECHERCHEES

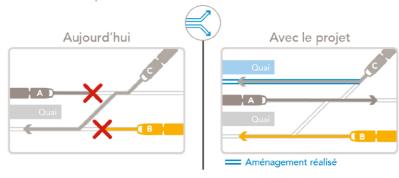
La gare de Nice ville (appelée aussi Nice Thiers) est une gare de centre-ville dont l'emprise n'est pas extensible.

L'opération vise à fluidifier les circulations de train en favorisant leurs traversées de la gare pour mieux accompagner l'augmentation du nombre de trains sur la Côte d'Azur et ainsi :

- permettre la densification des trajets et la garantie d'une bonne régularité à Nice ville ;
- permettre la diamétralisation (report des origines et des terminus dans d'autres gares) des trains express régionaux (TER) supplémentaires;
- permettre les dépassements des trains lents par les trains rapides ;
- permettre l'évacuation / la mise à quai vers / depuis Nice Saint-Roch des trains à grande vitesse (TGV) en terminus à Nice ville ;
- réduire le nombre de mouvements techniques qui gênent les circulations de trains commerciaux.

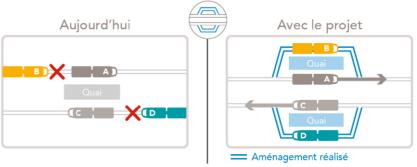
L'opération s'inscrit à l'intérieur des emprises ferroviaires existantes.

Blocs indépendants



Aujourd'hui, l'arrivée des trains C pour desservir la gare bloque les trains A et B sur les autres voies Avec la création de blocs indépendants, une voie à quai est dédiée aux trains C pour un fonctionnement indépendant

Alternats en gare



Aujourd'hui, les trains B et D doivent attendre que les trains A et C soient repartis pour entrer en gare Avec la création d'un alternat en gare, les trains B et D peuvent desservir la gare en même temps que les trains A et B

Le projet HPMV (Haute Performance Marseille Vintimille) modifiera la signalisation entre St Marcel et Vintimille entre 2027 et 2032.

Le projet des phases 1 et 2 suivra ce calendrier et modifiera la signalisation ERTMS (European Rail Traffic Management System) niveau 3 hybride installée préalablement sur des postes d'aiguillage de type Argos.

Les installations proposées, combinées avec le nouveau système de signalisation ERTMS (European Rail Traffic Management System) N3 hybride, - dont la réalisation prévue préalablement aux travaux de la phase 2 du projet - permettra de réduire l'espacement entre deux trains successifs. Il sera ainsi possible de renforcer la robustesse du réseau et de préparer l'augmentation de la desserte TER aux différents horizons.

Les aménagements prévus en phases 1 et 2 portent essentiellement sur l'amélioration du fonctionnement du réseau existant en apportant des réponses à des problèmes structurels



Les différents types d'aménagement réalisés sur la gare Nice Ville sont de types blocs indépendants et de types alternats en gare :

1.1.3 LES SERVICES RENDUS POSSIBLES

Les aménagements prévus en gare de Nice Ville, contribuent, avec l'ensemble des aménagements du projet des phases 1 & 2 sur la Côte d'Azur et en gare des Arcs, à l'exploitation d'une navette azuréenne permettant de faire circuler jusqu'à un TER (omnibus ou semi-direct) toutes les dix minutes entre Cannes et Menton. L'ensemble de ces aménagements contribueront aussi à améliorer la fiabilité des circulations.

L'OFFRE EN HEURE DE POINTE

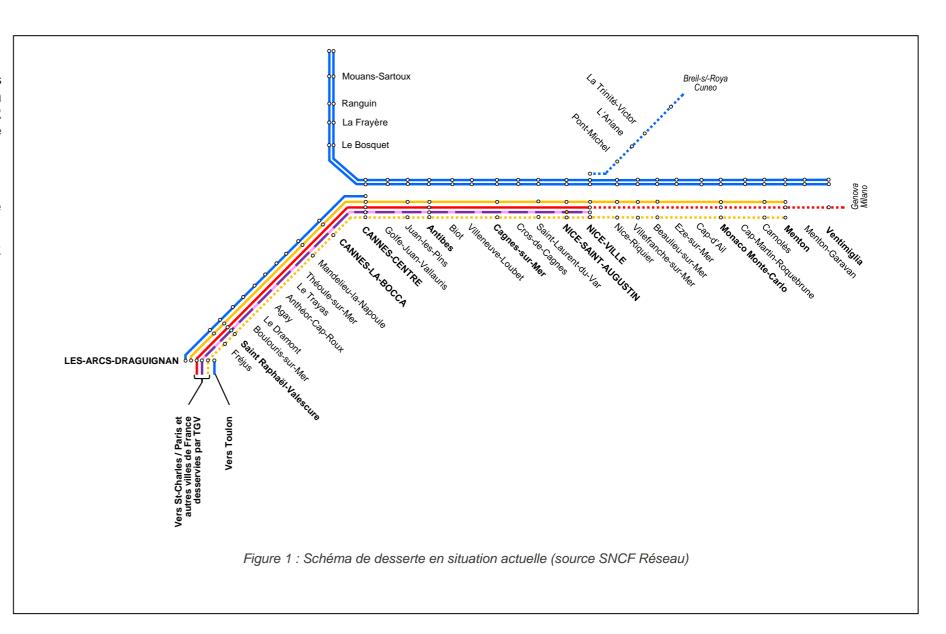
La desserte actuelle de Nice Ville sur la ligne littorale en heure de pointe s'articule autour de plusieurs missions TER et TGV :

- 2 trains rapides Nice-Marseille / heure / sens cadencés aux 30 minutes (TER intervilles ou TGV);
- 2 TER omnibus Grasse-Vintimille / heure / sens cadencés aux 30 minutes ;
- 1 TER semi-direct Les Arcs-Menton / heure / sens cadencé à l'heure.

Les horaires des trains sont conçus au départ sur une trame régulière et répétitive. Cette trame dite « systématique », qui donne la structure de base du service, utilise au mieux la capacité disponible. Elle peut donc évoluer quand l'infrastructure et les équipements améliorent les performances du système.

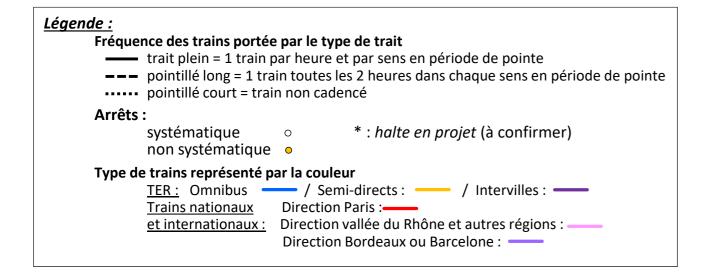
Les entités en charge de la mise en œuvre des différents services (le Conseil Régional pour les TER, les compagnies de transport de voyageurs pour les trains non conventionnés comme les TGV) décident ensuite des horaires de circulation de leurs trains dans cette grille, certaines adaptations restant éventuellement possibles en dernière instance (trains « hors système », d'autant moins envisageables cependant que les fréquences sont élevées, laissant moins de liberté pour déroger à la trame systématique).

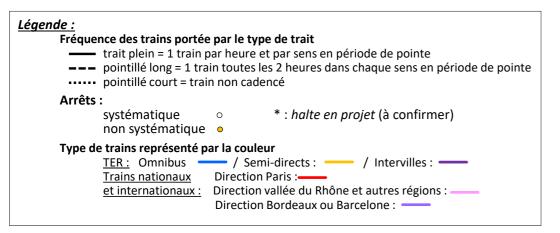
Les schémas de desserte en heure de pointe reflètent donc cette trame systématique, c'est-à-dire en quelques sortes le potentiel de service maximal.











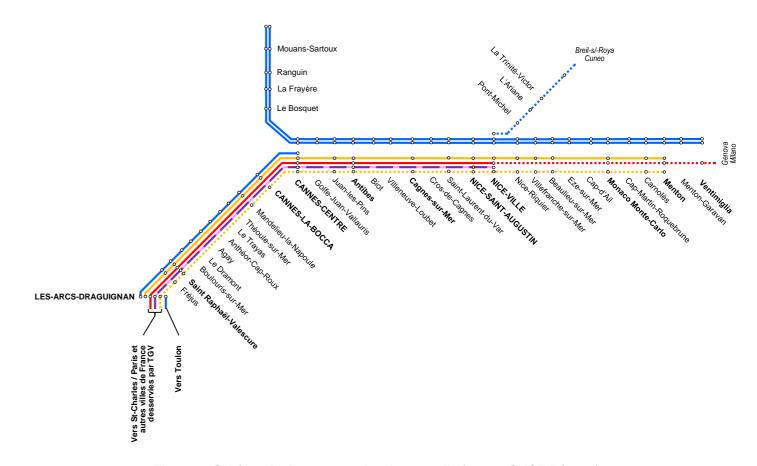


Figure 2 : Schéma de desserte en situation actuelle (source SNCF Réseau)



En s'appuyant sur les bénéfices du nouveau système de signalisation ERTMS qui sera déployé antérieurement, le projet permettra d'accroitre fortement la densité de service en heure de pointe, avec :

- 6 TER / heure et / sens entre Cannes à l'ouest et Monaco et Menton ;
- 3 trains rapides / heure et / sens (du type TER interville Marseille-Nice et TGV) entre Marseille et Nice au lieu de 2 maximum aujourd'hui.

Les aménagements du projet sur la Côte d'Azur et aux Arcs permettront de mettre en œuvre ce niveau d'offre selon deux schémas distincts :

- 6 TER omnibus cadencés aux dix minutes (scénario omnibus) ;
- ou 4 TER omnibus cadencés aux 15 minutes complétés de renforts assurés par 2 TER semi-directs cadencés aux 30 minutes en période de pointe (scénario mixte).

Toutes les missions origine / terminus aux Arcs arriveront alors à Menton ou Vintimille (permettant de limiter les occurrences de correspondances à Cannes centre pour aller des Arcs à l'est des Alpes Maritimes). Il sera possible d'avoir deux missions différentes dans la même heure entre les Arcs et Cannes, l'une omnibus et l'autre semi-directe.

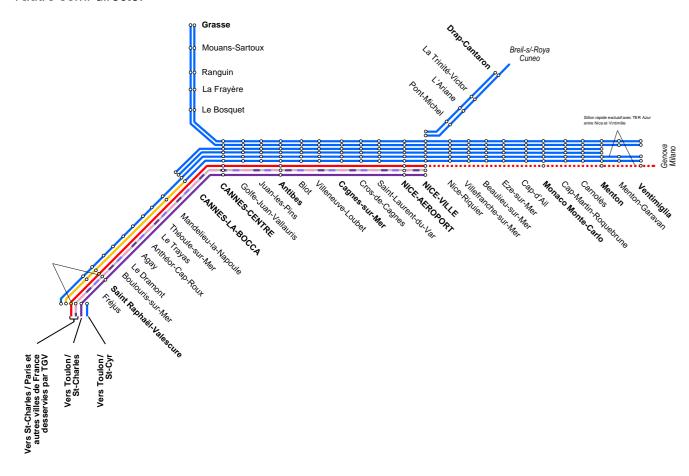


Figure 3 : Scénario de desserte omnibus à l'horizon du projet (source SNCF Réseau)

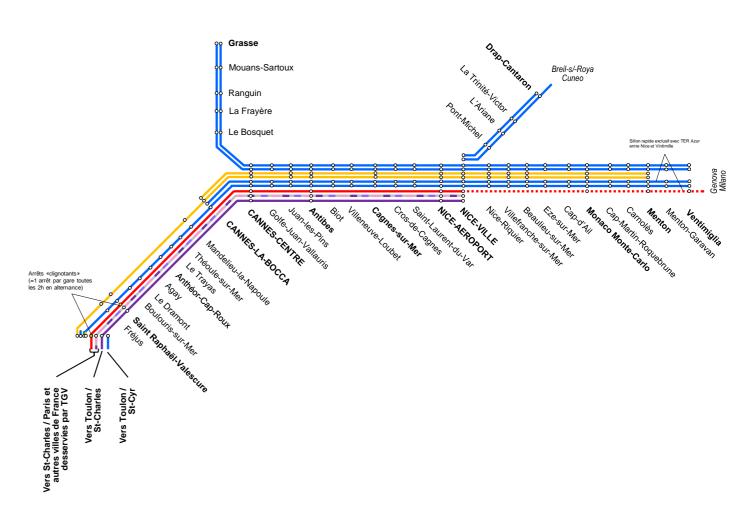


Figure 4 : Scénario de desserte mixte à l'horizon du projet (source SNCF Réseau)

S E A U Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur



L'OFFRE A LA JOURNEE

Actuellement, les missions TER périurbaines et interurbaines desservant la gare de Nice Ville sur une journée ordinaire sont :

- 2 allers-retours Les Arcs Menton;
- 18 allers-retours Cannes la Bocca Menton, dont 12 prolongés à Vintimille ;
- 21 allers-retours Grasse Vintimille omnibus ;
- 7 allers-retours Nice Menton, dont 3 prolongés à Vintimille.

Les dessertes modélisées pour les études socio-économiques aux horizons de mise en service du projet des phases 1 & 2 sont :

- 16 allers-retours Les Arcs Vintimille ;
- 24 allers-retours Cannes la Bocca Vintimille omnibus ou semi-directs ;
- 24 allers-retours Grasse Vintimille omnibus.

En complément, 17 trains rapides (TGV et TER Intervilles) circulent aujourd'hui quotidiennement dans chaque sens entre Marseille et Nice. Il est prévu qu'ils soient une trentaine à l'horizon du projet des phases 1&2.

Ces niveaux d'offre constituent des hypothèses médianes raisonnables des projections d'évolution de services. En dernier lieu, le niveau d'offre des services conventionnés (TER) sera néanmoins défini environ deux ans avant l'année de mise en service par le Conseil Régional, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux, qui le mettra en œuvre à ce moment-là en fonction des opportunités et des choix stratégiques avec le territoire.



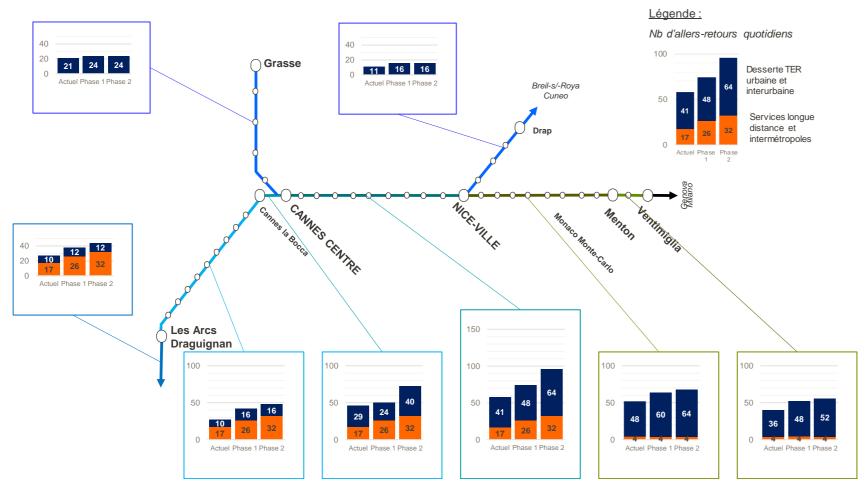


Figure 5 : Evolution du nombre de trains quotidien de voyageurs par sens sur le réseau à l'horizon du projet (source SNCF Réseau)

En relation avec la description de l'offre des services en gares cidessus, l'ensemble des services urbains, interurbains et longue distance s'arrêtent en gare.

1.1.4 LA FREQUENTATION ATTENDUE DE LA GARE

En 2019, la fréquentation de la gare de Nice Ville est de 11,2 millions montées et descentes annuelles dont près de 85% d'usagers TER (fréquentation reconstituée à partir des données de comptages TER BVA et redressée des effets perturbants tels les grèves). Cela fait de Nice Ville la 2ème gare la plus fréquentée de la Région Provence-Alpes Côte d'Azur après Marseille St-Charles.

Les modélisations de trafics ont permis d'estimer la fourchette de fréquentation de la gare à l'horizon 2035 entre 12,5 et 13,4 millions de montées et descentes annuelles. Ces deux valeurs tiennent compte d'une évolution de l'offre définie dans le paragraphe précédent (avec le scénario mixte pour le TER) et correspondent à deux scénarios macro-économiques distincts d'atteinte de la neutralité carbone dans les transports (en 2050 pour le scénario Stratégie Nationale Bas Carbone avec mesures supplémentaires dit « AMS »,

en 2070 pour le scénario Stratégie Nationale Bas Carbone avec mesures existantes dit « AME »). Ces fourchettes n'intègrent pas les incertitudes sur les performances des services proposés (politique d'arrêt, fréquence, temps de parcours, régularité) et sur le contexte socio-économique.

Il est à noter qu'une partie des voyageurs actuels de Nice Ville se reportera sur la gare de Nice Aéroport à la mise en service de cette gare à horizon 2035, qui sera située au cœur du pôle d'échanges multimodal de St Augustin et verra s'arrêter en plus des TER urbains et interurbains actuellement, les TGV et TER Intervilles Marseille-Nice. Il s'agira essentiellement de voyageurs grande ligne pour qui l'accès au TGV sera plus aisé à Nice aéroport qu'à Nice Ville.

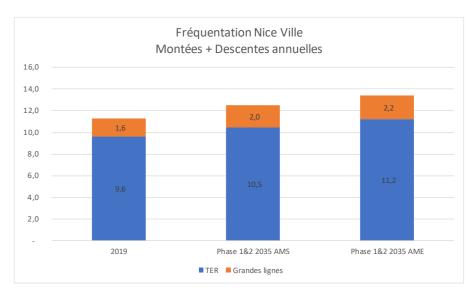


Figure 6 : Evolution de la fréquentation annuelle de la gare de Nice Ville (source : modèle de trafic SNCF Réseau 2021)

1.2 DESCRIPTION DE L'OPERATION

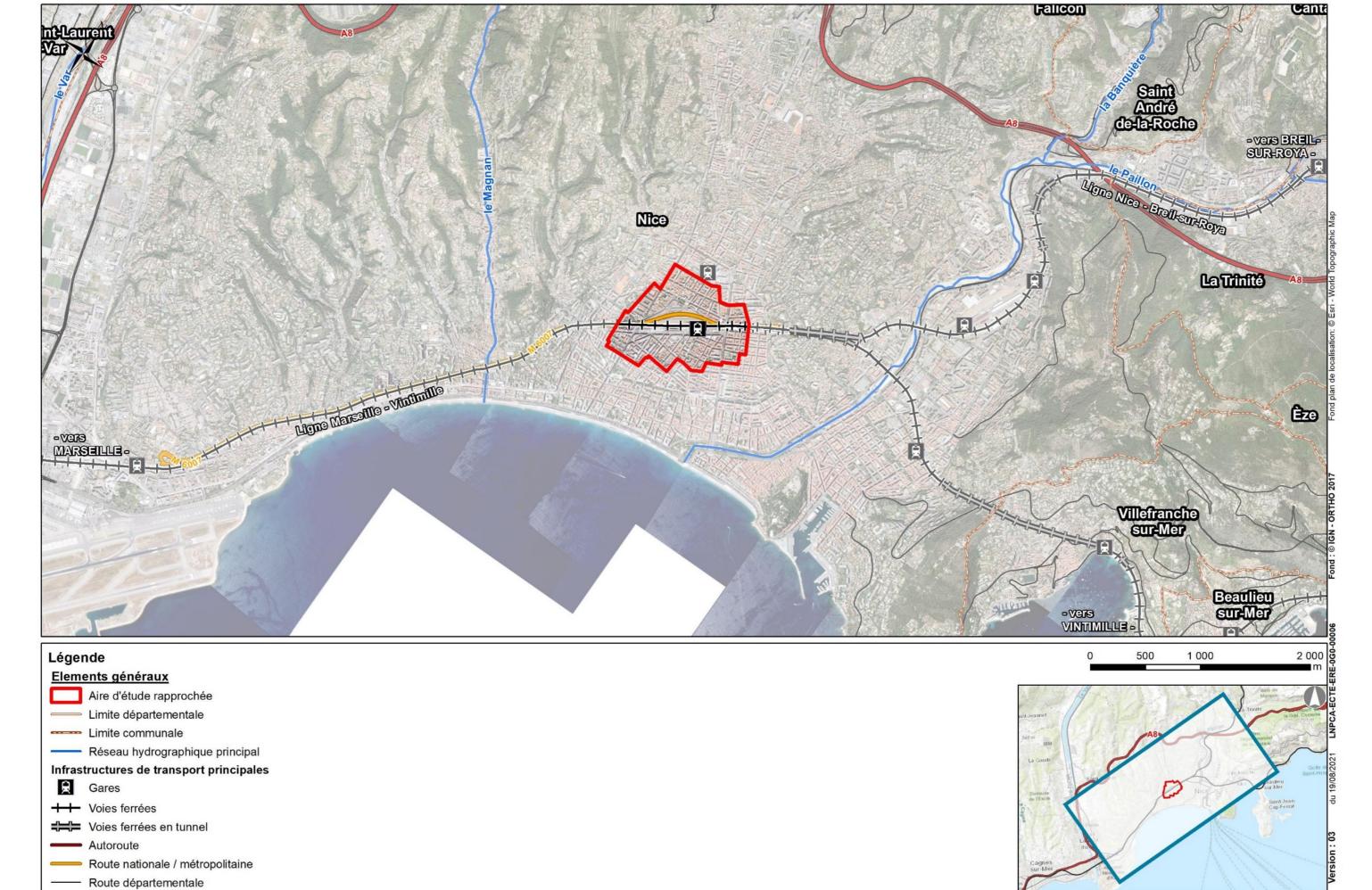
1.2.1 LOCALISATION DE L'OPERATION

La gare de Nice ville est située en milieu urbain, à proximité du centreville de Nice.

L'opération est localisée sur la carte suivante.

Le plan général des travaux est présenté en fin de chapitre 1.2.

NOTA: L'engagement du maitre d'ouvrage porte sur le Plan Général des Travaux. Les précisions données dans ce cahier territorial sont indicatives et pourront évoluer lors des études de conception détaillées.





1.2.2 PRESENTATION GENERALE DES AMENAGEMENTS

L'ESSENTIEL

Les aménagements projetés dans le cadre de l'opération de Nice ville sont les suivants :

- 2 voies à quai (H et I) de 220 mètres de longueur pour les terminus de la ligne Nice – Breil-sur-Roya, avec un quai central;
- le prolongement de la passerelle vers le nouveau quai ;
- une communication entre les voies C et D à l'ouest, en direction de Cannes, afin de mieux dissocier les flux des trains entrant et sortant de la gare. Cette communication permettra également le retournement à quai des TER intervilles Marseille-Nice et d'optimiser ainsi leur roulement en évitant des manœuvres de retrait et de mise en place de rame.

Ces aménagements sont prévus dans les emprises ferroviaires de la gare de Nice ville. A noter qu'une partie des emprises au nord des aménagements prévus sera rétrocédée à la Région fin 2021 (conformément à la Loi d'Orientation des Mobilités).

Une vue d'ensemble de l'opération est présentée sur la figure cicontre.

L'opération est présentée plus en détail ci-après.

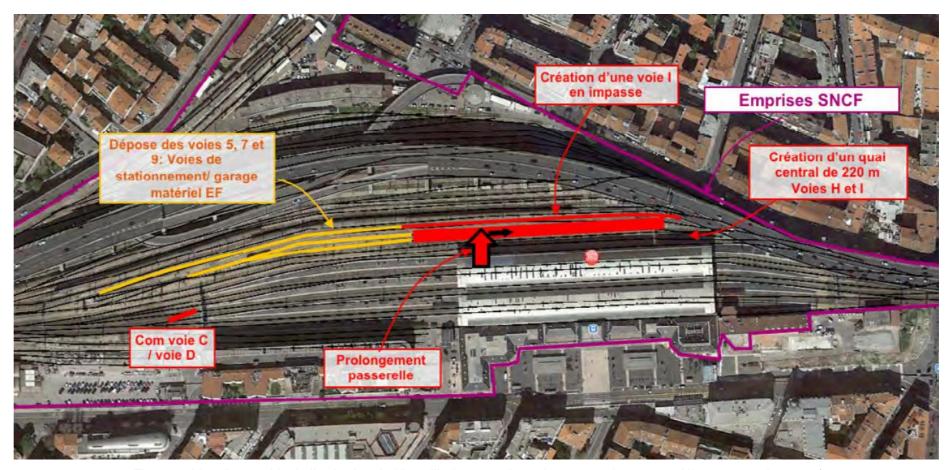


Figure 7 : Vue d'ensemble de l'opération de Nice ville (source : livret de concertation secteur Nice – septembre 2019)



1.2.3 GARE

BATIMENT VOYAGEURS

Le bâtiment voyageur est inchangé.

PASSERELLE / PASSAGE SOUTERRAIN

Le nouveau quai (n°5) est rendu accessible par le **prolongement de la passerelle piétonne existante**. L'ajout d'un ascenseur, d'un escalator et d'un escalier fixe permet d'accéder à la passerelle depuis le nouveau quai.



Figure 8 : Photo de la passerelle existante côté Marseille (source : études de recalage)

La passerelle sera prolongée en reprenant le même principe constructif et fonctionnalité que la passerelle existante à savoir une volée d'escalier mécanique et un escalier fixe décalé avec une volée tournante à 90°. Un ascenseur calé sur la ligne de ceux existant sera réalisé dans l'axe du quai.

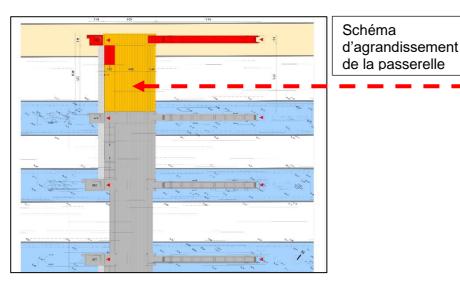


Figure 10 : Schéma de l'agrandissement de la passerelle

Le principe constructif de la passerelle est une construction métallique avec une portée de franchissement, dont le tablier principal, plateforme de la passerelle est soutenue par deux jambages symétrique de part et d'autre des quais.

Reprise en sous œuvre de la grande halle voyageurs nécessaire



Figure 11: Passerelle existante - interface GHV

Il n'est pas prévu de prolonger jusqu'au nouveau quai les 2 passages souterrains d'accès aux quais existants.

Une intervention spécifique devra être apportée à la grande halle voyageur et des études plus approfondies devront déterminer précisément la nature des reprises en sous-œuvre qui seront nécessaires pour dégager le passage des voyageurs.

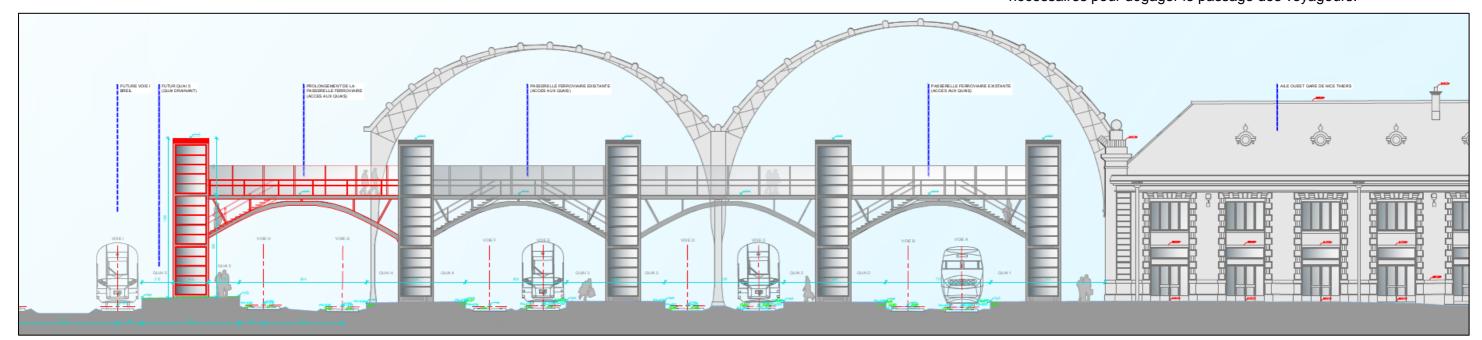
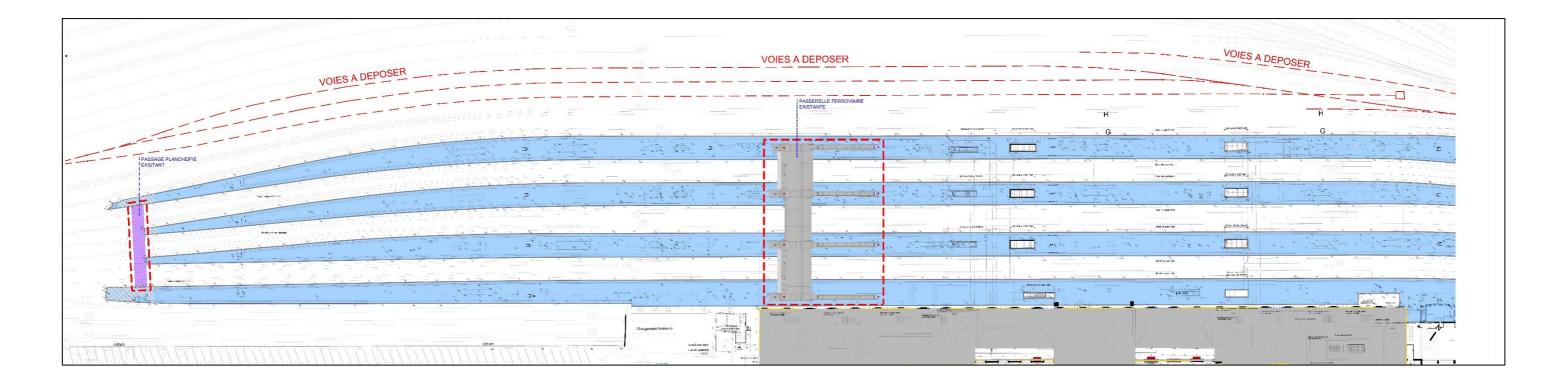


Figure 9 : Elévation ouest de la passerelle -coupe sur le plan de voies



Description de l'opération



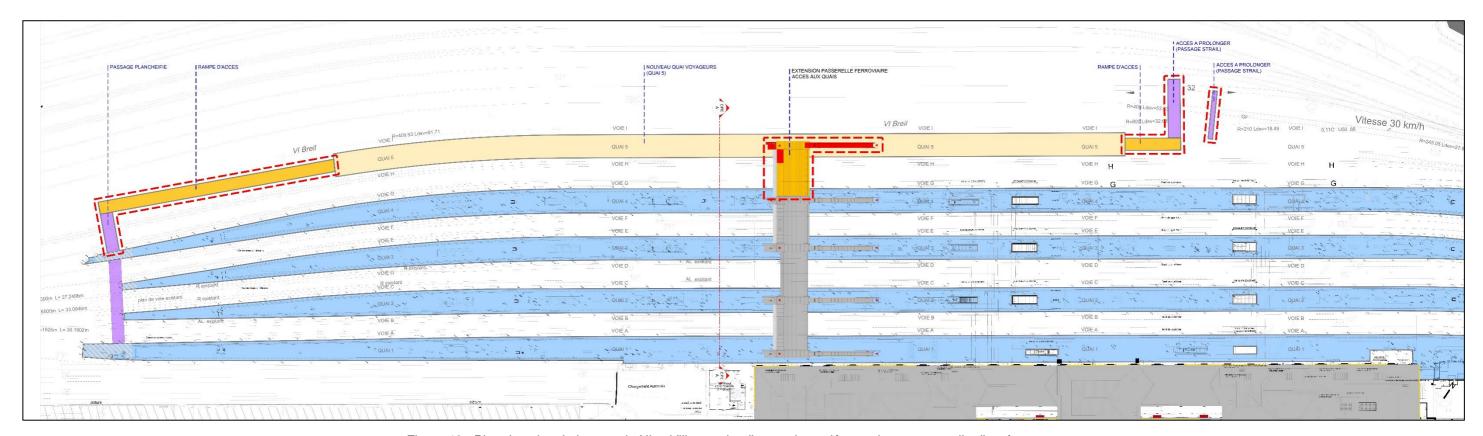


Figure 13 : Plan de voies de la gare de Nice Ville - projet d'un quai supplémentaire et passerelle d'accès

QUAI

Le quai créé a une longueur utile de 220 m.

Sa largeur minimale est de 6,60 m afin de permettre l'implantation des appuis de la passerelle et les circulations verticales et de maintenir une largeur de 2.10 m entre la structure de la passerelle et des circulations verticales et la bordure du quai, conformément à la règlementation relative à l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR). En effet, il est nécessaire de rendre accessible tout nouveau cheminement aux personnes à mobilité réduite.

Comme déjà évoqué, l'accès au nouveau quai se fait grâce au prolongement de la passerelle existante, avec la mise en place d'escaliers fixe et mécanique et d'un ascenseur.

Le nouveau quai sera équipé d'un éclairage conforme aux normes en vigueur et les équipements nécessaires à l'accueil, l'information et la sécurisation du public, tels que la sonorisation, le téléaffichage, les dispositifs PMR, le mobilier, la signalétique ainsi que les passages techniques.

INTERMODALITES ET ACCESSIBILITE

Les équipements d'intermodalités et d'accessibilité existants sont inchangés.

1.2.4 AMENAGEMENTS FERROVIAIRES

La vitesse de l'ensemble du plan de voie de la gare de Nice Ville est conservée à 50 km/h, à l'exception de la nouvelle voie I à quai pour laquelle une vitesse minimale de 30 km/h est permise.

CREATION D'UNE VOIE I A QUAI

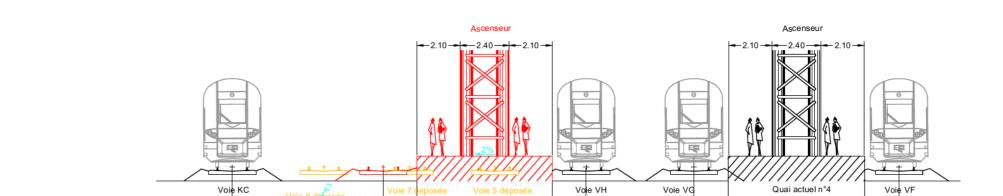
La gare de Nice ville est composée de 7 voies à quai (voies A à G) destinées aux services voyageurs.

L'opération de Nice ville prévoit de créer un nouveau quai (quai n°5) en lieu et place du faisceau de voies de service 5, 7 et 9 la mise à quai de la voie HC et la création d'une voie I en impasse pour les dessertes Nice – Breil-sur-Roya:

- La voie H sera créée à l'emplacement de la voie HC;
- La voie I en origine terminus sera créée sur l'emplacement des voies 5, 7 et 9 utilisées pour le stationnement et le garage du matériel des entreprises ferroviaires :
- Le nouveau quai, d'une longueur utile de 220 m et d'une largeur minimale de 6,6 m, dessert les voies H et I.

Ces travaux nécessitent :

- La dépose d'environ 1 000 ml de voies, de 8 appareils de voies (aiguillages) et de 2 heurtoirs ;
- La pose d'environ 510 ml de voies.



Profil A-A'

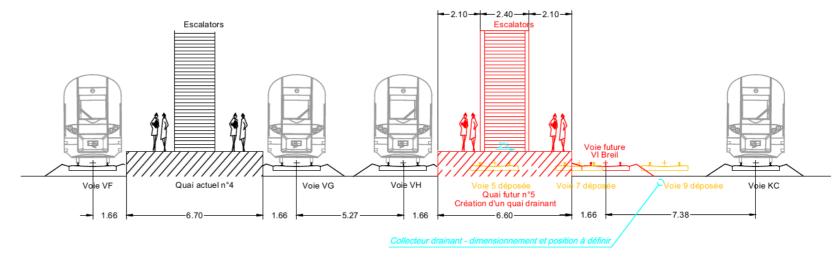


Figure 14: Profils en travers du nouveau quai (source: Egis, 2021)



CREATION D'UNE COMMUNICATION VOIES C ET D

L'opération de Nice ville prévoit de créer une nouvelle communication entre les voies C et D, à l'ouest des quais.

Ces travaux nécessitent la dépose d'environ 100 ml de voies, la pose de deux appareils de voie, la modification d'un appareil de voie et le ripage (déplacement) ponctuel des voies C et D.

Les traverses des voies principales et des voies de service sont prévues en béton monobloc.

TERRASSEMENTS, OUVRAGES EN TERRE, PLATEFORME

Les travaux relatifs à l'opération de Nice ville concernent le plan de voie existant en gare de Nice ville. Les matériaux du sol support sont donc a priori des matériaux de remblai existant.

Une nouvelle structure d'assise est réalisée lorsque l'utilisation de la voie est modifiée (passage d'une voie de service à une voie principale de circulation). Une nouvelle plateforme sera ainsi créée pour la nouvelle voie I à l'emplacement des voies de service 7 et 9 déposées.

La future structure d'assise est constituée d'une :

- Couche de forme granulaire de 35 cm d'épaisseur :
- Sous-couche de 20 cm d'épaisseur.

Au préalable, la plateforme existante sera décaissée (profondeur maximale entre 0,5 et 1m) afin de permettre la mise en place de la nouvelle structure d'assise de la voie I, sur environ 300 ml.

Le ripage (déplacement) ponctuel des voies C et D ne nécessite pas de modification de la structure d'assise.

À noter qu'un blindage est mis en œuvre le long des voies principales pour permettre la continuité des circulations pendant la réalisation des travaux.

Compte tenu de la nature des travaux, les terrassements sont très limités.

OUVRAGES D'ART

Aucune création ou modification d'ouvrage d'art (viaduc, pont route, pont rail) ou d'ouvrage de soutènement n'est nécessaire dans le cadre de l'opération.

EQUIPEMENTS FERROVIAIRES

SIGNALISATION

Des modifications sont apportées à la signalisation ferroviaire : modification de l'ERTMS niveau 3 hybride existant, du découpage en compteur d'essieux et en paramétrage du poste Argos préalablement installé par le projet HPMV.

CATENAIRE

La gare de Nice Ville est électrifiée en courant 25 kV. L'opération prévoit :

- La dépose des caténaires des voies de service 5, 7, 9 avec maintien des portiques souples ;
- L'équipement de la nouvelle voie I en caténaire ;
- L'équipement de la nouvelle communication entre les voies C et D en caténaire.

Les voies seront équipées de caténaire 25000V / 50Hz. La section de cuivre équivalente sera dimensionnée pour accueillir les trafics supplémentaires et supprimer les restrictions de traction.

1.2.5 AUTRES AMENAGEMENTS

ASSAINISSEMENT ET DRAINAGE

Il n'y a actuellement pas de système de drainage visible sur la plateforme ferroviaire. Compte tenu du contexte urbanisé, les eaux de ruissellement sont recueillies par le réseau d'eau pluviale communal. L'opération de Nice ville s'attache à assurer l'assainissement et le drainage des zones concernées par les travaux.

A ce stade des études, les dispositifs de drainage suivants sont prévus :

 Dispositif de type « quai drainant » (quai avec système de collecte intégré des eaux – voir schéma de principe ci-après) afin de collecter les eaux pluviales du nouveau quai mais aussi celles de la plateforme ferroviaire, le nouveau quai semblant a priori interrompre l'écoulement naturel des eaux pluviales de la plateforme compte tenu de la topographie;

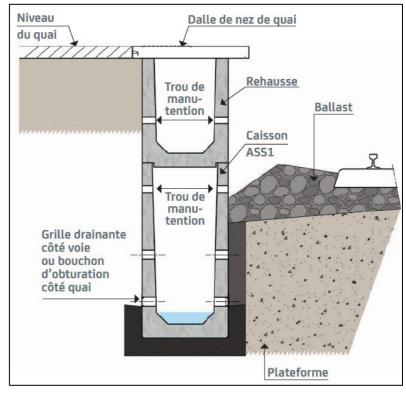


Figure 15: Principe en coupe d'un quai drainant (source : Bonna Sabla)

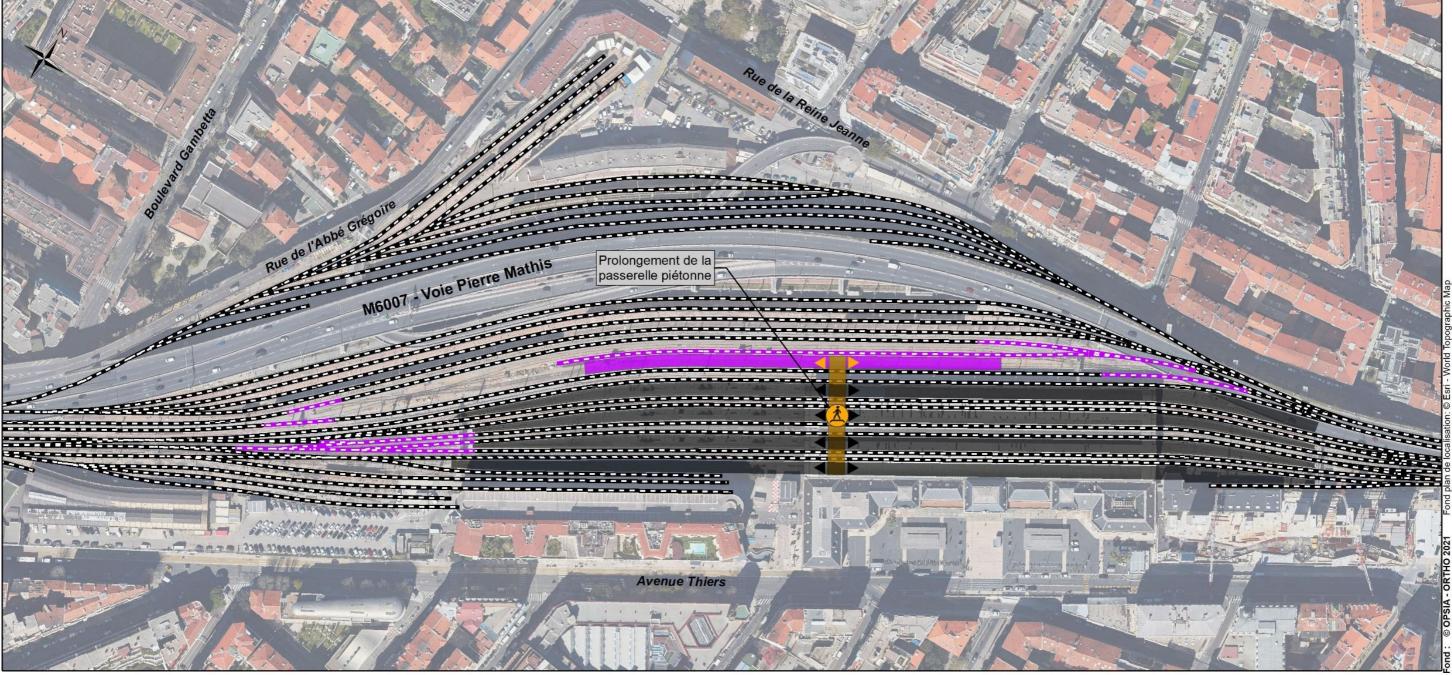
• Dispositif de drainage de type collecteur drainant à l'ouest de la nouvelle voie I (les zones où la sous-couche et la couche de forme sont reprises doivent être drainées).

Un diagnostic du fonctionnement hydraulique de la gare dans la zone du nouveau quai sera réalisé pour confirmer la nécessité ou non d'un dispositif de drainage de la nouvelle voie I et confirmer le principe de drainage des eaux du quai.

Les eaux collectées seront rejetées dans le réseau d'eau pluviale communal (comme le sont actuellement les eaux de ruissellement de la plateforme).

Les ouvrages hydrauliques de traversée existants ne sont ni modifiés ni supprimés. Les ouvrages de traversée supplémentaires nécessaires à l'évacuation des eaux drainées du quai n°5 et de la voie I vers leur exutoire seront définis et réalisés au regard de la localisation des points de rejet dans le réseau d'eaux pluviales communal.

Le secteur étant déjà complètement imperméabilisé, aucune compensation hydraulique n'est prévue.



Situation existante Installations ferroviaires créées ou modifiées -Hydrographie Voie existante non modifiée Voie existante non modifiée en tunnel Quai existant Tranchée ouverte Accès au quai existant Tranchée couverte Installations complémentaires Voie routière créée ou modifiée Talus en remblais Protection acoustique LLL Déblais Aménagement paysager Installations de chantier Installation temporaire de

chantier hors domaine

Installation de stockage et

ferroviaire

maintenance

modifiée

modifiée

Quai de service

Pont Rail

stockage

Pont Route

créée ou modifiée

Voie en surface créée ou Passerelle Bâtiment voyageurs créé ou Parvis Voie en tunnel créée ou modifié Aménagement paysager P Stationnement à niveau Stationnement Stationnement en silo Quai modifié ou créé Mur de soutènement Po Dépose minute Emprise de tunnel Passage souterrain piéton Garage à vélo En commun Nouvel accès au quai Aire de maintenance et de Sous-station électrique

Aménagements en gare et pôle d'échanges

Bâtiment voyageur

Râtiment voyageurs



modifiée

Ouvrages de franchissement

Traversée hydraulique créée ou

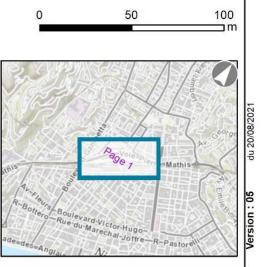
modifiée

supprimée

supprimé

créé ou modifié





Description de l'opération

1.3 ORGANISATION DES TRAVAUX

L'ESSENTIEL

L'organisation des travaux de l'opération Nice ville comprend essentiellement :

- la mise en place d'installations de chantier provisoires (une base travaux prévues à ce stade sur le site Nice Ville sous propriété de la Région);
- une durée totale des travaux estimée à environ 2 ans, sans fermeture de la gare de Nice ville (hormis ponctuellement certaines nuits et certains week-end) et sans coupure de voirie;
- un volume faible de matériaux à gérer (déblais remblais) lié aux terrassements limités de l'opération.

1.3.1 BASE TRAVAUX

Une base travaux (installations de chantier) est prévue sur le site Nice Ville sous propriété de la Région, au niveau des voies K, 11 à 17. Celle-ci nécessite la création d'une voie d'accès depuis l'accès principal Rue Reine Jeanne.

L'insertion de la base travaux sur le futur site sera à caler avec le futur exploitant du lot intervilles.

1.3.2 LIBERATION DES EMPRISES

Les travaux préliminaires avant le démarrage du chantier sont limités. Ils comprennent notamment les éventuelles déviations et dépose de réseaux et la création des passages planchéiés de chantier.

Il n'y a pas de travaux de démolition mais des déposes de voies et d'appareils de voie et vont générer principalement des déchets de ballast et de rails.

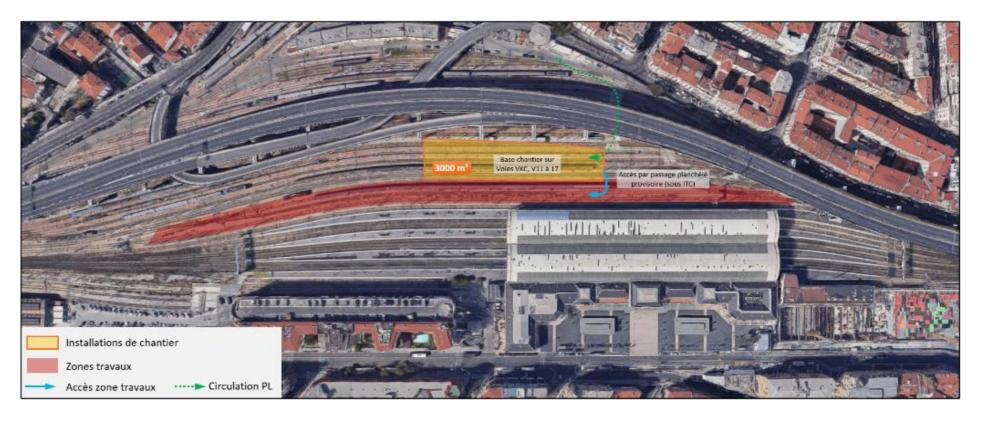


Figure 16: Principe d'implantation de la base travaux (source : Egis)

1.3.3 PLAN DE CIRCULATION ROUTIERE EN PHASE DE REALISATION

La base travaux envisagée nécessite la création d'une voie d'accès depuis l'accès principal du site de maintenance régional du matériel ferroviaire.

L'accès aux différentes zones de travaux depuis la base travaux ne nécessite pas de sortir des emprises ferroviaires.

Deux passages planchéiés de service permettent la traversée des voies A à G à chaque extrémité des quais. Afin de permettre le franchissement des voies ferrées par les engins et véhicules de chantier, des aménagements supplémentaires de type passage strail (système modulaire) ou passages planchéiés pourront être mis en œuvre.



1.3.4 DUREE ET PHASAGE DES TRAVAUX

La durée totale des travaux (des travaux préparatoires à la mise en service) est estimée à environ 2 ans. Compte tenu du faible nombre de tâches à effectuer, aucun phasage des travaux n'est nécessaire sur l'opération Nice ville.

L'enveloppe des travaux plus particulièrement sensibles pour les riverains est d'une durée d'environ 1 an.

La durée et le déroulé des travaux seront sans doute appelés à évoluer en fonction des études plus détaillées qui seront conduites : ils sont donnés ici à titre indicatif pour éclairer sur les modalités probables du chantier.

L'exploitation de la gare de Nice ville sera maintenue en phase de réalisation. Toutefois, pour des raisons de sécurité, les travaux sur les voies ferrées seront réalisés sous interruption temporaire de circulation (ITC) ferroviaire. La gare de Nice ville restera ainsi ouverte pendant toute la durée des travaux, exceptés certaines nuits et éventuellement certains week-ends pour des interruptions ciblées et limitées du trafic.

Pendant les travaux de prolongation de la passerelle vers le nord, le schéma de circulation piétonne pour accéder au quai n°4 sera dévié vers les passages souterrains. Des mesures particulières avec accompagnement par du personnel seront mises en place pour les personnes à mobilité réduite pendant la période de neutralisation de l'ascenseur et devant accéder au quai n°4.

Les travaux ne nécessitent pas de coupure de voirie ou de transport en commun.

1.3.5 GESTION DES DEBLAIS / MATERIAUX

A ce stade des études, les déblais issus de terrassements concernent principalement le décaissement de la plateforme existante afin de permettre la mise en place la nouvelle structure d'assise de la voie I. Ces déblais sont estimés à environ 2 000 m³.

Les déblais pour l'ancrage du nouveau quai restent à la marge.

La dépose des voies de service nécessitera le dégarnissage d'environ 2 200 m³ de ballast et la dépose d'environ 1 400 mètres linéaires de rail.

L'ensemble des déblais est évacué par voie routière en filière appropriée au fur et à mesure de l'avancée des travaux, du fait des propriétés géotechniques incertaines et de la place insuffisante pour leur stockage.

Des apports limités en matériaux extérieurs sont nécessaires :

- Pour la nouvelle structure d'assise de la voie I (environ 2 000 m³ de couche de forme granulaire et de sous-couche);
- Pour le corps du nouveau quai : environ 1 300 m³ de grave non traitée (GNT) qui sera recouverte d'une couche de 5 cm de béton bitumineux semi grenu (BBSG).

Les apports en ballast sont faibles (moins de 1 000 m³ pour la nouvelle voie I et pour les portions de nouvelles voies de service au sud et au nord).

Les apports et évacuations de matériaux sont prévues par voie routière. L'utilisation de trains travaux n'est à ce stade pas envisagée.



2 PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTIONS RAISONNABLES EXAMINEES

Les enjeux du territoire et les solutions proposées

Ce chapitre répond à la demande de l'article R122-5 du code de l'environnement de présenter les « principales solutions de substitution raisonnables examinées ».

Le §2.1 présente une vision synthétique des enjeux du territoire qui sont entrés dans la réflexion sur le choix de la variante retenue. Il amorce ainsi la description des facteurs environnementaux qui fait l'objet du chapitre 3.

Le § 2.2. présente les variantes qui ont été envisagées pour les opérations objet du présent cahier territorial, et explicite le cheminement qui a conduit à la variante retenue.

2.1 LES PRINCIPAUX ENJEUX DU TERRITOIRE VIS-A-VIS DU PROJET

2.1.1 UN QUARTIER QUI S'EST DEVELOPPE AUTOUR DE LA GARE HISTORIQUE

La gare de Nice-Ville a été construite en 1865 à l'écart du centre-ville, dans une zone encore relativement vierge.



Figure 17 : le site de la gare de Nice au moment de sa construction (IGN, carte d'état-major, fin 19ème siècle)

La ville s'est donc développée ensuite autour de la gare : celle-ci s'inscrit aujourd'hui au sein d'un tissu urbain dense dominé par l'habitat collectif.

2.1.2 UNE GARE INSCRITE DANS UN RESEAU ROUTIER DENSE

La gare de Nice, sur la ligne Marseille-Vintimille, est le point de départ de la ligne Nice-Breil.

A 500 m au nord se trouve le terminus de la ligne des Chemins de Fer de Provence (Digne – Nice, gérée par le Conseil Régional).

L'emprise de la voie ferrée qui dessert la gare de Nice-Thiers a été exploitée dans les années 1960-1970 pour construire la voie express « Mathis », essentiellement en viaduc.



Figure 18 : le site de la gare de Nice - Ville

Ainsi, le revers de la gare centrale de Nice, avec les voies de remisage et de service, le viaduc de la voie Mathis et sa bretelle d'accès, constitue un ensemble très austère.

La gare est desservie par ailleurs par une ligne de tramway (station à 250 m).

Avec plus de 10 millions de voyageurs annuels, la gare de Nice Ville est une gare majeure de la région, avec des flux massifs vers Monaco et Cannes.

2.1.3 DES ENJEUX POUR LE TERRITOIRE TRES LIMITES

Les aménagements étant réalisés au sein des emprises ferroviaires, les enjeux rencontrés restent globalement limités. Le projet n'aura notamment aucun impact foncier.

Compte tenu de l'environnement très urbanisé (proximité d'habitations, d'activités et d'infrastructures (axes routiers, tramway, ...), les principaux enjeux de l'opération et du territoire sont liés au respect du cadre de vie des habitants et riverains (bruit, vibrations, qualité de l'air, déplacements, maintien et accessibilité aux services) en phase chantier et en phase de fonctionnement et de maintenance.

Principales solutions de substitutions raisonnables examinées

2.2 LES VARIANTES ENVISAGEES

2.2.1 L'APPLICATION DE LA SEQUENCE « ÉVITER – REDUIRE – COMPENSER » - ÉVITEMENT EN PHASE CONCEPTION

Les opérations en gare de Nice ville étant relativement simples et limitées, elles n'ont pas nécessité l'étude de plusieurs variantes. Ainsi, il n'y a pas eu de recherche de mesures d'évitements au sens de la séquence « Eviter – Réduire – Compenser » (ERC). Cependant, les travaux restants très limités, les impacts environnementaux potentiels seront a priori faibles.

2.2.2 ÉLEMENTS LIES A LA CONCERTATION

PRINCIPALES SENSIBILITES PRISES EN COMPTE

Source : Dossier de concertation du projet, secteur Nice (concertation 2019, septembre)

Le secteur présente des enjeux majeurs liés au milieu urbain (bâti, risque de nuisances, voiries) et au paysage.

CONCERTATION DE 2016

Source: Dossier support de la concertation – octobre 2016 et dossier de concertation du projet, secteur Nice (concertation 2019, septembre)

L'opération de Nice ville n'a pas fait l'objet de présentation de variantes lors de la concertation de 2016, la création d'un nouveau quai central au nord de la gare a été présentée parmi les aménagements des gares régionales.

Suite à la concertation de 2016, le conseil d'orientation des infrastructures (COI) a confirmé l'intérêt de réaliser cet aménagement dans le cadre du projet et l'a inclus dans l'enveloppe prévisionnelle de financement.

COMPLEMENTS APPORTES PAR LES ETUDES DE RECALAGE

Source : Etudes de recalage du programme d'opération (2018 - 2019) - Gare de Nice ville, notice descriptive

Les études de recalage de l'opération de Nice ville ont porté sur une seule solution avec la création de 2 nouvelles voies à quai dédiées aux circulations de la ligne Nice – Breil-sur-Roya. Les aménagements consistent en :

- la création d'une voie I à l'emplacement des voies de service 5, 7 et 9 :
- la création d'un quai supplémentaire de 220 mètres de longueur entre les voies H (voie de circulation existante mais non desservie par un quai) et I;
- le prolongement de la passerelle existante vers le nouveau quai ;
- l'ajout d'une communication entre les voie C et D.

Ces aménagements sont représentés en bleu sur la figures cicontre.

CONCERTATION DE 2019

Source: Dossier de concertation du projet, secteur Nice (concertation 2019, septembre)

Comme en 2016, l'opération de Nice ville n'a pas fait l'objet de présentation de variantes lors de la concertation de 2019. Conformément aux études de recalage, les aménagements présentés sont les suivants :

- 2 voies à quai (H et I) de 220 mètres de longueur pour les terminus de la ligne Nice Breil, avec un quai central ;
- une communication entre les voies C et D à l'ouest, en direction de Cannes, afin de mieux dissocier les flux des trains entrant et sortant de la gare.

Les 2 voies à quai sont projetées dans les emprises ferroviaires de la gare de Nice ville, dans la continuité des quais existants au nord. La réalisation de ces voies à quai nécessiterait de supprimer les voies 5, 7 et 9 utilisées pour le stationnement et le garage du matériel des entreprises ferroviaires. Ces fonctionnalités seraient reportées notamment sur le site de Nice Saint-Roch.

Le déploiement de la nouvelle signalisation ERTMS (système européen de gestion du trafic ferroviaire) et la télécommande des installations ferroviaires depuis Marseille, prévues à l'horizon 2026, permettent d'envisager des aménagements moins coûteux que ceux qui auraient été nécessaires avec la signalisation actuelle.

L'accès aux quais est envisagé via le prolongement de la passerelle existante, avec la mise en place d'escaliers fixes et mécanique et d'un ascenseur.

Le schéma suivant présente les principes d'utilisation des voies en gare de Nice ville en fonction des trajets des trains.

Hormis les trains de la ligne Nice – Breil-sur-Roya, l'ensemble des trains traverserait la gare en marquant un arrêt :

- les TER en provenance de Cannes poursuivraient leur trajet vers Monaco :
- les TER en provenance de Monaco poursuivraient leur trajet vers Cannes :

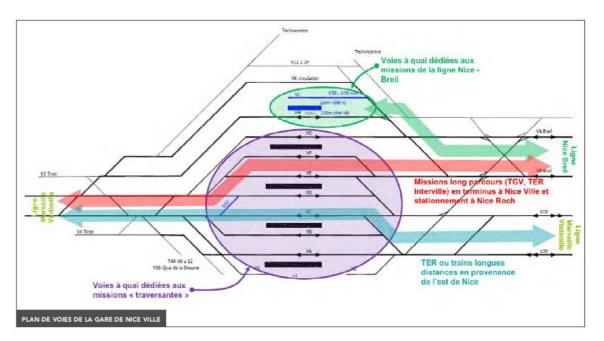


Figure 19 : Plan de voies de la gare de Nice ville (source : livret de concertation secteur Nice – septembre 2019)

 les trajets long parcours (TGV, TER Intervilles) en direction de l'ouest, démarreraient ou termineraient leur service en gare de Nice ville. Les trains seraient stationnés sur le site de Nice Saint-Roch en dehors de leur service commercial. Ainsi, le temps d'occupation des voies à quai correspondrait à celui d'un arrêt commercial, augmentant ainsi la disponibilité de voies à quai en gare.

La création des 2 voies à quai pour les trains de la ligne Nice - Breilsur-Roya permettrait de libérer des quais et donc de la capacité, et ainsi d'atteindre l'objectif d'accroitre le nombre de circulations traversantes dans la gare.

LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Sources : Dossier ministériel de présentation des enseignements de la concertation de 2019 (janvier 2020) et décision ministérielle du 23 juin 2020

Les expressions du public sur la gare de Nice ville ont été très peu nombreuses et toutes favorables au projet.

Aucune demande de modification du projet ni solution alternative n'a été formulée, et donc aucune variante n'a été étudiée.

La décision ministérielle du 23 juin 2020 a retenu l'aménagement de deux voies à quai supplémentaires et l'adaptation du plan de voie de la gare de Nice ville.

Etat initial de l'environnement

3 ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Ce chapitre répond à la demande de l'article R122-5 du code de l'environnement de présenter les « facteurs [...] susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet ».

3.1 INTRODUCTION

3.1.1 ORGANISATION DE LA DESCRIPTION DES FACTEURS ENVIRONNEMENTAUX

Les facteurs environnementaux susceptibles d'être affectés par l'opération sont présentés dans les chapitres suivants.

Ils sont organisés par thématique :

- milieu humain et socio-économie ;
- infrastructures de transport et circulations ;
- milieu physique hors eaux souterraines et superficielles ;
- environnement physique : eaux souterraines et superficielles ;
- milieu naturel;
- zones humides ;
- paysage et patrimoine culturel;
- cadre de vie et santé humaine ;
- énergie, gaz à effet de serre et bilan carbone.

Une synthèse des enjeux environnementaux est présentée en fin de chapitre.

3.1.2 AIRES D'ETUDE

Les aires d'étude ont été définies de manière à recouvrir les emprises des travaux et à présenter l'ensemble des enjeux susceptibles d'être concernés par l'opération. Les effets potentiels de l'opération étant variables d'une thématique environnementale à une autre, deux types d'aires d'étude ont été définies en veillant à garder des échelles d'analyse cohérentes :

- Une aire d'étude dite « rapprochée » d'environ 250 m autour de la zone d'intervention des travaux. Cette aire d'étude est commune à tous les thèmes ; elle permet d'informer le lecteur sur les enjeux du territoire à proximité de l'opération ;
- Des aires d'études ajustées que l'on peut appeler « fonctionnelles », qui varient selon les thèmes en fonction des effets potentiels du projet sur les composantes de celui-ci et qui peuvent être soit plus larges, soit plus restreintes que l'aire d'étude « rapprochée ».

Par exemple, le milieu naturel est analysé à plusieurs échelles : un rayon de 5 km pour identifier les périmètres de protection contractuelle, un périmètre plus réduit représentant le périmètre potentiel incluant les emprises provisoires et définitives, appelé aire d'étude immédiate.

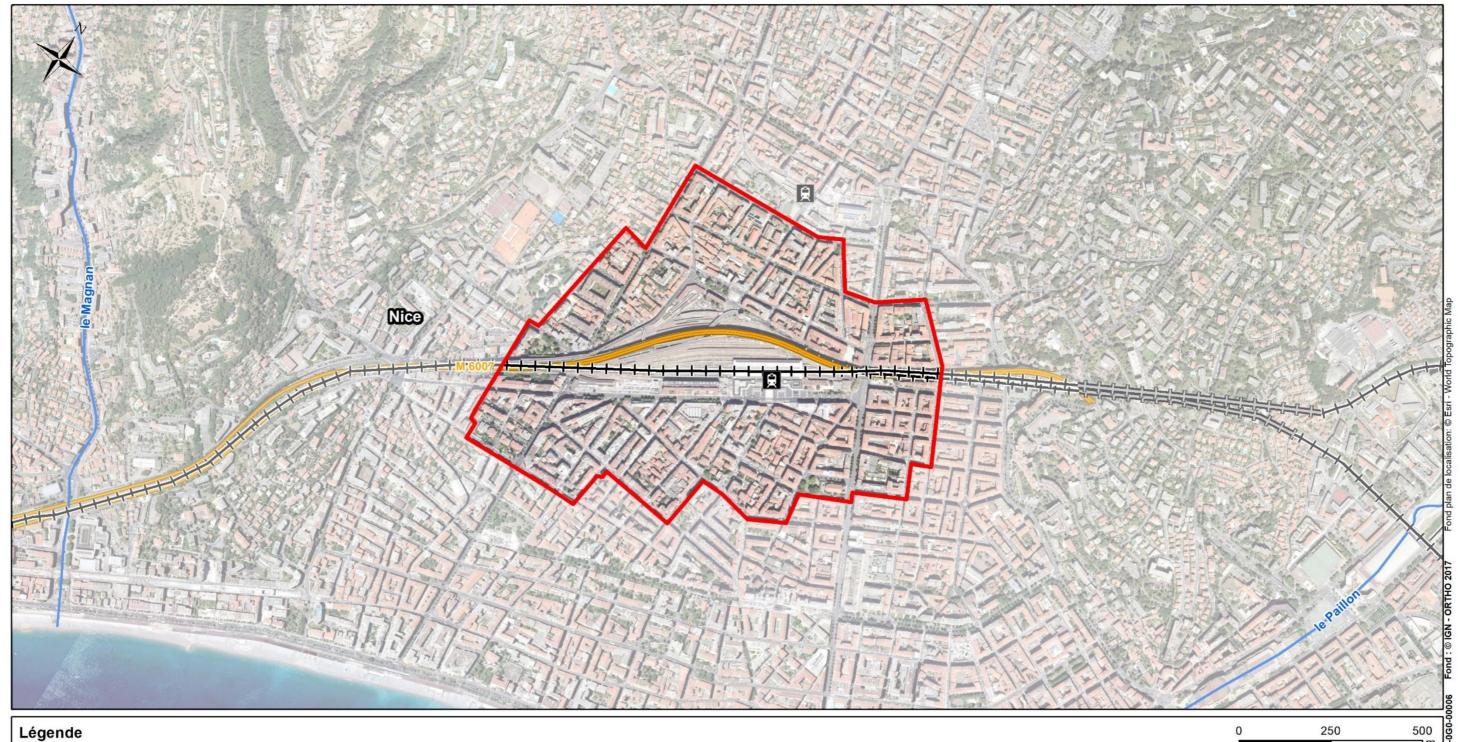
Le tableau ci-après présente les thématiques pour lesquelles l'analyse est ajustée et/ou complétée par rapport à l'aire d'étude rapprochée.

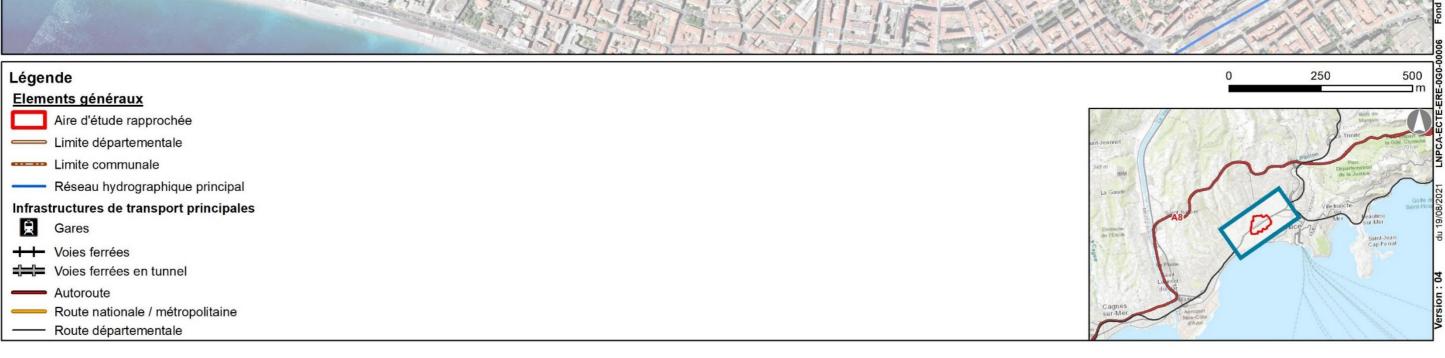
	Facteur	Aire d'étude fonctionnelle
	Occupation du sol, foncier	1
Milieu humain et socio- économie	Urbanisme règlementaire	Description à l'échelle du périmètre potentiel d'intervention incluant les emprises temporaires dans lesquelles seront recherchés d'éventuels accès travaux ainsi que les zones d'installations de chantier, tout en évitant les zones à enjeux (zones d'habitat écologique, zones inondables, etc.), ainsi que les emprises définitives
	Eléments socio- économiques	Description à l'échelle de la commune sur laquelle est prévue l'opération

	Facteur	Aire d'étude fonctionnelle
	Activités économiques	Analyse pouvant être élargie l'échelle du bassin de vie
	Tourisme, loisirs, liaisons douces	Analyse pouvant être élargie l'échelle du bassin de vie
	Risques technologiques et pollution	1
	Réseaux et servitudes d'utilité publique	1
Infrastructures de transport et circulation	Offre et demande de transport	A l'échelle du bassin de mobilité pertinent
Milieu physique (hors	Climat et risques associés	Analyse à l'échelle de la station météo la plus proche
eaux souterraines et	Géologie et risques associés	Analyse à l'échelle communale
superficielles)	Relief et topographie	Analyse de la topographie à l'échelle de la commune
	Hydrogéologie	Analyse à l'échelle des masses d'eau souterraines et pouvant être ciblée en cas de données piézométriques
Environnement physique : eaux souterraines et	Eaux superficielles	Analyse à l'échelle des données des documents cadres sur la gestion des eaux
superficielles	Risques naturels liés aux eaux souterraines et superficielles	Analyse à l'échelle des données des documents cadres sur la gestion des risques naturels et pouvant être ciblée en cas d'étude hydraulique spécifique
Milieu naturel	Contexte écologique	Rayon de 5 km autour du projet
	Investigations écologiques	Aire d'étude immédiate
	Paysage	Analyse à l'échelle des sous-unités paysagères et



	Facteur	Aire d'étude fonctionnelle	
Paysage et patrimoine		analyse du paysage de proximité « co-visibilités	
culturel	Patrimoine	1	
	Environnement sonore	Analyse à l'échelle des points de mesures	
Cadre de vie	Qualité de l'air	1	
et santé humaine	Vibration	1	
	Ambiance lumineuse	1	
	Odeurs et fumées	1	
	Energie	Analyse à l'échelle communale	
Energie, GES et bilan carbone	Vulnérabilité au changement climatique	Aléas climatiques étudiés à l'échelle de l'aire d'étude rapprochée à l'exception de la problématique inondation analysée à l'échelle des documents cadres sur la gestion des eaux (en particulier PPRI)	
	Gaz à effet de serre	Analyse à l'échelle territoriale (régional – départemental – communal)	







3.2 MILIEU HUMAIN ET SOCIO-ECONOMIE

L'ESSENTIEL SUR LE MILIEU HUMAIN ET LA SOCIO-ECONOMIE

L'aire d'étude rapprochée s'inscrit sur la commune de Nice membre de la métropole Nice Côte d'Azur (département des Alpes-Maritimes (06), région Provence-Alpes-Côte d'Azur).

Elle s'inscrit exclusivement en zone urbanisée (centre-ville de Nice), avec la présence d'une forte densité d'immeubles et de bâtiments à usage d'habitation et de services (commerces ...) et de nombreuses voiries. Elle comprend la gare voyageurs de Nice ville.

SNCF Réseau dispose de la maitrise foncière des terrains concernés par l'opération, à l'exception de ceux nécessaires à la base travaux qu'il est envisagé d'installer sur des emprises ferroviaires propriété de la région.

L'aire d'étude rapprochée s'inscrit dans trois zones urbaines (UEI, UPC et UBb1) du plan local d'urbanisme de la métropole (PLUm).

Le contexte socio-économique est marqué par une légère baisse de la population entre 2007 et 2017 (2 %), un vieillissement de la population et par un habitat majoritairement représenté par des appartements à usage de résidence principale. Près de 30 % de la population est retraitée. Les secteurs d'activité qui offrent le plus d'emploi à Nice sont le commerce, les transports et les services divers et dans une moindre mesure l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale.

Les activités économiques de l'aire d'étude rapprochée se traduisent par la présence de **nombreux hôtels, restaurants, commerces et services**. Le complexe Iconic comprendra des commerces, des restaurants, des bureaux, un hôtel de 120 chambres et une salle de spectacle de 600 places (livraison prévue en 2023).

La ville de Nice est touristique (tourisme balnéaire et tourisme d'affaires) comme en témoigne la présence de nombreux hôtels dans l'aire d'étude rapprochée. Des liaisons douces (aménagements cyclables, zones piétonnes) sont présentes dans l'aire d'étude rapprochée. Une piste cyclable est présente sous la gare de Nice ville. Des squares et jardins sont également présents.

Aucun risque technologique n'est identifié dans l'aire d'étude rapprochée. Le risque lié au transport de matières dangereuses (TMD) existe dans l'aire d'étude mais est considéré comme faible compte tenu de la rareté de survenue d'un accident. D'anciennes activités industrielles et de service peuvent être à l'origine d'une contamination des sols : de nombreux sites BASIAS sont recensés dans l'aire d'étude rapprochée et un site de maintenance et de remisage (SMR) de matériel ferroviaire (ancien Technicentre SNCF) est présent dans la partie nord des emprises de la gare de Nice ville sur des terrains appartenant à la Région. Un site pollué BASOL est également présent dans l'aire d'étude rapprochée.

L'aire d'étude rapprochée est concernée par divers réseaux secs et humides (dont réseaux SNCF) ainsi que par diverses servitudes d'utilité publique.

L'aire d'étude rapprochée est concernée par les documents cadres suivants :

- Stratégie régionale d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (détaillé au Tome 1);
- Directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes.

Le **niveau d'enjeu** intrinsèque de chacune des sous-thématiques relatives au milieu humain et à la socio-économie est présenté dans le tableau suivant :

Sous thématique	Niveau d'enjeu
Organisation administrative, occupation du sol et foncier	Faible
Urbanisation	Fort
Eléments socio-économiques	Fort
Activités économiques	Moyen
Tourisme, loisirs et liaisons douces	Fort
Risques technologiques et pollution	Fort
Réseaux et servitudes d'utilité publique	Fort

La méthodologie d'évaluation des enjeux est présentée au chapitre 8 du Tome 1 de la pièce C.

3.2.1 BATI ET FONCIER

L'ESSENTIEL

L'aire d'étude rapprochée s'inscrit sur la commune de Nice membre de la métropole Nice Côte d'Azur (département des Alpes-Maritimes (06), région Provence-Alpes-Côte d'Azur).

Elle s'inscrit exclusivement en zone urbanisée (centre-ville de Nice), avec la présence d'une forte densité d'immeubles et de bâtiments à usage d'habitation et de services (commerces, etc.) et de nombreuses voiries. Elle comprend la gare voyageurs de Nice ville

SNCF Réseau dispose de la maitrise foncière des terrains concernés par l'opération à l'exception de ceux nécessaires à la base travaux qu'il est envisagé d'installer sur des emprises ferroviaires propriété de la région.

ORGANISATION ADMINISTRATIVE

Sources: DREAL (http://carto.geo-ide.application.developpement-durable.gouv.fr/1131/environnement.map), Métropole Nice Côte d'Azur (https://www.nicecotedazur.org)

L'aire d'étude rapprochée s'inscrit sur la commune de Nice dans le département des Alpes-Maritimes (06), région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

La commune de Nice fait partie de la **métropole Nice Côte d'Azur** qui regroupe 49 communes. La Métropole compte environ 550 000 habitants pour un territoire d'une superficie d'environ 1 400 km².

OCCUPATION DU SOL

Sources: Corine Land Cover, google maps

L'aire d'étude rapprochée s'inscrit intégralement en zone urbanisée, dans le centre-ville de Nice, avec la présence d'une forte densité d'immeubles, de bâtiments à usage d'habitation et de services (commerces ...) et de nombreuses voies de communication (voiries, gare de Nice ville et voies ferrées). Les espaces verts sont limités à quelques parcs.

Le tableau suivant synthétise les types d'occupation du sol dans l'aire d'étude rapprochée (Corine Land Cover 2018) :

	Superficie (ha)	Pourcentage (%)
Zones urbanisées	79,2	100

FONCIER

SNCF dispose de la maitrise foncière des terrains concernés par l'opération, à l'exception de ceux nécessaires à la base travaux qu'il est envisagé d'installer sur des emprises ferroviaires propriété de la région.



3.2.2 URBANISME REGLEMENTAIRE

L'ESSENTIEL

Le périmètre potentiel d'intervention s'inscrit dans trois zones urbaines (UEI, UPC et UBb1) du plan local d'urbanisme de la métropole (PLUm).

Source : Plan local d'urbanisme métropolitain Nice Côte d'Azur

PLU DE NICE COTE D'AZUR

La commune de Nice est couverte par le PLU métropolitain approuvé le 25/10/2019.

Le plan local d'urbanisme (PLU) est un document d'urbanisme qui fixe les règles générales d'utilisation du sol.

Il reflète le projet global d'aménagement d'une commune ou d'un territoire dans une optique de développement durable.

Il peut être défini au niveau de la commune, ou sur un plus grand territoire comme la communauté de commune.

Le PLU comprend plusieurs modules : des rapports présentant de manière générale le projet et les orientations et surtout le plan de zonage.

Le plan de zonage définit les utilisations possibles des sols : U : zones urbaines - AU : les zones à urbaniser - A : les zones agricoles - N : les zones naturelles et forestières.

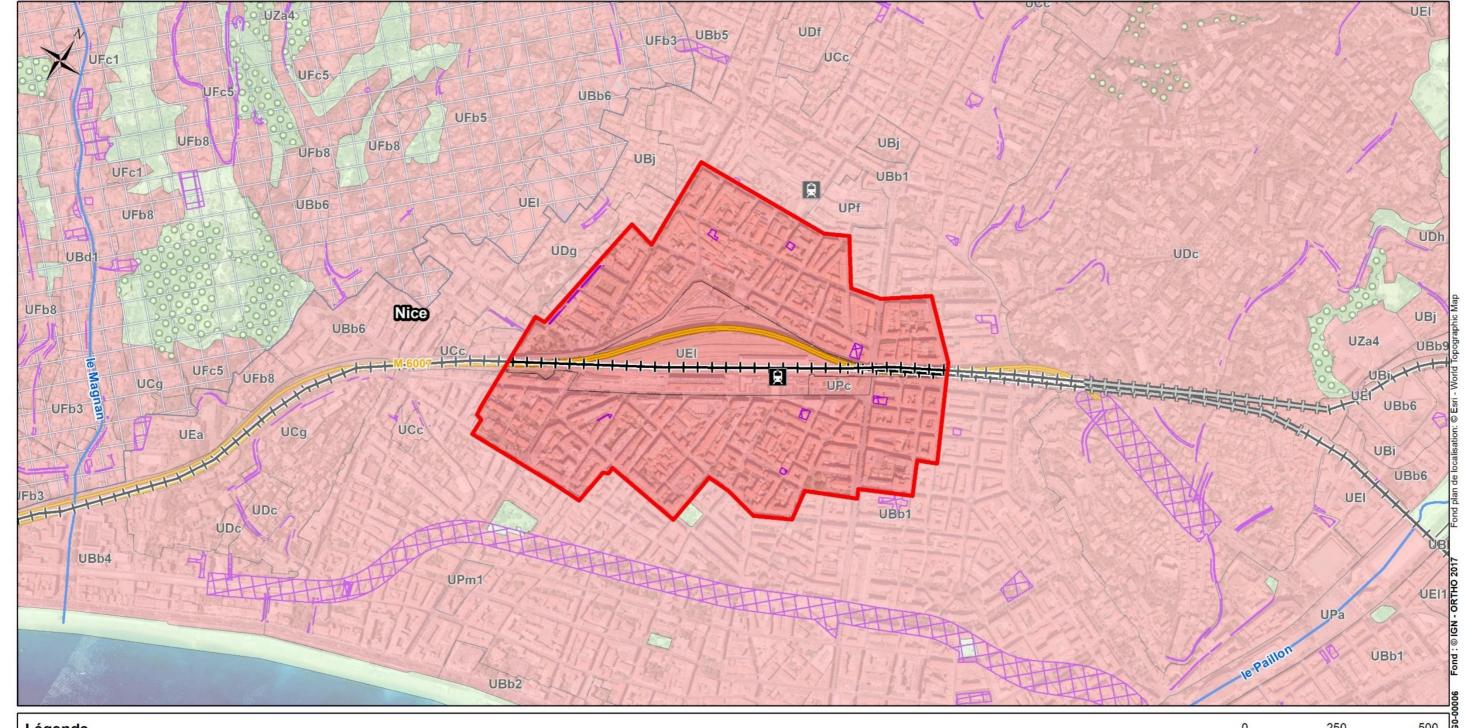
Le PLU est accompagné d'annexes : servitudes d'utilité publique - liste des lotissements - schémas des réseaux d'eau et d'assainissement plans d'exposition au bruit des aérodromes - secteurs sauvegardés. ZAC, etc.

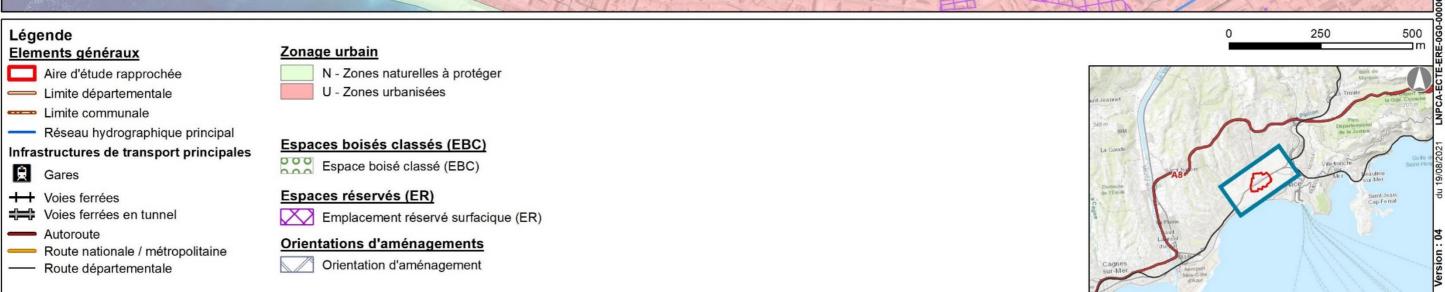
ELEMENTS DU PLU AU SEIN DU PERIMETRE POTENTIEL **D'INTERVENTION**

Selon le PLUm dont un extrait est présenté ci-après, le périmètre potentiel d'intervention est concerné par les zones urbaines suivantes:

- UEI : zone d'équipements d'intérêt collectif et de services publics, qui correspond à la gare de Nice ville ;
- UPc : zone de projet à destination mixte habitat / activité ;
- UBb1 : zone d'extension des centres urbains, quartiers denses continus, essentiellement à destination d'habitat.

Le périmètre potentiel d'intervention n'est pas concerné par un emplacement réservé de voirie et d'équipements publics, une servitude de projet d'aménagement ou un espace boisé classé (EBC).







3.2.3 ÉLEMENTS SOCIO-ECONOMIQUES

Source : INSEE (données communales de l'aire d'étude rapprochée : Nice)

L'ESSENTIEL

Le contexte socio-économique est marqué par une légère baisse de la population entre 2007 et 2017 (2 %), un vieillissement de la population et un habitat majoritairement représenté par des appartements à usage de résidence principale. Près de 30 % de la population est retraitée. Les secteurs d'activité qui offrent le plus d'emploi à Nice sont le commerce, les transports et les services divers et dans une moindre mesure l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale.

POPULATION

En 2017, la population de la commune de Nice est de 340 017 habitants. Elle a baissé de plus de 8 000 habitants entre 2007 (348 721 habitants) et 2017.

La part des 15 à 29 ans diminue entre 2007 et 2017, alors que celle des 60 à 74 ans augmente :

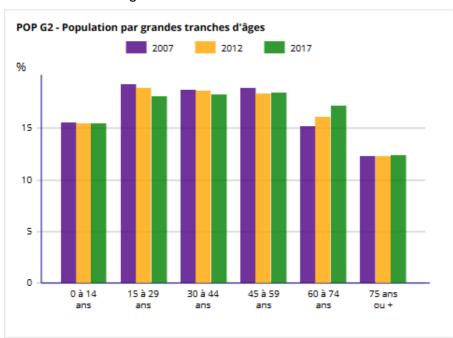


Figure 20 : Population par grandes tranches d'âges à Nice (source : INSEE)

LOGEMENT

La ville de Nice compte 229 571 logements en 2017, principalement des appartements (92,3 %) et des résidences principales (72,4 %). Le nombre de résidences principales entre 2007 et 2017 reste stable :

	2007	%	2012	%	2017	%
Ensemble	217 955	100	224 609	100	229 571	100
Résidences principales	166 081	76,2	166 921	74,3	166 301	72,4
Résidences secondaires et logements occasionnels	26 470	12,1	28 722	12,8	31 344	13,7
Logements vacants	25 403	11,7	28 966	12,9	31 925	13,9

Concernant les résidences principales :

- Près de 15 % accueillent plus d'occupants que ne le prévoit leur capacité (sur-occupation du logement);
- Plus de la moitié a été construite avant 1970 ;
- La part des locataires (49,3 %) et des propriétaires (47,5 %) est similaire.

EMPLOI

Le taux de chômage des 15-64 ans (au sens du recensement) est de 15.7 % en 2017. Il était de 12.0 % en 2007.

Le tableau suivant présente les catégories socio-professionnelles des 15 ans et plus à Nice. Il apparait une part importante/majoritaire de retraités (28,7 %) et la quasi absence d'agriculteurs et d'exploitants agricoles (0,1 %):

	2007	%	2012	%	2017	%
Ensemble	294 414	100	290 292	100	287 168	100
Agriculteurs exploitants	287	0,1	258	0,1	160	0,1
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	10 322	3,5	11 461	3,9	11 326	3,9
Cadres et professions intellectuelles supérieures	22 768	7,7	24 112	8,3	26 218	9,1
Professions intermédiaires	37 248	12,7	37 547	12,9	36 604	12,7
Employés	52 331	17,8	51 639	17,8	49 480	17,2

	2007	%	2012	%	2017	%
Ouvriers	27 150	9,2	26 214	9	24 304	8,5
Retraités	84 719	28,8	83 235	28,7	82 550	28,7
Autres personnes sans activité professionnelle	59 590	20,2	55 825	19,2	56 526	19,7

Les secteurs d'activité qui offrent le plus d'emploi à Nice sont le commerce, les transports et les services divers (51,8 % des emplois en 2017), ainsi que l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale (37,2 % des emplois en 2017). L'agriculture et l'industrie sont très peu représentés (respectivement 0,2 et 4,2 % en 2017) :

	2007	%	2012	%	2017	%
Ensemble	148 436	100	143 484	100	144 793	100
Agriculture	491	0,3	417	0,3	289	0,2
Industrie	7 312	4,9	6 073	4,2	6 027	4,2
Construction	9 854	6,6	9 576	6,7	9 605	6,6
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	52 690	35,5	51 438	35,8	53 834	37,2
Commerce, transports, services divers	78 089	52,6	75 980	53	75 038	51,8

3.2.4 ACTIVITES ECONOMIQUES

L'ESSENTIEL

Les activités économiques de l'aire d'étude rapprochée se traduisent par la présence de nombreux hôtels, restaurants, commerces et services. Le complexe Iconic comprendra des commerces, des restaurants, des bureaux, un hôtel de 120 chambres et une salle de spectacle de 600 places (livraison prévue en 2023).

Les activités économiques de la ville de Nice sont dominées par le tourisme, le commerce et les services.

L'aire d'étude rapprochée, située en milieu urbain dans le secteur de la gare de Nice ville, comporte :

- Une forte densité d'hôtels, en particulier au sud de la gare de Nice ville :
- De nombreux restaurants, des commerces de proximité et des services en pied d'immeubles (pharmacies, boulangeries, alimentation ...).



Aucun grand centre commercial ou zone d'activité n'est actuellement présent dans l'aire d'étude rapprochée. Le complexe Iconic qui reliera la gare de Nice-Ville à l'avenue Jean-Médecin et dont la livraison est prévue en 2023, comprendra des commerces, des restaurants, des bureaux, un hôtel de 120 chambres et une salle de spectacle de 600 places.

3.2.5 TOURISME, LOISIRS ET LIAISONS DOUCES

L'ESSENTIEL

La ville de Nice est touristique (tourisme balnéaire et tourisme d'affaires) comme en témoigne la présence de nombreux hôtels dans l'aire d'étude rapprochée. Des liaisons douces (aménagements cyclables, zones piétonnes) sont présentes dans l'aire d'étude rapprochée. Une piste cyclable passe sous la gare de Nice ville. Des squares et jardins sont également présents.

Source : INSEE, Ville de Nice, Pages jaunes

La ville de Nice dispose de plusieurs atouts touristiques :

- Un climat privilégié à l'échelle de la France ;
- Une position en bord de mer avec de nombreuses plages, à proximité immédiate de l'arrière-pays vallonné et montagneux ;
- Des traditions culinaires, culturelles (nombreuses fêtes dont le carnaval de Nice) et des produits locaux.

Au 1e janvier 2020, la commune de Nice possède 9 390 chambres d'hôtel (dont 7 422 chambres 3 et 4 étoiles). Aucun camping n'est implanté sur la commune.

Outre le tourisme balnéaire, le tourisme d'affaires représente 10 % des visiteurs à Nice, qui est le deuxième pôle de congrès national après Paris et un des tout premiers pôles européens dans le domaine médical.

L'aire d'étude rapprochée comporte de nombreux hôtels, en particulier au sud de la gare de Nice ville. Un bureau d'information de l'office du tourisme Nice Côte d'Azur est également présent en gare de Nice ville.

L'aire d'étude rapprochée comporte plusieurs parcs et jardins : square Lieutenant-Colonel JeanPierre en limite nord de l'opération, square Raimu à l'ouest, jardin Jacques Ibert au sud-ouest et square de Notre-Dame au sud-est.

La pratique du vélo comme mode de déplacement journalier s'est développée grâce notamment à la création d'aménagements cyclables sécurisés. L'aire d'étude rapprochée comporte plusieurs voies cyclables et aires piétonnes. Une bande cyclable passe dans le tunnel de la gare, sous la gare de Nice ville, entre la rue Durante et l'avenue Villeneuve.

La ville de Nice dispose de son service de prêt de vélo, dénommés les « vélobleu ». Plusieurs stations sont présentes dans l'aire d'étude rapprochée.



Figure 21 : Stations vélobleu (source : www.velobleu.org)

3.2.6 RISQUES TECHNOLOGIQUES ET POLLUTION

L'ESSENTIEL

Aucun risque technologique n'est identifié dans l'aire d'étude rapprochée. Le risque lié au transport de matières dangereuses (TMD) existe dans l'aire d'étude mais est considéré comme faible compte tenu de la rareté de survenue d'un accident sur le réseau ferroviaire.

D'anciennes activités industrielles et de service peuvent être à l'origine d'une contamination des sols : de nombreux sites BASIAS sont recensés dans l'aire d'étude rapprochée et un site de maintenance et de remisage (SMR) de matériel ferroviaire (ancien Technicentre SNCF) est présent dans la partie nord des emprises de la gare de Nice ville sur des terrains appartenant à la Région. Un site pollué BASOL est également présent dans l'aire d'étude rapprochée.

TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES

Sources : Géorisques, Ville de Nice

A Nice, le trafic routier représente 70 % du trafic de matières dangereuses (TMD), principalement sur l'autoroute A8 (en dehors de l'aire d'étude rapprochée). Presque la totalité de ce trafic concerne le transport d'hydrocarbures destinés à l'approvisionnement des

stations-service de l'agglomération niçoise mais également à la livraison du fioul et du gaz auprès de la population.

Un trafic d'hydrocarbures et de produits chimiques se fait par voie ferroviaire entre Marseille et l'Italie (environ 1 train par jour). L'agglomération niçoise est une zone de transit entre l'ouest et l'est. La ligne Nice – Breil sur Roya n'est pas concernée par le TMD.

Aucune canalisation de matières dangereuses n'est présente dans l'aire d'étude rapprochée.

Le risque TMD existe dans l'aire d'étude mais est considéré comme faible compte tenu de la rareté de survenue d'un accident sur le réseau ferroviaire.

RISQUES TECHNOLOGIQUES

Sources : Géorisques

Aucun site Seveso et aucune installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) n'est présent dans l'aire d'étude rapprochée.

SITES ET SOLS POLLUES

Source : Géorisques

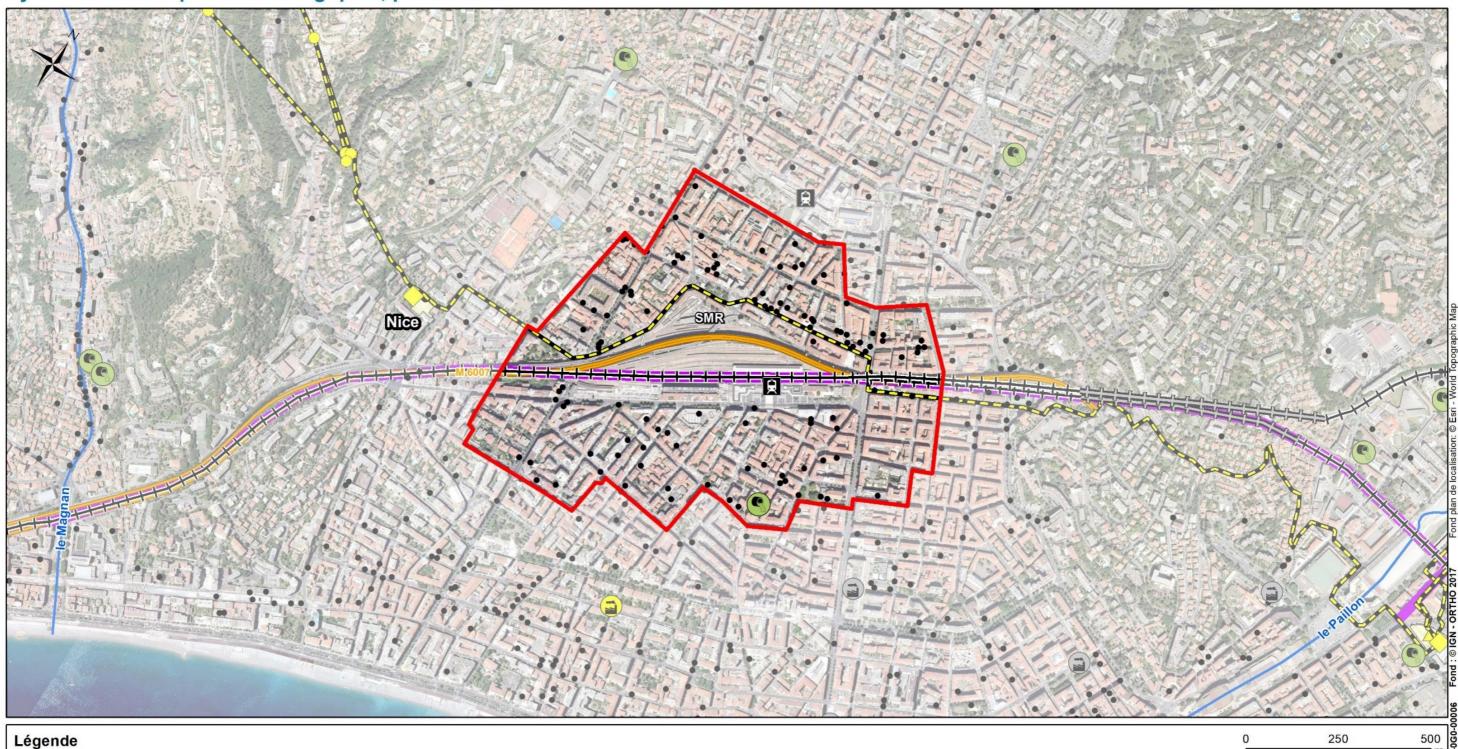
L'aire d'étude rapprochée comprend un site pollué appelant une action des pouvoirs publics (site BASOL, référence SSP00048140). Il s'agit du groupe scolaire privé Kerem MENAHEM au droit duquel la présence de composés volatils (BTEX et hydrocarbures aliphatique) en lien avec d'anciennes activités industrielles recensées dans l'environnement de l'établissement ont été mises en évidence. Cet établissement, représenté sur la carte suivante, est localisé à environ 250 m au sud-est de la gare de Nice ville.

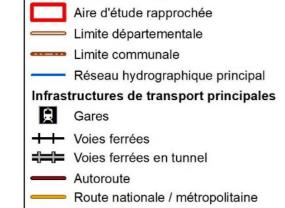
De nombreux sites (109) sont référencés dans la base des anciens sites industriels et activités de services (BASIAS) au droit de l'aire d'étude rapprochée. Ces sites correspondent essentiellement à d'anciens ateliers, garages automobiles, pressings et stations-service. Aucun d'entre eux n'est présent au droit du projet.

Un site de maintenance et de remisage (SMR) de matériel ferroviaire (ancien Technicentre SNCF) est présent dans la partie nord des emprises de la gare de Nice ville sur des terrains appartenant à la Région.

Synthèse des risques technologiques, pollution et réseaux







Route départementale

Elements généraux

Industrie

Industrie classée pour l'envionnement (ICPE)

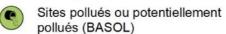
Non SEVESO

ICPE soumise à autorisation

3

ICPE non classée

Sites et sols pollués



 Anciens sites industriels et activités de services (BASIAS)

Principaux axes de transport de matières dangereuses

Réseaux structurants



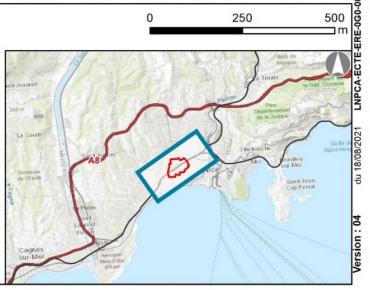
Poste de transformation

Point de passage souterrain

Pylone

Ligne électrique haute tension (HT)

Poste électrique haute tension (HT)



* SMR = Site de maintenance et de remisage



3.2.7 RESEAUX ET SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

L'ESSENTIEL

L'aire d'étude rapprochée est concernée par divers réseaux secs et humides (dont réseaux SNCF).

L'aire d'étude rapprochée est concernée par diverses servitudes d'utilité publiques.

Sources: Géorisques, RTE, Enedis, plan local d'urbanisme métropolitain Nice Côte d'Azur

RESEAUX

L'aire d'étude rapprochée est concernée par divers réseaux secs (électricité, télécoms) et humides (eaux usées, eau potable), notamment par des lignes électriques haute tension (enterrées) et basse tension (aériennes et souterraines).

Des réseaux propres à la SNCF sont également présents. il n'existe actuellement pas de système de drainage sur la plateforme ferroviaire. La gare étant située en contexte très urbanisé, l'intégralité des eaux de pluie se retrouve par ruissellement dans le réseau urbain.

Aucune canalisation de transport de matières dangereuses (gaz, hydrocarbures, produits chimiques) n'est présente dans l'air d'étude rapprochée.

SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE (SUP)

Les servitudes d'utilité publiques (SUP) suivantes du plan local d'urbanisme métropolitain (PLUm) de Nice Côte d'Azur intéressent l'aire d'étude rapprochée :

- AC1 Périmètres de protection aux abords des monuments historiques ;
- T1 Zone ferroviaire en bordure de laquelle peuvent s'appliquer les servitudes relatives aux chemins de fer ;
- I4 Lignes EDF souterraines ;
- PT1 Transmissions radio-électriques Servitudes contre les perturbations magnétiques;
- PT2 Transmissions radio-électriques Protection des centres radio électriques d'émission et de réception contre les obstacles.

Un extrait du plan des servitudes est présenté ci-après.

La création de l'AVAP du site « Promenade des Anglais et quartiers possédant un patrimoine architectural lié au tourisme hivernal et au début du tourisme estival », intervenue le 30 juin 2021 (postérieurement à la dernière mise à jour du PLUm du 4 juin 2021), a pour effet :

 d'instaurer une nouvelle servitude d'utilité publique relative à cette AVAP; de suspendre l'application de la servitude des abords des monuments historiques (AC1) sur le territoire de celle-ci. Au-delà de cette limite, les parties résiduelles de périmètres des abords continuent de s'appliquer.

Cette AVAP est représentée sur la carte de synthèse relative au paysage et au patrimoine culturel en fin de chapitre.

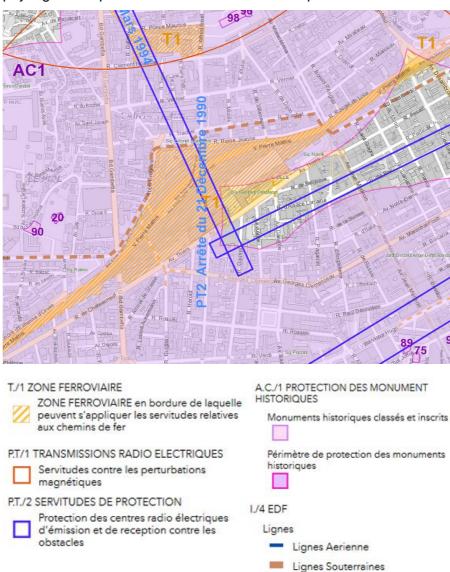


Figure 22 : Extrait du plan des SUP (source : PLUm de Nice Côte d'Azur)

3.2.8 DOCUMENTS CADRES

DOCUMENTS CADRES A L'ECHELLE REGIONALE

La gestion de l'urbanisation des territoires est encadrée, à l'échelle régionale, par la stratégie régionale d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur approuvé le 15 octobre 2019.

Ce document est détaillé au sein du Tome 1 – Etude d'impact globale.

A l'échelle du cahier territorial, aucune orientation spécifique à la gare de Nice ville n'est mentionnée au sein de ce document.

DOCUMENTS CADRES A L'ECHELLE LOCALE

DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT (DTA)

La directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes a été approuvée par décret n° 2003-1169 du 2 décembre 2003. La DTA est toujours applicable et a été consultée dans le cadre de l'élaboration du SRADDET. Le SRADDET est donc cohérent avec ce document.

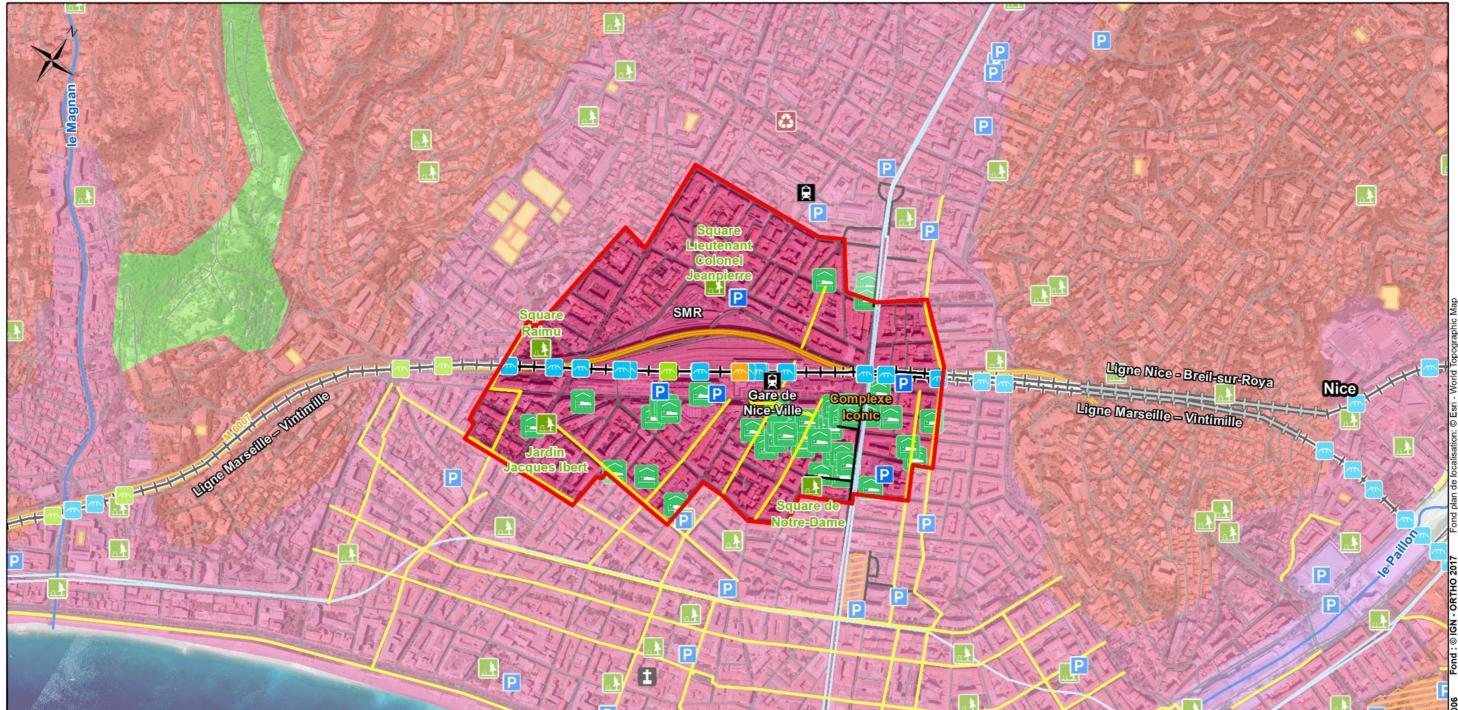
Les objectifs généraux de la DTA sont les suivants :

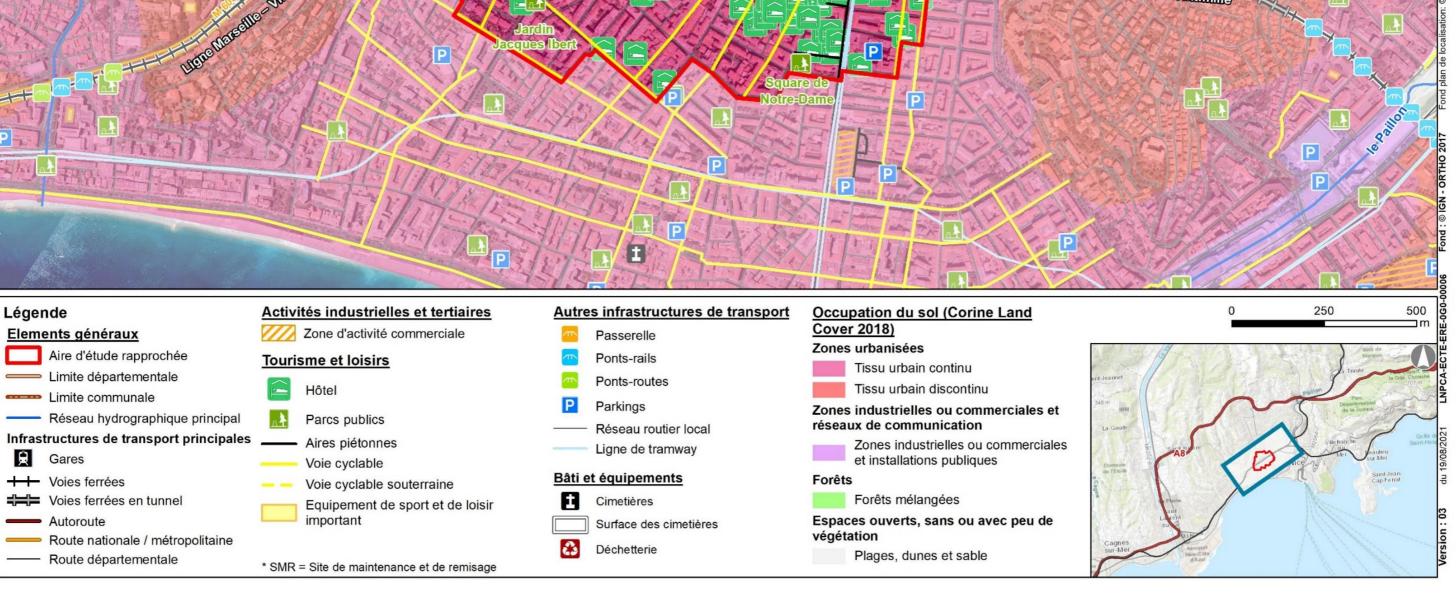
- Conforter le positionnement des Alpes-Maritimes :
 - améliorer la qualité des relations : conforter le rôle et la place des aéroports, aménager le port de Nice, renforcer le rôle des voies ferrées et assurer les grandes liaisons routières et autoroutières ;
 - o conforter les pôles d'excellence : tourisme et culture, hautes technologies, enseignement supérieur et recherche ;
- Préserver et valoriser l'environnement :
 - o prendre en compte les risques naturels ;
 - préserver les espaces et milieux naturels ;
 - préserver les paysages naturels et valoriser les paysages urbains;
 - maintenir et développer les activités agricoles, pastorales et forestières;
 - o gérer le cycle de l'eau, éliminer les déchets, réduire les nuisances ;
- Maitriser le développement :
 - o aménager l'espace et satisfaire aux besoins présents et futurs ;
 - o prévenir et remédier aux déséquilibres sociaux et spatiaux : activités, habitat et déplacements urbains.

L'aire d'étude rapprochée s'inscrit dans bande côtière des Alpes-Maritimes au sein de laquelle les objectifs généraux de la DTA sont déclinées en deux orientations : la protection des principaux espaces naturels, agricoles et forestiers et le renforcement de l'espace urbain.

De par ses caractéristiques, l'aire d'étude rapprochée n'est pas concernée par une orientation de protection des principaux espaces naturels, agricoles et forestiers.









En tant que ville de plus de 20 000 habitants, la ville de Nice au sein de laquelle s'inscrit l'aire d'étude rapprochée est identifiée comme centre principal de l'armature urbaine : les fonctions de service à la population doivent être renforcées tout en favorisant la mixité et la desserte par les transports en commun.

L'aire d'étude rapprochée ne s'inscrit pas dans un secteur stratégique de la DTA.

La DTA fixe également les orientations et modalités d'application de la loi littoral (voir chapitre paysage et patrimoine).

SCHEMA DE COHESION TERRITORIALE (SCOT)

L'aire d'étude rapprochée n'est pas concernée par un schéma de cohésion territoriale (SCoT).

3.3 INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET CIRCULATION

L'ESSENTIEL SUR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET CIRCULATIONS

L'aire d'étude rapprochée est implantée au droit d'un réseau routier dense constitué de la voie Mathis (M6007 en viaduc), d'axes routiers structurants et de nombreux axes plus secondaires. Trois parkings publics sont présents dans l'aire d'étude rapprochée. Le franchissement routier de la gare de Nice ville et des voies ferrées est assuré par 4 ponts rail (PRA) et deux tunnels qui passent sous la gare.

Les niveaux de **trafic** journaliers sont modérés sur le réseau de voirie local, à l'exception du Bd Gambetta à l'ouest de la gare, mais surtout de la Voie Mathis sur laquelle on dénombre plus de 50 000 véh/j au niveau de la gare.

Le réseau ferroviaire de l'aire d'étude rapprochée est caractérisé par la présence des **lignes Marseille – Vintimille et Nice – Breil-sur-Roya** et de la **gare de Nice ville** (ou Nice Thiers) qui a accueilli plus de 10 millions de voyageurs en 2019.

L'aire d'étude rapprochée est desservie par des **lignes de bus et la ligne de tramway** n°1 de la métropole niçoise.

Le niveau d'enjeu intrinsèque de chacune des sous-thématiques relatives aux infrastructures de transport et de circulation est présenté dans le tableau suivant :

Sous thématique	Niveau d'enjeu
Réseau ferroviaire	Fort
Réseau routier	Fort
Transports en commun autres que le ferroviaire	Moyen

La méthodologie d'évaluation des enjeux est présentée au chapitre 8 du Tome 1 de la pièce C.

3.3.1 RESEAU ROUTIER

L'ESSENTIEL

L'aire d'étude rapprochée est implantée au droit d'un réseau routier dense constitué de la voie Mathis (M6007 en viaduc), d'axes routiers structurants et de nombreux axes plus secondaires. Trois parkings publics y sont recensés. Le franchissement routier de la gare de Nice ville et des voies ferrées est assuré par 4 ponts rail (PRA) et deux tunnels qui passent sous la gare.

En situation actuelle, les niveaux de trafic journaliers sont modérés sur le réseau de voirie local, à l'exception du Bd Gambetta à l'ouest de la gare, mais surtout de la Voie Mathis sur laquelle on dénombre plus de 50 000 véh/j au niveau de la gare. Les contraintes de circulation (sens uniques) influent également sur les volumes de trafic comme par exemple dans le tunnel de la gare. L'Avenue Thiers, au niveau de la gare reçoit environ 8 400 véh/j.

CARACTERISTIQUES DU RESEAU ROUTIER

L'aire d'étude rapprochée est recoupée par la **route métropolitaine M6007 (voie rapide urbaine Pierre Mathis – autoroute urbaine sud – exRN7)** et ses voies d'accès, pénétrante de la ville de Nice. Elle permet de rallier la gare grâce aux demi-échangeurs situés à l'ouest (sortie depuis l'ouest et entrée vers l'ouest), à une entrée vers l'est immédiatement au nord de la gare, et un ¾ d'échangeur à l'est notamment connecté à la Rue Rouget de l'Isle.

Cette voie est en viaduc au sein de l'aire d'étude rapprochée et surplombe la gare de Nice ville. Elle est orientée sud-ouest / nord-est et longe la voie ferrée, comme visible sur le cliché suivant.



Figure 23 : Vue sur la voie Mathis qui surplombe la gare de Nice ville et les voies ferrées (source : Google Earth)

La gare de Nice ville est située au centre d'un maillage composé de **nombreux axes routiers** dont les plus importants sont le boulevard Gambetta à l'ouest, l'avenue Jean Médecin à l'est et l'avenue Thiers au sud.

L'aire d'étude rapprochée comporte également trois parkings publics :

- parc Auto Gare de Nice;
- parc Auto Raimbaldi;
- parc Auto Notre-Dame.

Dans l'aire d'étude rapprochée, le franchissement routier de la gare de Nice ville et des voies ferrées est assuré par :

- plusieurs ponts rail (PRA) dont les principaux sont situés au niveau de la rue Cluvier, du boulevard Gambetta (PRA « Gambetta »), de l'avenue Malausséna / Jean Médecin (PRA Vérola » et des rues Diderot / Miron ;
- **deux tunnels à sens unique** de circulation sous la gare de Nice ville (« tunnel de la gare » et « tunnel Saint-Etienne ») :



Figure 24 : Vue sur l'entrée nord du tunnel de la gare (source : Google Street View)

CIRCULATIONS

En situation actuelle, les niveaux de trafic journaliers sont modérés sur le réseau de voirie local, à l'exception du Bd Gambetta à l'ouest de la gare, mais surtout de la Voie Mathis sur laquelle on dénombre plus de 50 000 véh/j au niveau de la gare. Les contraintes de circulation (sens uniques) influent également sur les volumes de trafic comme par exemple dans le tunnel de la gare. L'avenue Thiers, au niveau de la gare, reçoit environ 8 400 véh/j.



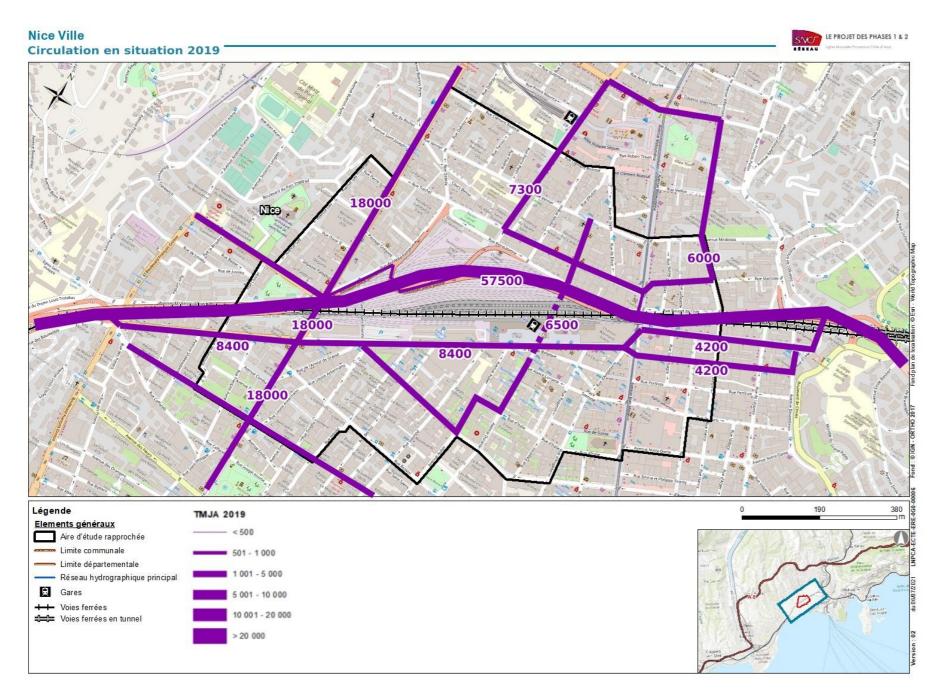


Figure 25 : Cartographie des niveaux de circulation en situation actuelle

3.3.2 TRANSPORT EN COMMUN URBAINS ET INTERMODALITE

L'ESSENTIEL

L'aire d'étude rapprochée est desservie par des lignes de bus et une ligne de tramway de la métropole niçoise.

La Métropole Nice Côte d'Azur exploite, via la Régie Ligne d'Azur, un réseau de transports en commun constitué de lignes de bus et de tramway. L'aire d'étude rapprochée est desservie par plusieurs lignes de bus et une ligne de tramway.

La gare de Nice ville (ou gare Thiers sur le plan ci-après) est desservie par :

- les lignes de bus 57, 64, 70, 71, 75 et 87;
- la ligne de tramway (n°1).



Figure 26 : Extrait du plan du réseau lignes d'Azur (source : Lignes d'Azur)

Etat initial de l'environnement

3.3.3 DOCUMENTS CADRES

DOCUMENTS CADRES A L'ECHELLE REGIONALE

Source : Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, approuvé le 15 octobre 2019, se substitue au schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT).

Ce document est détaillé au sein du Tome 1 – Etude d'impact globale.

A l'échelle du cahier territorial, le SRADDET fixe parmi ses objectifs l'accélération de la réalisation du projet afin de renforcer l'offre des transports du quotidien, et mentionne l'adaptation du plan de voie en gare de Nice ville.

DOCUMENTS CADRES A L'ECHELLE LOCALE

Sources : Directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes, plan local d'urbanisme métropolitain (PLUm) de Nice Côte d'Azur

DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT

La directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes a été approuvée par décret n° 2003-1169 du 2 décembre 2003.

En matière de transports, la DTA prévoit notamment le renforcement de la voie ferrée littoral qui permettra la mise en place d'un cadencement performant de trains express régionaux (TER) compatibles avec la priorité nécessairement accordée aux grandes lignes.

PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS (PDU)

Le plan local d'urbanisme métropolitain (PLUm) de Nice Côte d'Azur approuvé le 25 octobre 2019 tient lieu de plan de déplacements urbain (PDU). Il expose donc :

- Des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) précisant les actions et opérations d'aménagement en matière de transports et déplacement;
- Un programme d'orientations et d'actions (POA) présentant toute mesure ou tout élément d'information nécessaire à la mise en œuvre de la politique des transports et des déplacements et le ou les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics;
- Les principes en matière de transports et de déplacements dans le projet d'aménagement et de développement durables (PADD).

Un extrait du schéma directeur des mobilités à l'horizon 2030 du PDU dans le secteur de l'aire d'étude rapprochée est présenté ci-après :

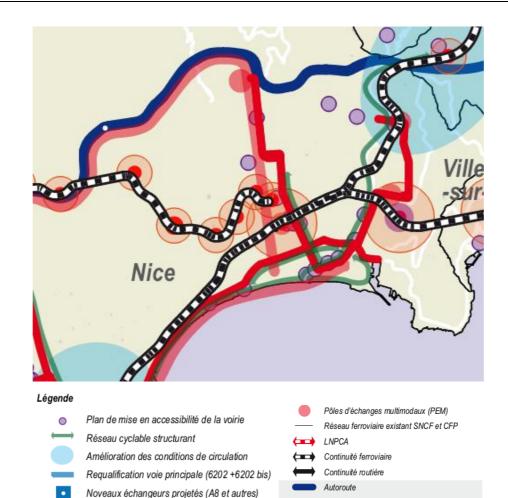


Figure 27 : Extrait du schéma directeur des mobilités à l'horizon 2030 du PDU (source : PLUm Nice Côte d'Azur)

Transport en commun en site propre

Ligne de bus renforcée

Gare SNCF + fréquence

Voie principale

Limite communale

Territoire de la métropole NCA

Les autres mesures communes à l'ensemble du territoire métropolitain, en complément des infrastructures représentées sur le schéma ci-dessus, sont les suivantes :

- Développement des lignes de bus métropolitaines après la mise en service du T2;
- Amélioration de l'accessibilité aux transports en commun et aux équipements publics;
- Développement des bornes de recharge électrique ;
- Une tarification et une billettique uniques (réseau ferré régional, tramway, bus NCA et bus interurbains) ;
- Mise aux normes des tunnels :
- Normes de stationnement en cohérence avec le développement des transports en commun;
- Densification urbaine autour des lignes fortes du réseau de transports en commun, tout en préservant le cadre et la qualité de vie.



3.4 MILIEU PHYSIQUE (HORS EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES)

L'ESSENTIEL SUR LE MILIEU PHYSIQUE (HORS EAUX SUPERFICIELLES ET SOUTERRAINES)

L'aire d'étude rapprochée est concernée par un **climat méditerranéen**, caractérisé par des hivers doux et des étés chauds, un ensoleillement important et des précipitations irrégulières. L'aire d'étude rapprochée est également concernée par le risque de canicule. Le risque d'incendie de forêt y est faible à nul.

Le contexte géologique de l'aire d'étude rapprochée est marqué par la présence de **remblais anthropiques** (en particulier au droit de l'opération de Nice ville où les installations ferroviaires sont en remblai) et d'**alluvions holocènes** sableuses et marneuses jusqu'à 25 m de profondeur environ. L'aire d'étude rapprochée s'inscrit en **zone de sismicité moyenne** et est concernée par trois zones sédimentaires avec effet de site lithologique du **plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRNP) de séismes** (zones B1, B2 et B3). **L'aléa de retrait-gonflement des argiles est moyen**. La commune de Nice présente un potentiel radon de catégorie 1 sur 3.

Le **relief est peu marqué**, en légère pente vers le sud. Les voies ferrées et la gare de Nice ville sont en remblai.

Le niveau d'enjeu intrinsèque de chacune des sous-thématiques relatives au milieu physique (hors eaux souterraines et superficielles) est présenté dans le tableau suivant :

Sous thématique	Niveau d'enjeu
Climat et risques associés	Moyen
Géologie et risques associés	Fort
Relief et topographie	Faible

La méthodologie d'évaluation des enjeux est présentée au chapitre 8 du Tome 1 de la pièce C.

3.4.1 CLIMAT ET RISQUES ASSOCIES

L'ESSENTIEL

L'aire d'étude rapprochée est concernée par un climat méditerranéen, caractérisé par des hivers doux et des étés chauds, un ensoleillement important et des précipitations irrégulières.

L'aire d'étude est exposée au risque de canicule. L'aléa d'incendie de forêt est très faible à nul selon le plan départemental de protection de la forêt contre les incendies (PDPFCI).

DESCRIPTION DU CLIMAT

Sources : Météo-France, fiche climatologique de Nice.

L'aire d'étude rapprochée est localisée sur le littoral des Alpes-Maritimes qui est concerné par un climat méditerranéen, caractérisé par des hivers doux et des étés chauds, un ensoleillement important et des vents violents fréquents. On observe peu de jours de pluie, irrégulièrement répartis sur l'année.

A des hivers et étés secs succèdent des printemps et automnes très arrosés, souvent sous forme d'orages (40 % du total annuel en 3 mois). Ces précipitations peuvent apporter en quelques heures 4 fois plus d'eau que la moyenne mensuelle en un lieu donné, notamment à proximité du relief (épisode méditerranéen).

Ce climat est très peu soumis au gel.

Aucune station Météo-France n'est présente dans l'aire d'étude rapprochée. Les principales données climatiques de la station de Nice aéroport (indicatif : 06088001, altitude : 2 m, latitude : 43°38'54"N, longitude : 07°12'30"E), station Météo-France la plus proche de l'aire d'étude rapprochée (distance d'environ 6 km), sont présentées dans le tableau suivant (moyennes 1981-2010 et records 1942-2020) :

Paramètre	Moyenne / cumul annuel
Température minimale moyenne (record absolu)	12,4°C (-7,2°C)
Température maximale moyenne (record absolu)	19,6°C (+37,7°C)
Température moyenne	16,0°C
Hauteur de précipitations (record absolu en 24h)	733,0 mm (191 mm)
Nombre de jours de pluie ≥ 1mm	61,2 j
Durée d'insolation	2724,2 h
Vitesse du vent moyenné sur 10 mn	3,9 m/s

RISQUE D'INCENDIE DE FORET

Source: Préfecture (https://www.alpes-maritimes.gouv.fr)

La commune de Nice est concernée par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRNP) d'incendie de forêt approuvé le 7 février 2017. L'aire d'étude rapprochée n'est pas concernée par les zonages de ce PPRNP.

D'autre part, le plan départemental de protection de la forêt contre les incendies (PDPFCI) des Alpes-Maritimes pour la période 2019-2029 a été approuvé le 11 mai 2020. L'aire d'étude rapprochée se situe dans la **zone d'aléa nul à très faible** du PDPFCI.

CANICULE

La canicule est définie comme un niveau de très fortes chaleurs le jour et la nuit pendant au moins trois jours consécutifs. Les personnes les plus fragiles (enfants de moins de 4 ans, femmes enceintes, personnes âgées de plus de 65 ans) et les plus exposées à la chaleur (travaux physiques et d'extérieur) sont particulièrement en danger.

Toutes les zones de la commune sont susceptibles d'être exposées à ce risque.

3.4.2 GEOLOGIE ET RISQUES ASSOCIES

L'ESSENTIEL

Le contexte géologique de l'aire d'étude rapprochée est marqué par la présence de remblais anthropiques (en particulier au droit de l'opération de Nice ville où les installations ferroviaires sont en remblai) et d'alluvions holocènes sableuses et marneuses jusqu'à 25 m de profondeur environ.

Le relief est peu marqué, en légère pente vers le sud. Les voies ferrées et la gare de Nice ville sont en remblai.

L'aire d'étude rapprochée s'inscrit en zone de sismicité moyenne et est concernée par trois zones sédimentaires avec effet de site lithologique du plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRNP) de séismes (zones B1, B2 et B3). L'aléa de retrait-gonflement des argiles est moyen. La commune de Nice présente un potentiel radon de catégorie 1 sur 3.

Etat initial de l'environnement

DESCRIPTION DU CONTEXTE GEOLOGIQUE

Sources : Banque du sous-sol du bureau de recherches géologiques et minières (BRGM), carte géologique de Menton-Nice au 1/50.000^è, eaufrance.fr

Selon la carte géologique de Menton-Nice au 1/50.000^è du BRGM dont un extrait est présenté ci-après, le contexte géologique de l'aire d'étude rapprochée est caractérisé par la présence à l'affleurement de formations alluviales (notées Fz sur la carte géologique).

D'après les coupes géologiques disponibles à la banque du sous-sol du BRGM au droit de l'opération, les terrains présents sont les suivants, du haut vers le bas :

- remblais sablo-graveleux sur une épaisseur de l'ordre de 1 à 6 m;
- alluvions holocène (*Fz*) essentiellement sableuses et marneuses jusqu'à 25 à 30 m de profondeur ;
- alluvions quaternaires limoneuses ou marneuses.

La succession lithologique suivante a été rencontrée au droit du forage référencé BSS002HHLA à la banque du sous-sol du BRGM (ouvrage réalisé au droit de la gare de Nice ville) :

Profondeur	Formation	Lithologie	Lithologie	Stratigraphie	Altitude
2.20	Remblais		Remblai sablo-graveleux.		- 18.20
2.20		~ ~ ~ ~ ~ ~			10.20
		. ~ ~ ~ ~ ~			
		~~~~~			
		~ ~ ~ ~ ~			
		~ ~ ~ ~ ~ ~	Marne grise, sable graveleux.		
		~ ~ ~ ~ ~	Marrie grise, sable graveleux.	Holocène	
	Fz	. ~ ~ ~ ~ ~		1101000110	
		~~~~~			
		~ ~ ~ ~ ~			
		. ~ ~ ~ ~ ~			
		~ ~ ~ ~ ~			
18.40 -		0 0 0 0 0			2.00
		00000			
		0 . 0 . 0	Alluvions sablo-graveleuses.		
23.00		00000			-2.60
23.00		. ~ ~ ~ ~ ~			-2.00
		~~~~~			
		~ ~ ~ ~ ~			
		. ~ ~ ~ ~ ~	Marne plus ou moins sableuse		
		~~~~~		Quaternaire	
	Alluvions	~ ~ ~ ~ ~	jaune ou grise.	Quaternane	
		. ~ ~ ~ ~ ~			
	Quaternaires	~ ~ ~ ~ ~ ~			
34.30 -		~ ~ ~ ~ ~			-13.90
34.30		- ~ - ~ - ~ -			-13.90
		- ~ - ~ - ~ -	Marne sableuse.	Pliocène	
		~ - ~ - ~ - ~	marne sableuse.	supérieur à	
20.50		- ~ - ~ - ~ -		Pléistocène	40.40
39.50		~ ^ ~	Poudingue. Poudingue du Var.	inférieur	-19.10

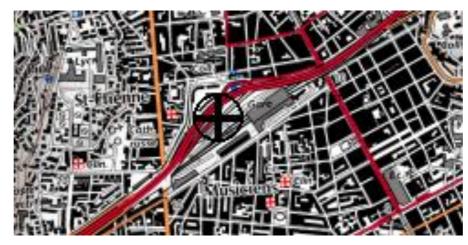
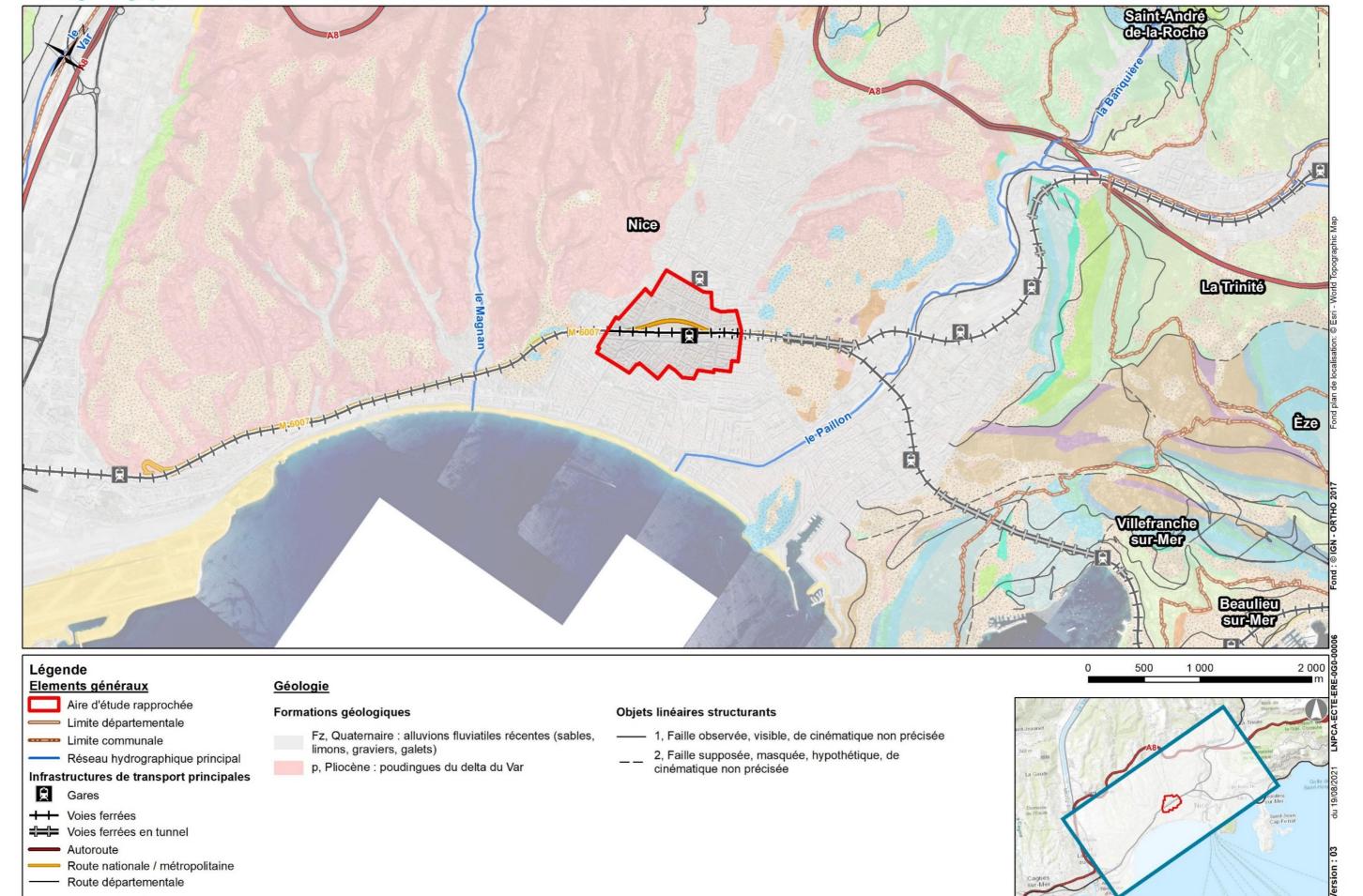


Figure 28 : Coupe géologique vérifiée du forage BSS002HHLA et plan de localisation (BSS du BRGM)

Des formations géologiques karstiques sont présentes plus en profondeur (formations calcaires jurassiques des Préalpes niçoises).



Etat initial de l'environnement

RISQUE SISMIQUE

Sources: Géorisques (https://www.georisques.gouv.fr), Préfecture (https://www.alpes-maritimes.gouv.fr)

Depuis le 22 octobre 2010, la France dispose d'un zonage sismique divisant le territoire national en cinq zones de sismicité croissante en fonction de la probabilité d'occurrence des séismes (Arrêté du 22 octobre 2010 relatif à la classification et aux règles de construction parasismique applicables aux bâtiments de la classe dite « à risque normal »). Ces zones sont :

- zone 1 : sismicité très faible ;
- zone 2 : sismicité faible ;
- zone 3 : sismicité modérée ;
- zone 4 : sismicité moyenne ;
- zone 5 : sismicité forte.

L'aire d'étude rapprochée est localisée en zone de sismicité de niveau 4, c'est à dire une zone de sismicité moyenne.

La commune de Nice est concernée par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRNP) de séismes approuvé le 28 janvier 2019. Comme représenté sur la figure suivante, l'aire d'étude rapprochée recoupe trois zones sédimentaires avec effet de site lithologique, c'est-à-dire avec une modification du mouvement sismique induite par les couches géologiques superficielles :

- zone B1 : sédiment peu épais, avec effet de site lithologique ;
- zone B2 : sédiment d'épaisseur moyenne, avec effet de site lithologique ;
- zone B3 : sédiment épais, avec effet de site lithologique.

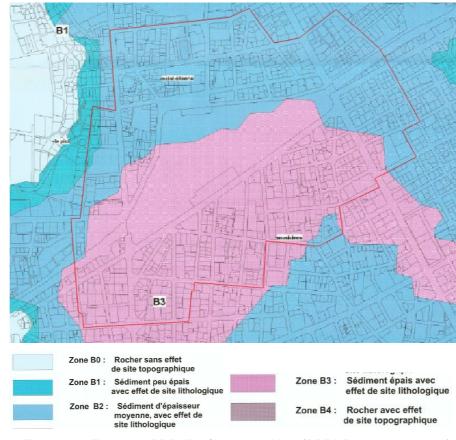


Figure 29 : Extrait du PPRNP séismes de Nice (PPRNP de janvier 2019)

RISQUE DE RETRAIT / GONFLEMENT D'ARGILES

Sources: Géorisques (https://www.georisques.gouv.fr), Préfecture (https://www.alpes-maritimes.gouv.fr)

L'aléa de **retrait-gonflement des argiles est moyen** au droit de l'aire d'étude rapprochée. Cet aléa est lié aux variations de teneur en eau des sols argileux.



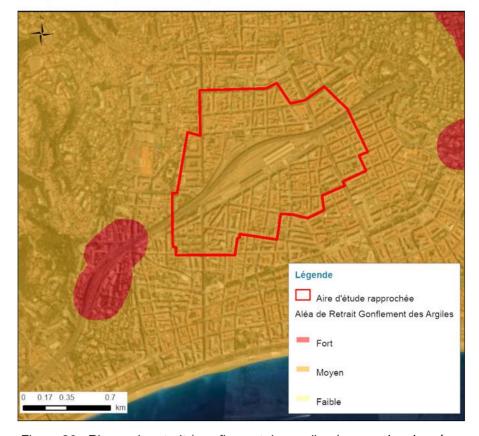


Figure 30 : Risque de retrait / gonflement des argiles (source des données : Géorisques)

RISQUE DE MOUVEMENTS DE TERRAIN

Sources: Géorisques (https://www.georisques.gouv.fr), Préfecture (https://www.alpes-maritimes.gouv.fr)

Aucune cavité souterraine et aucun mouvement de terrain n'est recensé dans l'aire d'étude rapprochée.

La commune de Nice est concernée par :

- un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRNP) de mouvements de terrain et de cavités souterraines approuvé le 5 décembre 2008 (secteur Cimiez);
- un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRNP) de mouvements de terrain dont la dernière modification a été approuvée le 16 mars 2020 (hors secteur Cimiez).

L'aire d'étude rapprochée ne recoupe pas les zonages de ces deux PPRNP relatifs aux mouvements de terrain.



POTENTIEL RADON

Source: Géorisques (https://www.georisques.gouv.fr)

Le radon est un gaz radioactif d'origine naturelle considéré comme la deuxième cause de cancers des poumons en France après le tabac.

Si la géologie est un des principaux facteurs influant sur les niveaux de concentration en radon, d'autres facteurs sont également importants tels que les caractéristiques du sous-sol (existence de failles, cavités minières...) ou des constructions (étanchéité entre le sol et l'habitation, matériaux de construction utilisés, etc.).

Issu de la désintégration de l'uranium et du radium présent dans la croûte terrestre, une partie du radon produit par les roches peut parvenir à l'air que nous respirons. Mais s'il se dilue rapidement dans l'air, il peut atteindre des concentrations élevées dans des lieux confinés tels que les habitations pouvant atteindre plusieurs milliers de Bq/m³.

La ville de Nice présente un **potentiel radon de catégorie 1** (niveau 1 sur 3 - Catégorie où les teneurs en uranium dans les formations géologiques sont les plus faibles comparativement aux autres formations).

3.4.3 RELIEF ET TOPOGRAPHIE

Sources: Geoportail, carte topographique (https://fr-fr.topographic-map.com).

La topographie de l'aire d'étude rapprochée est relativement plane, en légère pente vers le sud. Les altitudes sont comprises entre 5 et 25 m NGF.

Les voies ferrées et la gare de Nice ville sont en remblai dans le secteur de l'opération.



Figure 31 : Relief de l'aire d'étude rapprochée (source : topographicmap.com)



3.5 ENVIRONNEMENT PHYSIQUE: EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES

L'ESSENTIEL SUR LE MILIEU PHYSIQUE : EAUX SUPERFICIELLES ET SOUTERRAINES

Eaux souterraines / hydrogéologie

L'aire d'étude rapprochée est concernée par trois masses d'eaux souterraines superposées: Alluvions des basses vallées littorales des Alpes-Maritimes (Siagne, Loup et Paillon) (FRDG386), Poudingues pliocènes de la basse vallée du Var (FRDG244) et Massifs calcaires jurassiques des Préalpes niçoises (FRDG175). Selon le SDAGE, ces trois masses d'eau présentent un bon état quantitatif et qualitatif.

Les eaux souterraines sont présentes à une profondeur relativement faible au droit de l'aire d'étude rapprochée (de l'ordre de 1 à 8 m d'après les données disponibles) mais ne sont toutefois pas affleurantes au droit du remblai ferroviaire.

Les masses d'eaux souterraines sont principalement exploitées pour un usage d'adduction en eau potable et industrielle et par les carrières. L'aire d'étude rapprochée ne recoupe toutefois pas d'aire d'alimentation de captage public ni de périmètre de protection de captage public d'alimentation en eau potable. Elle n'est pas concernée par une zone de répartition des eaux. Six forages sont recensés dans la banque du sous-sol du BRGM au sein de l'aire d'étude rapprochée : trois ouvrages de suivi du niveau des eaux souterraines, un forage d'eau collective et deux ouvrages dont l'usage n'est pas renseigné.

Eaux superficielles

Concernant les eaux superficielles, l'aire d'étude rapprochée est localisée dans le bassin versant des Paillons et Côtiers est (LP_15_11) et ne recoupe aucun cours d'eau. Trois écoulements enterrés, ne présentant pas d'enjeu particulier, l'interceptent.

Risque inondation

L'aire d'étude rapprochée est potentiellement sujette aux débordements de nappes. L'opération étant située en remblai, elle est a priori peu concernée par ce risque. En termes de risque d'inondation par les eaux superficielles, l'aire d'étude rapprochée est intégralement concernée par le lit majeur du ruisseau le Magnan selon l'atlas des zones inondables. Elle n'est toutefois pas incluse dans les surfaces inondables du territoire à risque important d'inondation (TRI) de Nice-Cannes-Mandelieu, ni dans les zonages réglementaires des plans de prévention des risques naturels prévisibles (PPRNP) inondations de la basse vallée du Var et du Paillon aval. L'aire d'étude rapprochée n'est pas concernée par le risque de submersion marine. Elle est potentiellement concernée par le risque de ruissellement urbain.

Le **niveau d'enjeu** intrinsèque de chacune des sous-thématiques relatives aux milieux aquatiques est présenté dans le tableau suivant :

Sous thématique	Niveau d'enjeu
Eaux souterraines	Très fort
Etat qualitatif et quantitatif des eaux souterraines	Fort
Usages des eaux souterraines	Moyen
Eaux superficielles	Faible
Hydrologie	Sans enjeu
Qualité des eaux superficielles	Sans enjeu
Usages des eaux superficielles	Sans enjeu
Risques naturels liés aux eaux souterraines et superficielles	Moyen

La méthodologie d'évaluation des enjeux est présentée au chapitre 8 du Tome 1 de la pièce C.

3.5.1 EAUX SOUTERRAINES

L'ESSENTIEL

L'aire d'étude rapprochée est concernée par trois masses d'eaux souterraines superposées : Alluvions des basses vallées littorales des Alpes-Maritimes (Siagne, Loup et Paillon) (FRDG386), Poudingues pliocènes de la basse vallée du Var (FRDG244) et Massifs calcaires jurassiques des Préalpes niçoises (FRDG175). Les eaux souterraines sont présentes à une profondeur relativement faible au droit de l'aire d'étude rapprochée (de l'ordre de 1 à 8 m d'après les données disponibles) mais ne sont toutefois pas affleurantes au droit du remblai ferroviaire.

Les trois masses d'eau souterraines présentes au droit de l'aire d'étude rapprochée présentent un bon état quantitatif et qualitatif. La préservation de ce bon état constitue un enjeu fort.

Les masses d'eaux souterraines sont principalement exploitées pour un usage d'adduction en eau potable et industrielle et par les carrières. L'aire d'étude rapprochée ne recoupe toutefois pas d'aire d'alimentation de captage public ni de périmètre de protection de captage public d'alimentation en eau potable. Elle n'est pas concernée par une zone de répartition des eaux. Six forages sont recensés dans la banque du sous-sol du BRGM au sein de l'aire d'étude rapprochée : trois ouvrages de suivi du niveau des eaux souterraines, un forage d'eau collective et deux ouvrages dont l'usage n'est pas renseigné.

MASSES D'EAU SOUTERRAINES

Sources : DREAL (http://carto.geo-ide.application.developpement-durable.gouv.fr), schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée

Selon le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée, l'aire d'étude rapprochée s'inscrit au droit des trois masses d'eaux souterraines suivantes :

- alluvions des basses vallées littorales des Alpes-Maritimes (Siagne, Loup et Paillon) (code FRDG386), présente uniquement à l'extrémité sud-est de l'aire d'étude rapprochée;
- poudingues pliocènes de la basse vallée du Var (code FRDG244), présente sur la majeure partie de l'aire d'étude rapprochée, ainsi qu'à l'extrémité sud-est de l'aire d'étude où elle est située sous la masse d'eau FRDG386;
- massifs calcaires jurassiques des Préalpes niçoises (code FRDG175), présente sous la masse d'eau précédente sur l'ensemble de l'aire d'étude rapprochée.

ALLUVIONS DES BASSES VALLEES LITTORALES DES ALPES-MARITIMES (SIAGNE, LOUP ET PAILLON) (FRDG386)

Centrée sur l'agglomération de Nice, l'aquifère des paillons s'étend sur près de 5 km suivant une direction nord-sud, le long du cours du Paillon de Nice, qui reçoit en affluent rive droite le Paillon de Contes, dont la partie aval est incluse dans l'entité.

Le matériel alluvial est essentiellement constitué de sédiments de nature grossière contenant une nappe continue mais hétérogène. On peut cependant caractériser une nappe superficielle et une nappe profonde.

Ses principales caractéristiques sont les suivantes :

- ressource d'importance restreinte ;
- aquifère monocouche renfermant une nappe libre en amont, en partie captive en aval ;
- profondeur moyenne des eaux de 4 m par rapport à la surface du sol :
- nappe alimentée par les eaux de surface (Paillon), par les nappes alluviales située à l'ouest de la colline de Cimiez et par les apports souterrains par les massifs calcaires jurassiques;
- ressource utilisée pour des usages industriels ;
- nappe fortement vulnérable de par l'urbanisation massive de la zone et la faible épaisseur des limons pouvant permettre de protéger la ressource.

POUDINGUES PLIOCENES DE LA BASSE VALLEE DU VAR (FRDG244)

L'entité des poudingues pliocènes affleure dans l'ouest du département des Alpes-Maritimes et de la commune de Nice, en particulier dans la basse vallée du Var. Ils constituent en effet en grande partie le sous-bassement de cette vallée qui s'étire sur 25 km entre la confluence de la Vésubie et la mer.



Les poudingues pliocènes constituent un aquifère au faciès très homogène présentant une forte épaisseur (300 à 400 m) et un pendage faible de 10-20° incliné vers la mer (la principale direction d'écoulement est nord - sud).

Leurs principales caractéristiques sont les suivantes :

- caractéristiques hydrodynamiques globalement moyennes, exploitation directe difficile de l'aquifère. Cependant les poudingues ont une très grande capacité d'emmagasinement des eaux qu'ils restituent lentement à leurs exutoires;
- aquifère monocouche renfermant une nappe libre, ou captive sous couverture alluviale ;
- nappe alimentée par les précipitations et par la drainance depuis le substratum (calcaires Jurassique) lorsque les marnes sont absentes :
- ressource utilisée pour l'alimentation en eau potable ;
- vulnérabilité moyenne aux pollutions et aux sécheresses.

MASSIFS CALCAIRES JURASSIQUES DES PREALPES NIÇOISES (FRDG175)

Cette entité s'étend sur la zone sud et sud-est de l'Arc de Nice. Elle est délimitée à l'ouest par le bassin versant du Var, au nord par le bassin versant de la Vésubie et de la Bévéra, au sud par la mer méditerranée et à l'est par la frontière franco-italienne.

Les écoulements s'effectuent dans des chenaux de dissolution, organisés en un réseau complexe de conduits karstiques (fissures, galeries, puits) ; ils sont stoppés en profondeur par les argiles triasiques. Globalement les écoulements des écailles méridionales se font de l'est vers l'ouest, par le plongement des structures dans la vallée du Paillon et du nord vers le sud, par l'intermédiaire des failles majeures (Peille-laghet, Peille-col de guerre, Breil-Sospel-Monaco).

Ses principales caractéristiques sont les suivantes :

- ressource d'importance, dont les limites ainsi que les voies de drainage sont mal connues
- aquifère monocouche renfermant une nappe libre, localement captive sous le paillon;
- nappe alimentée par les précipitations ;
- ressource utilisée pour l'alimentation en eau potable ;
- vulnérabilité forte aux pollutions.

CARACTERISTIQUES HYDROGEOLOGIQUES LOCALES

Source: SDAGE Rhône-Méditerranée, banque du sous-sol du BRGM

Un point référencé dans la banque du sous-sol du BRGM au droit de l'opération de Nice ville (sur le parvis de la gare, a priori au droit du remblai ferroviaire) indique une présence de l'eau à environ 8 m de la surface.

D'autres points indiquent une présence de la nappe à une profondeur moins importante, de l'ordre de 1 à 5 m par rapport à la surface.

D'après les données disponibles, les eaux souterraines sont présentes à une profondeur relativement faible dans l'aire d'étude rapprochée mais ne sont toutefois pas affleurantes, notamment au droit du remblai ferroviaire.

ETAT QUANTITATIF ET QUALITATIF DES EAUX SOUTERRAINES

Source: SDAGE Rhône-Méditerranée

Les trois masses d'eau souterraines présentes au droit de l'aire d'étude rapprochée présentent un bon état quantitatif et qualitatif (2007-2013). L'état qualitatif et quantitatif des masses d'eau souterraines du SDAGE est synthétisé dans le tableau suivant :

Code masse d'eau	Nom masse d'eau	Etat quantitatif	Etat qualitatif
FRDG386	Alluvions des basses vallées littorales des Alpes- Maritimes (Siagne, Loup et Paillon)	Bon	Bon
FRDG244	Poudingues pliocènes de la basse vallée du Var	Bon	Bon
FRDG175	Massifs calcaires jurassiques des Préalpes niçoises	Bon	Bon

Les trois masses d'eaux souterraines rencontrées au droit de l'aire d'étude rapprochée ont un objectif de bon état quantitatif et chimique en 2015 :

Code masse d'eau	Nom masse d'eau	Objectif d'état quantitatif	Echéance	Objectif d'état chimique	Echéance
FRDG386	Alluvions des basses vallées littorales des Alpes- Maritimes	Bon état	2015	Bon état	2015
FRDG244	Poudingues pliocènes de la basse vallée du Var	Bon état	2015	Bon état	2015
FRDG175	Massifs calcaires jurassiques des Préalpes niçoises	Bon état	2015	Bon état	2015

USAGES DES EAUX SOUTERRAINES

Sources : aires d'alimentation de captages (https://aires-captages.fr), banque du sous-sol du bureau de recherches géologiques et minières (BRGM), SDAGE Rhône-Méditerranée, Agence de l'Eau, Agence régionale de santé (ARS)

Les fiches de caractérisation de l'Agence de l'Eau rendent compte de l'état de connaissance 2014 des principaux usages des masses d'eaux souterraines interceptées par la zone d'étude rapprochée :

- FRDG386 Alluvions des basses vallées littorales des Alpes-Maritimes (Siagne, Loup et Paillon) :
 - 8 400 000 m³ prélevés pour un usage d'adduction en eau potable (AEP), soit 90,1 % des prélèvements dans cette masse d'eau ;
 - 22 100 m³ prélevés dans le cadre de l'exploitation de carrières, soit 0,2 % des prélèvements dans cette masse d'eau ;
 - 897 200 m³ prélevés pour un usage industriel, soit 9,6 % des prélèvements dans cette masse d'eau;
- FRDG244 Poudingues pliocènes de la basse vallée du Var : 607 700 m³ prélevés pour un usage industriel ;
- FRDG175 Massifs calcaires jurassiques des Préalpes niçoises : 390 800 m³ prélevés pour un usage d'adduction en eau potable (AEP).



Six forages sont recensés dans la banque du sous-sol du BRGM au sein de l'aire d'étude rapprochée : trois ouvrages de suivi du niveau des eaux souterraines, un forage d'eau collective et deux ouvrages dont l'usage n'est pas renseigné.

Toutefois, l'aire d'étude rapprochée ne recoupe pas d'aire d'alimentation de captage public ni de périmètre de protection de captage public d'alimentation en eau potable. Elle n'est pas concernée par une zone de répartition des eaux (ZRE : zones présentant une insuffisance, autre qu'exceptionnelle, des ressources par rapport aux besoins définies en application de l'article R211-71 du code de l'environnement).

3.5.2 EAUX SUPERFICIELLES

L'ESSENTIEL

L'aire d'étude rapprochée est localisée dans le bassin versant des Paillons et Côtiers est (LP_15_11) et ne recoupe aucun cours d'eau. Trois écoulements enterrés, ne présentant pas d'enjeu particulier, interceptent l'are d'étude rapprochée.

L'aire d'étude rapprochée ne recoupe pas de périmètre de protection de prise d'eau superficielle à usage d'alimentation en eau potable (AEP) publique.

Aucune zone de baignade n'est recensée dans l'aire d'étude rapprochée.

MASSES D'EAU SUPERFICIELLES

Sources: DREAL (http://carto.geo-ide.application.developpement-durable.gouv.fr), geoportail, SDAGE Rhône-Méditerranée

L'aire d'étude rapprochée est localisée au sein du bassin versant des Paillons et Côtiers est (LP_15_11). Elle ne recoupe aucune masse d'eau de rivière du SDAGE ni aucun cours d'eau, le plus proche, nommé Le Paillon, étant situé à environ 900 m à l'est.

Selon le diagnostic architectural, urbain, paysager, patrimonial et environnemental établi dans le cadre de l'élaboration de l'aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP) « Promenade des Anglais et les quartiers qui se sont constitués au nord possédant un patrimoine architectural lié au tourisme hivernal et au début du tourisme estival », l'aire d'étude rapprochée est concernée par 3 écoulements :

- vallon de la Mantica ;
- vallon de Saint Barthelemy;
- vallon de Saint Michel.

Il s'agit de petits écoulements qui ont été enterrés au fur et à mesure de l'urbanisation du secteur.

L'aire d'étude rapprochée n'est pas concernée par une masse d'eau de plan d'eau.

HYDROLOGIE

Source: Eau-France

Aucun des écoulements présents dans l'aire d'étude rapprochée ou ses abords ne fait l'objet de mesures hydrologiques (hauteurs / débits)

QUALITE DES EAUX SUPERFICIELLES

Source: SDAGE Rhône-Méditerranée

Aucun des écoulements présents au droit de l'aire d'étude rapprochée ne fait l'objet d'un suivi qualitatif.

CLASSEMENT DES COURS D'EAU AU TITRE DE L'ARTICLE L.214-17 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Dans le département des Alpes-Maritimes, les arrêtés de classement des cours d'eau fixant les cours d'eau classés en liste 1 et en liste 2 en application de l'article L.214-17 du Code de l'Environnement ont été pris le 19 juillet 2013.

Aucun des cours d'eau classés n'est présent dans l'aire d'étude rapprochée.

USAGES DES EAUX SUPERFICIELLES

Sources : Ministère de la Santé (https://baignades.sante.gouv.fr) ; Agence régionale de santé

L'aire d'étude rapprochée ne recoupe pas de périmètre de protection de prise d'eau superficielle à usage d'alimentation en eau potable (AEP) publique.

Aucune zone de baignade n'est recensée dans l'aire d'étude rapprochée.

3.5.3 RISQUES NATURELS LIES AUX EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES

L'ESSENTIEL

L'aire d'étude rapprochée est potentiellement sujette aux débordements de nappes.

En termes de risque d'inondation par les eaux superficielles, l'aire d'étude rapprochée est dans son intégralité concernée par le lit majeur du ruisseau le Magnan selon l'atlas des zones inondables. L'aire d'étude rapprochée est située à l'extérieur des zones de probabilité de crue du territoire à risque important d'inondation (TRI) de Nice-Cannes-Mandelieu et n'est pas concernée par un zonage de plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRNP) inondations.

L'aire d'étude rapprochée n'est pas concernée par le risque de submersion marine. Elle est potentiellement concernée par le risque de ruissellement urbain.

REMONTEES DE NAPPE

Source : Géorisques (https://www.georisques.gouv.fr)

L'aire d'étude rapprochée s'inscrit dans une zone potentiellement sujette aux débordements de nappe. L'opération étant située en remblai, elle est a priori peu concernée par ce risque.

Risque de remontée de nappe

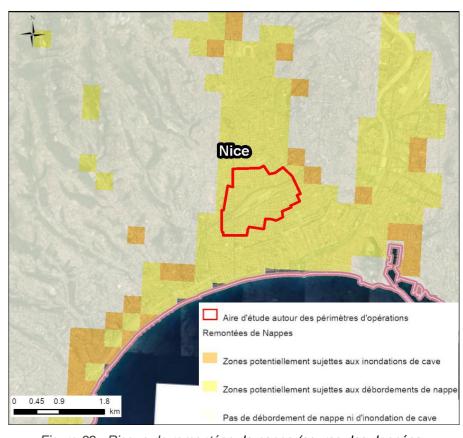


Figure 32 : Risque de remontées de nappe (source des données : Géorisques)

RISQUE INONDATION

DIRECTIVE INONDATION (TRI)

Source : Territoire à risque important d'inondation (TRI) de Nice-Cannes-Mandelieu

La directive relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation (DI) vise à réduire les conséquences négatives des inondations sur la santé humaine, l'environnement, le patrimoine culturel et l'activité économique. La transposition de cette directive prévoit une mise en œuvre à trois niveaux : national-bassin Rhône-Méditerranée-territoire à risques d'inondation importants (TRI).



Un Territoire à risque important d'inondation (TRI) est une zone où les enjeux potentiellement exposés aux inondations sont les plus importants (comparés à la situation du district hydrographique), ce qui justifie une action volontariste et à court terme de la part de l'État et des parties prenantes concernées devant aboutir à la mise en place obligatoire de stratégies locales de gestion des risques d'inondation (SLGRI).

Il s'agit donc à la fois d'agir là où les enjeux sont les plus menacés, mais également d'agir là où il y a le plus à gagner en matière de réduction des dommages liés aux inondations.

Cette sélection ne signifie nullement qu'en dehors des territoires retenus, les risques d'inondation n'existent pas, ou qu'ils peuvent être négligés.

Les critères nationaux de caractérisation de l'importance du risque d'inondation fixés par l'arrêté du 27 avril 2012 sont les suivants :

- les impacts potentiels sur la santé humaine ;
- les impacts potentiels sur l'activité économique.

Ces impacts sont évalués notamment au regard de la population permanente résidant en zone potentiellement inondable et du nombre d'emplois situés en zone potentiellement inondable (informations fournies par les Evaluations Préliminaires des Risques d'Inondation).

L'aire d'étude rapprochée appartient au territoire à risque important d'inondation (TRI) de Nice - Cannes - Mandelieu. La cartographie du TRI a fait l'objet d'un arrêté du préfet coordonnateur de bassin le 20 décembre 2013.

Le TRI englobe toutes les communes littorales de Mandelieu à Nice.

Ainsi, pas moins de 364 000 habitants permanents sont menacés par les débordements de cours d'eau et un peu plus de 22 000 par la submersion marine, soit respectivement 43,5% et 2,6% de la population du TRI.



Figure 33 : TRI de Nice-Cannes-Mandelieu : Carte de situation des communes concernées (source : Rapport explicatif de la cartographie du TRI Nice-Cannes-Mandelieu, décembre 2013)

La Directive Inondation impose la réalisation de cartographies des surfaces inondables pour trois types de scénarios : un événement fréquent (forte probabilité), un événement moyen et un événement extrême (faible probabilité).

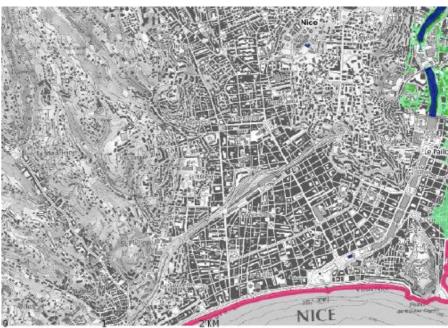
La circulaire du 16 Juillet 2012 relative à la mise en œuvre de la phase « cartographie » de la directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation a précisé ces gammes d'événements :

- l'aléa de forte probabilité, est un événement provoquant les premiers dommages conséquents, commençant à un temps de retour de 10 ans et dans la limite d'une période de retour de l'ordre de 30 ans. Il s'agit de l'événement fréquent;
- l'aléa de probabilité moyenne est un événement ayant une période de retour comprise entre 100 et 300 ans qui correspond dans la plupart des cas à l'aléa de référence des PPRI s'il existe ». Il s'agit de l'événement moyen;
- l'aléa de faible probabilité, dénommé événement extrême, est un phénomène d'inondation exceptionnel inondant toute la surface alluviale fonctionnelle (...). A titre indicatif, une période de retour d'au moins 1 000 ans est recherchée.

La cartographie des surfaces inondables par un événement moyen sur le Var a notamment été réalisée sur la base de l'étude qui a servi à l'élaboration du PPRI de la Basse Vallée du Var.

Le scénario retenu pour la cartographie de l'événement moyen est celui considérant la crue de référence PPRI du Var (Q=3 800m³/s) avec les Vallons en crue décennale et sans digue.

L'aire d'étude rapprochée est située à l'extérieur des surfaces inondables par débordement du Paillon, comme présenté sur l'extrait de la carte de synthèse des surfaces inondables ci-après :



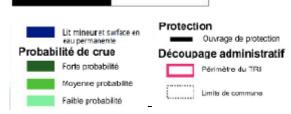


Figure 34 : Extrait de la carte de synthèse des surfaces inondables débordement du Paillon (source : TRI de Nice-Cannes-Mandelieu)

PLAN DE PREVENTION DES RISQUES (PPR)

Source : Plans de prévention des risques d'inondation de Nice

La commune de Nice est concernée par les plans de prévention des risques naturels prévisibles (PPRNP) inondations :

- de la basse vallée du Var dont la dernière modification a été approuvée le 2 décembre 2020;
- du Paillon aval, approuvé le 17 novembre 1999 et qui est en cours de révision.

L'aire d'étude rapprochée n'est pas concernée par les zonages réglementaires de ces PPRNP.



La commune de Nice est également concernée par un porter à connaissance (PAC) de submersion marine de novembre 2017. L'aire d'étude rapprochée n'est pas située dans les zones potentiellement submersibles des cartographies de ce PAC.

ATLAS DES ZONES INONDABLES (AZI)

Source: Atlas des zones inondables, DREAL (http://carto.geo-ide.application.developpement-durable.gouv.fr/1131/environnement.map)

L'Atlas des zones inondables (AZI) est un outil de connaissance et d'information sur les zones inondables par débordement de cours d'eau. Contrairement aux plans de prévention des risques qui sont, en tant que servitudes d'utilité publique, annexés au plan local d'urbanisme, l'atlas des zones inondables ne constitue pas un document réglementaire directement opposable, mais il contribue à une prise en compte du risque d'inondation.

Selon l'atlas des zones inondables dont un extrait est présenté ciaprès, l'aire d'étude rapprochée est dans son intégralité concernée par le lit majeur du ruisseau le Magnan qui n'est pas couvert par les PPRNP inondation de la basse vallée du Var et du Paillon aval.

RUISSELLEMENT URBAIN

Source : PLUm de Nice Côte d'Azur (diagnostic territorial, partie 1)

Le risque pluvial urbain se concentre dans les communes les plus urbanisées dans les fonds de vallée aujourd'hui totalement artificialisées. L'aire d'étude rapprochée, qui s'inscrit dans un environnement très urbanisé et qui recoupe plusieurs vallons (aujourd'hui canalisés) est potentiellement concernée par ce risque.

3.5.4 DOCUMENTS CADRES

DOCUMENTS CADRES A L'ECHELLE NATIONALE ET TERRITORIALE

La gestion équilibrée et durable de la ressource en eau est encadrée, à l'échelle nationale et territoriale, par les dispositions et orientations des documents suivants :

- Directive cadre sur l'eau (DCE) adoptée par le Parlement Européen et le Conseil le 23 octobre 2000 et transposée en droit français le 21 avril 2004, notamment au sein des articles L211-1 et D211-10 du code de l'environnement;
- Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2016-2021 du bassin Rhône-Méditerranée approuvé par le préfet coordonnateur de bassin le 3 décembre 2015. Le futur SDAGE 2022-2027 est en cours d'élaboration :
- territoire à risque important d'inondation (TRI) de Nice-Cannes-Mandelieu dont la cartographie des surfaces inondables et des

risques ont été approuvées par arrêté du préfet coordonnateur de bassin Rhône Méditerranée le 20 décembre 2013 ;

• plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) 2016-2021 du bassin Rhône-Méditerranée approuvé le 7 décembre 2015.

Ces documents sont détaillés au sein du Tome 1 – Etude d'impact globale.

DOCUMENTS CADRES A L'ECHELLE LOCALE

La gestion équilibrée et durable de la ressource en eau se décline à l'échelle locale selon le schéma suivant :

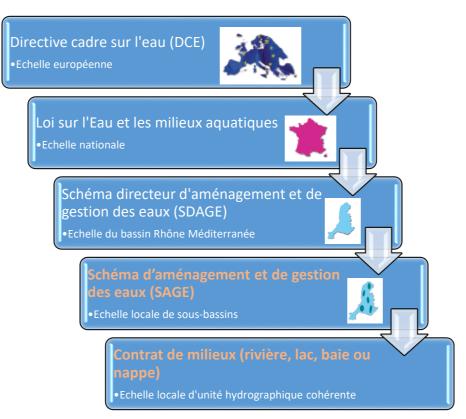


Figure 35 : Gestion de la ressource en eau à l'échelle locale

SCHEMA D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SAGE)

L'aire d'étude rapprochée est localisée dans le périmètre du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Nappe et Basse Vallée du Var qui est en cours de mise en œuvre. Il a été approuvé le 7 juin 2007 et révisé par arrêté préfectoral le 9 août 2016.

Les enjeux de ce SAGE sont la protection de la ressource en eau, la restauration physique du fleuve Var et la maîtrise de l'urbanisation et lutte contre les inondations.

CONTRAT DE MILIEU

L'aire d'étude rapprochée s'inscrit dans le périmètre de trois contrats de milieu qui sont à ce jour achevés :

- Baie d'Azur d'Antibes à Cap d'Ail (eaux côtières et littorales), contrat clos le 23 janvier 2017;
- Nappe et Basse Vallée du Var (eaux douces superficielles), achevé (a priori en 2016) ;
- Paillons (eaux douces superficielles et eaux souterraines), achevé le 31 décembre 2017.

STRATEGIE LOCALE DE GESTION DES RISQUES INONDATION (SLGRI)

La gestion du risque inondation se décline à l'échelle locale selon le schéma suivant :

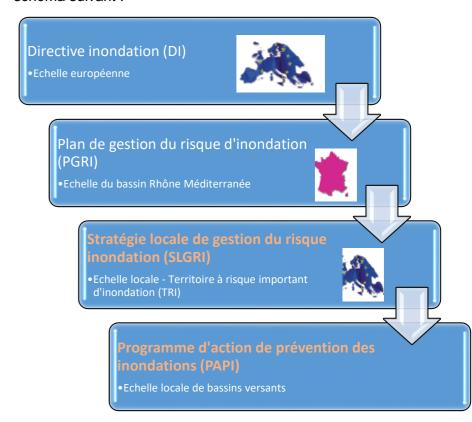


Figure 36 : Gestion du risque inondation à l'échelle locale

L'aire d'étude rapprochée s'inscrit dans le périmètre de la stratégie locale de gestion du risque inondation (SLGRI) 2016-2021 du territoire à risque important d'inondation Nice-Cannes-Mandelieu La Napoule, arrêtée par le préfet des Alpes-Maritimes le 20 décembre 2016.

La SLGRI s'inscrit dans le cadre de la transposition française de la directive européenne « inondation » et constitue la déclinaison au niveau local des principes du plan de gestion du risque d'inondation (PGRI) élaboré à l'échelle du bassin Rhône-méditerranée.

LE PROJET DES PHASES 1 & 2



Cette stratégie se traduit de manière opérationnelle par la poursuite de 5 grands objectifs déclinés en mesures concrètes :

- améliorer la prise en compte du risque d'inondation et de ruissellement urbain dans l'aménagement du territoire et l'occupation des sols ;
- améliorer la prévision des phénomènes hydrométéorologiques et se préparer à la crise ;
- poursuivre la restauration des ouvrages de protection et favoriser les opérations de réduction de l'aléa :
- améliorer la perception et la mobilisation des populations face au risque inondation;
- fédérer les acteurs du TRI 06 autour de la gestion du risque inondation.

Ces objectifs ont été déclinés en 21 mesures de manière à répondre aux enjeux du TRI, au retour d'expérience des inondations du 3 octobre 2015 et à l'instruction du Gouvernement du 31 décembre 2015 relative à la prévention des inondations et aux mesures particulières pour l'arc méditerranéen face aux événements météorologiques extrêmes.

Les mesures de la SLGRI, arrêtée par le Préfet le 20 décembre 2016, sont mises en œuvre de manière opérationnelle par une série d'actions spécifiques mais également par le biais des 7 PAPI du TRI.

PROGRAMMES D'ACTION DE PREVENTION DES INONDATIONS (PAPI)

Sources: Georisques, SMIAGE (https://www.smiage.fr)

L'aire d'étude rapprochée s'inscrit en partie dans le périmètre du programme d'action de prévention des inondations (PAPI) Paillons pour les aléas inondation par submersion marine et inondation par crue torrentielle.



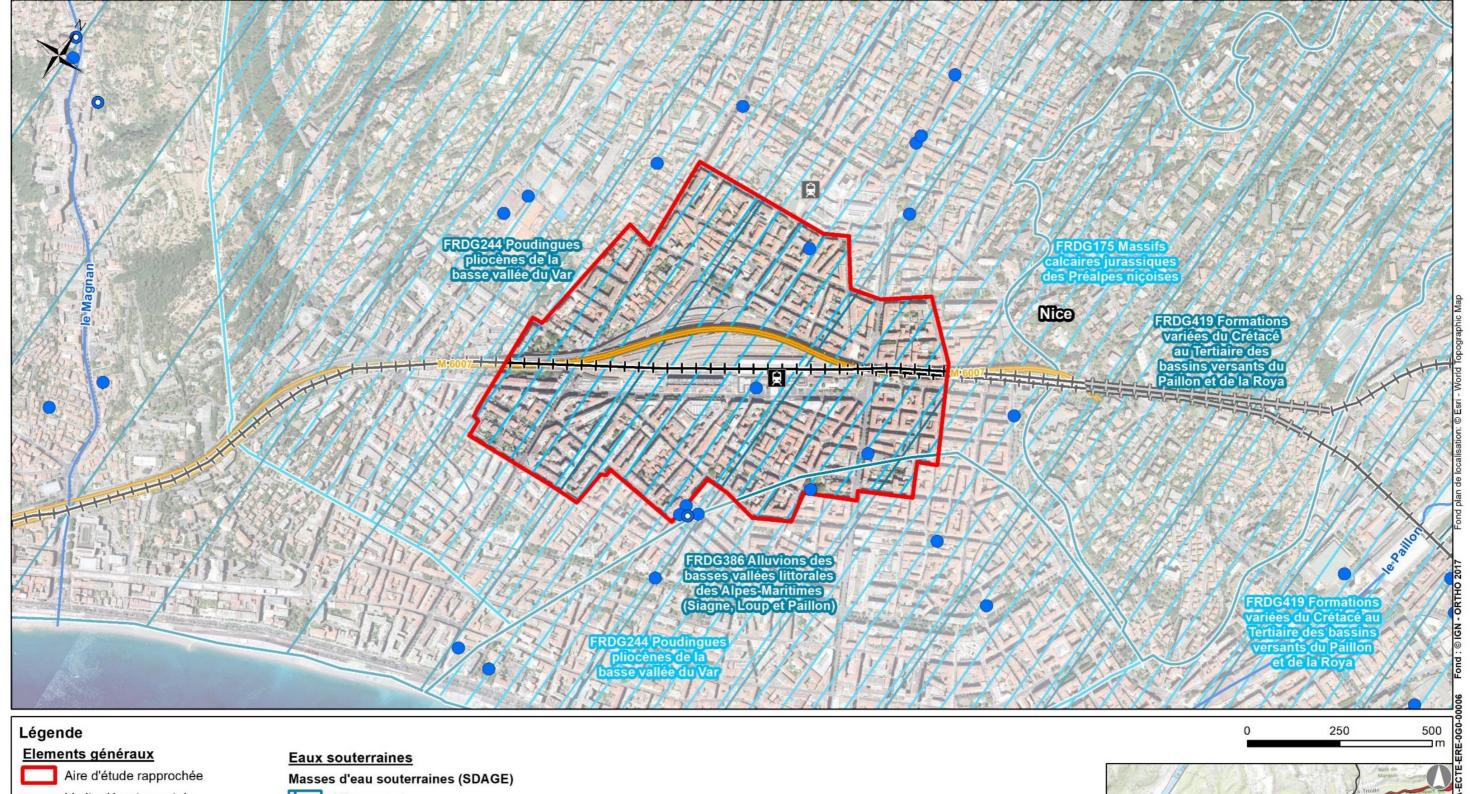
Figure 37 : Localisation du PAPI Paillons (source : SMIAGE)

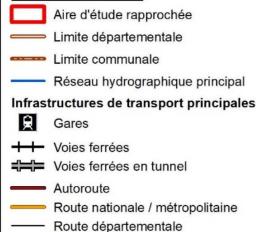
Le PAPI Paillons est porté par le syndicat mixte pour les inondations. l'aménagement et la gestion de l'eau maralpin (SMIAGE) depuis 2018 (il était porté par le Syndicat Intercommunal des Paillons (SIP) de 2014 à 2017).

Il a été labellisé le 27 mars 2013 par la commission mixte inondation puis signé le 21 octobre 2014. La fin de ce PAPI est prévue le 31 décembre 2021.

Les objectifs du PAPI Paillons sont les suivants :

- Renforcer la résilience et réduire la vulnérabilité du territoire par :
 - o l'amélioration de la gestion de crise, de la prévention et des systèmes d'alertes;
 - o le développement de la culture du risque ;
 - o la meilleure prise en compte du risque dans les politiques et schémas d'aménagement;
- Protéger les enjeux existants en réalisant des travaux de protection:
- Améliorer la connaissance des milieux et des phénomènes par la réalisation d'études globales et locales.





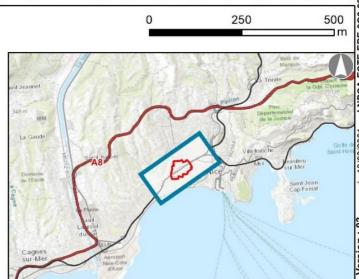
Affleurement Affleurement

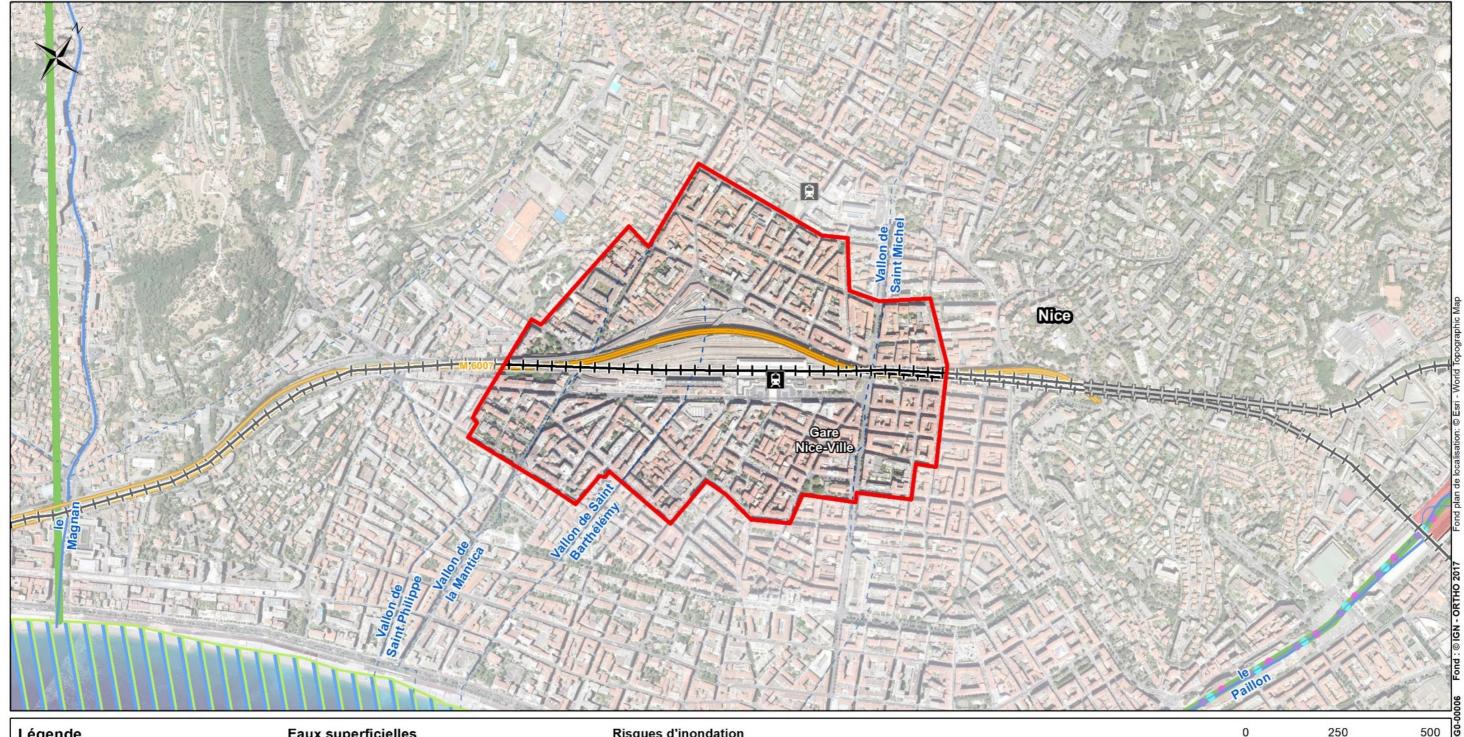
Profondeur 1

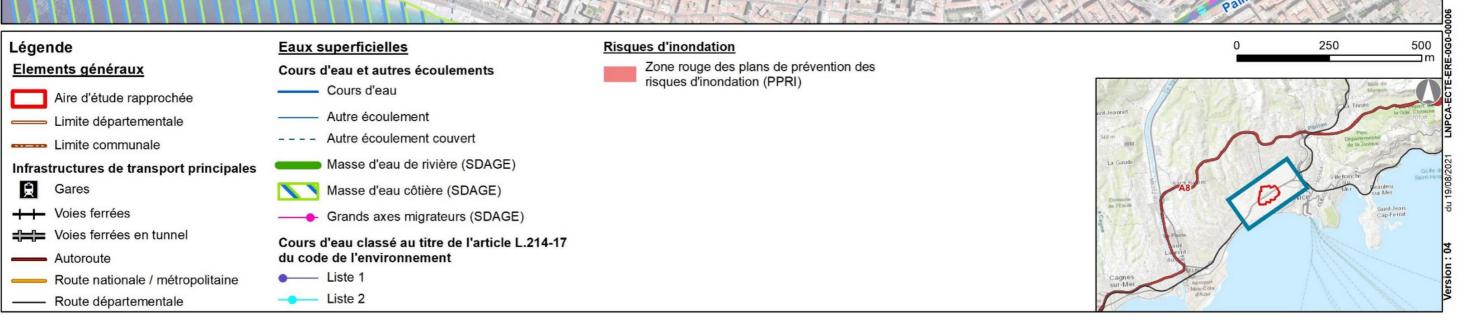
Points d'eau de la banque du sous-sol (BSS)

Forage

Puits









3.6 MILIEU NATUREL

L'ESSENTIEL SUR LES ENJEUX ECOLOGIQUES

La très forte artificialisation de l'aire d'étude immédiate, constituée en intégralité d'un faisceau de voies ferrées, de quais ou de bâtiments et parkings, le contexte urbain et la déconnexion de l'aire d'étude immédiate avec les milieux naturels environnants sont des facteurs qui expliquent la très faible diversité biologique attendue, ce qu'attestent les données bibliographiques.

Quelques espèces protégées anthropophiles communes à enjeu faible, voire moyen, dont les données bibliographiques attestent leur présence dans l'aire d'étude rapprochée, pourraient cependant fréquenter l'aire d'étude immédiate pendant une partie ou la totalité de leur cycle biologique :

- Oiseaux : Moineau domestique (Passer domesticus) par exemple ;
- Reptiles : Lézard des murailles (*Podarcis muralis*) et Tarente de Maurétanie (*Tarentola mauritanica*) ;
- Chauves-souris : Pipistrelle commune (*Pipistrellus pipistrellus*) par exemple.

L'aire d'étude immédiate, enclavée dans le tissu urbain dense, fortement anthropisée et imperméabilisée, ne présente pas d'enjeu fonctionnel.

Le niveau d'enjeu intrinsèque de chacune des sous-thématiques relatives aux enjeux écologiques est présenté dans le tableau suivant :

Sous thématique	Niveau d'enjeu
Contexte écologique	Très fort
Habitats naturels	Sans enjeu
Flore	Sans enjeu
Faune – Invertébrés	Moyen
Faune – Amphibiens	Sans enjeu
Faune - Reptiles	Faible
Faune – Oiseaux	Faible
Faune - Mammifères	Moyen
Enjeux fonctionnels – continuités écologiques	Sans enjeu

La méthodologie d'évaluation des enjeux est présentée au chapitre 8 du Tome 1 de la pièce C.

3.6.1 CONTEXTE ECOLOGIQUE

L'ESSENTIEL

L'aire d'étude immédiate, localisée au sein du tissu urbain dense, n'est incluse dans aucun zonage naturel et n'est pas identifiée comme éléments structurants de la trame verte et bleue dans les documents d'urbanisme ou schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. La présence de périmètres de protection contractuelle à proximité (2,7 km pour la zone spéciale de conservation la plus proche) constitue un enjeu très fort. Toutefois, L'enclavement de l'aire d'étude immédiate et son artificialisation rendent les liens fonctionnels avec les sites naturels périphériques quasi inexistants

Sources: INPN (https://inpn.mnhn.fr/telechargement/cartes-et-information-geographique); DREAL Provence-Alpes Côte d'Azur (http://carto.geo-ide.application.developpement-durable.gouv.fr)

SITUATION DU PROJET DANS LE RESEAU D'ESPACES NATURELS REMARQUABLES

PERIMETRES DE PROTECTION CONTRACTUELLE

L'espace naturel le plus proche de l'aire d'étude immédiate est la zone spéciale de conservation (ZSC) FR9301568 « Corniche de la Riviera ». Ce site Natura 2000 a été désigné en 2010 en raison de l'intérêt des habitats naturels rocheux thermophiles, qui abritent dixhuit espèces d'intérêt communautaire, parmi lesquelles on trouve la Nivéole de Nice (*Acis nicaensis*), le Spélerpès de Strinati (*Speleomantes strinatii*), le Phyllodactyle d'Europe (*Euleptes europaea*), le Damier de la Succise (*Euphydryas aurinia*), la Noctuelle des peucédans (*Gortyna borelii*) et neuf espèces de chauves-souris.

Le contexte urbanisé ancien de l'aire d'étude immédiate et des alentours compromet toute connectivité écologique avec ces périmètres de protection et ceux plus éloignés relatifs aux vallons obscurs.

Le tableau suivant synthétise les périmètres de protection contractuelle à proximité de l'opération

Туре	Numéro	Dénomination	Distance de l'aire d'étude immédiate (km)
Zone Spéciale de Conservation (ZSC)	FR9301568	Corniche de la Riviera	2,7
	FR9301569	Vallons obscurs de Nice et de Saint Blaise	3,4
	FR9301996	Cap Ferrat	5,0

PERIMETRES DE PROTECTION FONCIERE ET REGLEMENTAIRE

L'arrêté préfectoral de protection de biotope (APPB) FR3800576 » Vallons de Saint-Pancrace, de Magnan, de Lingostière et des Vallières », délimité pour la conservation de nombreuses espèces végétales et animales protégées, est situé à environ 3,5 km de l'aire d'étude immédiate et ne présente là aussi pas de lien fonctionnel avec elle.

Deux sites appartenant au Conservatoire du littoral se trouvent à moins de 3 km environ à l'Est. Ces espaces, situés sur les Monts Alban et Vinaigrier, correspondent à d'anciens parcours pastoraux, composés aujourd'hui de pelouses sèches et fourrés accueillant une biodiversité riche et sensible, mais sans aucun lien avec l'aire d'étude immédiate.

Il en est de même pour les espaces naturels sensibles (ENS) se superposant en partie aux zonages précédemment exposés.

Le tableau suivant synthétise les périmètres de protection foncière et réglementaire à proximité de l'opération.

Туре	Numéro	Dénomination	Distance de l'aire d'étude immédiate (km)
Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB)	FR3800576	Vallons de Saint- Pancrace, de Magnan, de Lingostière et des Vallières	3,4
	FR3800803	Falaises de la Riviera	4,0
Conservatoire du	FR1100524	Monts Alban	2,8
littoral	FR1100163	Le Mont Vinaigrier	2,9
F N		Estienne d'Orves	0,7
Espaces Naturels Sensibles (ENS)		Le vinaigrier	2,9
(2110)		La grande corniche	4,4

PERIMETRES D'INVENTAIRES

A l'instar des périmètres de protections, les périmètres d'inventaires sont éloignés, et leur connectivité avec l'aire d'étude immédiate est aujourd'hui inopérante car coupée par le contexte urbain et l'imperméabilisation des sols.

Le tableau suivant synthétise les périmètres d'inventaires à proximité de l'opération.

Туре	Numéro	Dénomination	Distance de l'aire d'étude immédiate (km)
	930012617	Mont Alban - mont Boron	2,6
ZNIEFF I	930020436	Vallons de Magnan, de Vallières et de Saint-Roman	3,9
ZNIEFFI	930020140	Grande Corniche et plateau de la Justice	4,0
	930020440	Vallon de Lingostière	4,4



Туре	Numéro	Dénomination	Distance de l'aire d'étude immédiate (km)
	930020132	Libac - baou Roux	4,5
	930020151	Mont Vinaigrier - observatoire	2,8
ZNIEFF II	930020448	Le Vallon de Saint-Pancrace	3,4
ZNIEFFII	930012615	Mont Chauve	4,0
	930020443	Cap Ferrat	4,7

SITUATION DU PROJET DANS LES ESPACES DE FONCTIONNALITE ECOLOGIQUE

TRAME VERTE ET BLEUE REGIONALE

Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur a été approuvé en octobre 2019. Ce document de planification se substitue notamment au schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur dont il intègre les éléments relatifs aux trames verte et bleue.

L'aire d'étude immédiate est déconnectée des éléments écologiques structurant la trame verte et bleue compte tenu de son enclavement dans l'urbanisation. Les éléments les plus proches sont le cours d'eau du Paillon, décrit comme à restaurer et un réservoir de biodiversité de la trame verte, le parc Honoré d'Estienne d'Orves.

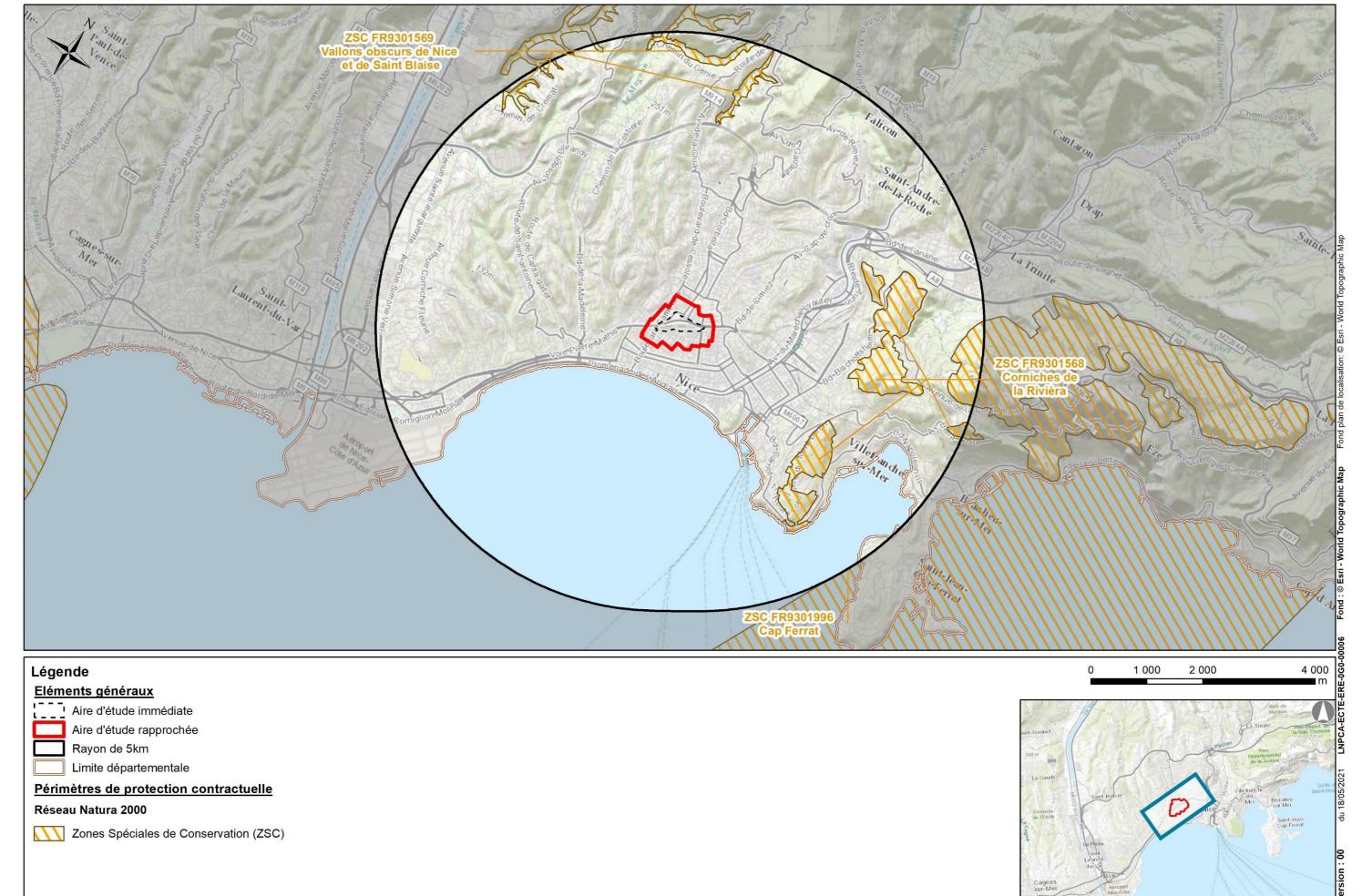
TRAME VERTE ET BLEUE LOCALE

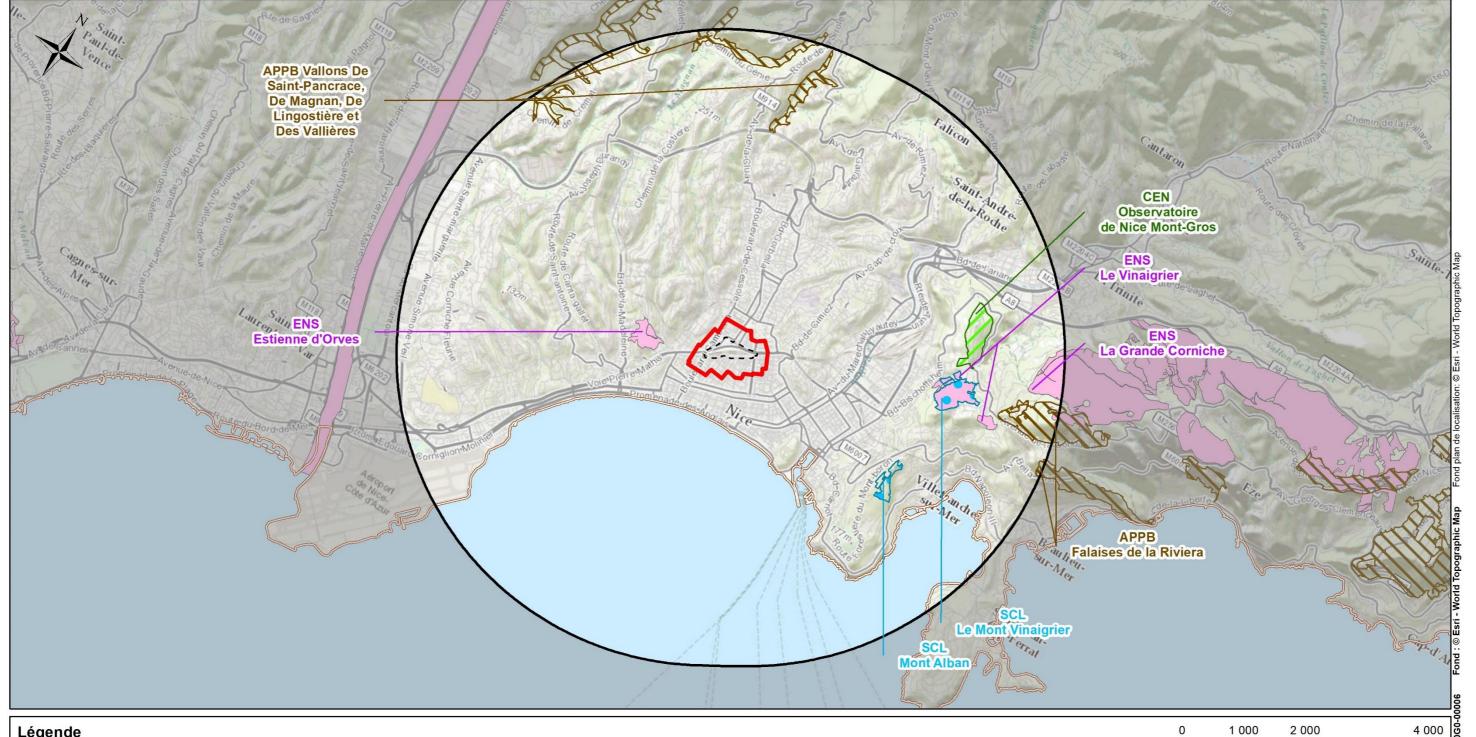
Le plan local d'urbanisme métropolitain (PLUm) de l'agglomération de Nice Côte d'Azur a été validé le 25 octobre 2019.

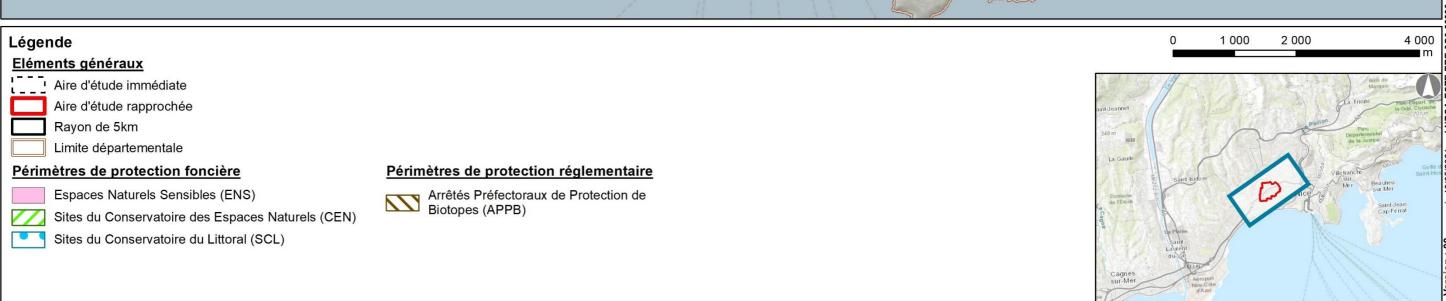
À l'échelle du territoire, les éléments structurant la trame verte et bleue du territoire sont résumés sur la figure présentée ci-après. Le réseau écologique du territoire est composé de continuums agricole, xérophile, hygrophile, boisé et littoral. Aucun élément de ce réseau écologique n'est présent sur l'aire d'étude immédiate.

En raison de son caractère industriel et de l'absence d'élément écologique structurant défini dans le PLUm, l'aire d'étude immédiate n'est concernée par aucun objectif en matière de conservation des continuités écologiques et ne fait pas l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation (OAP).

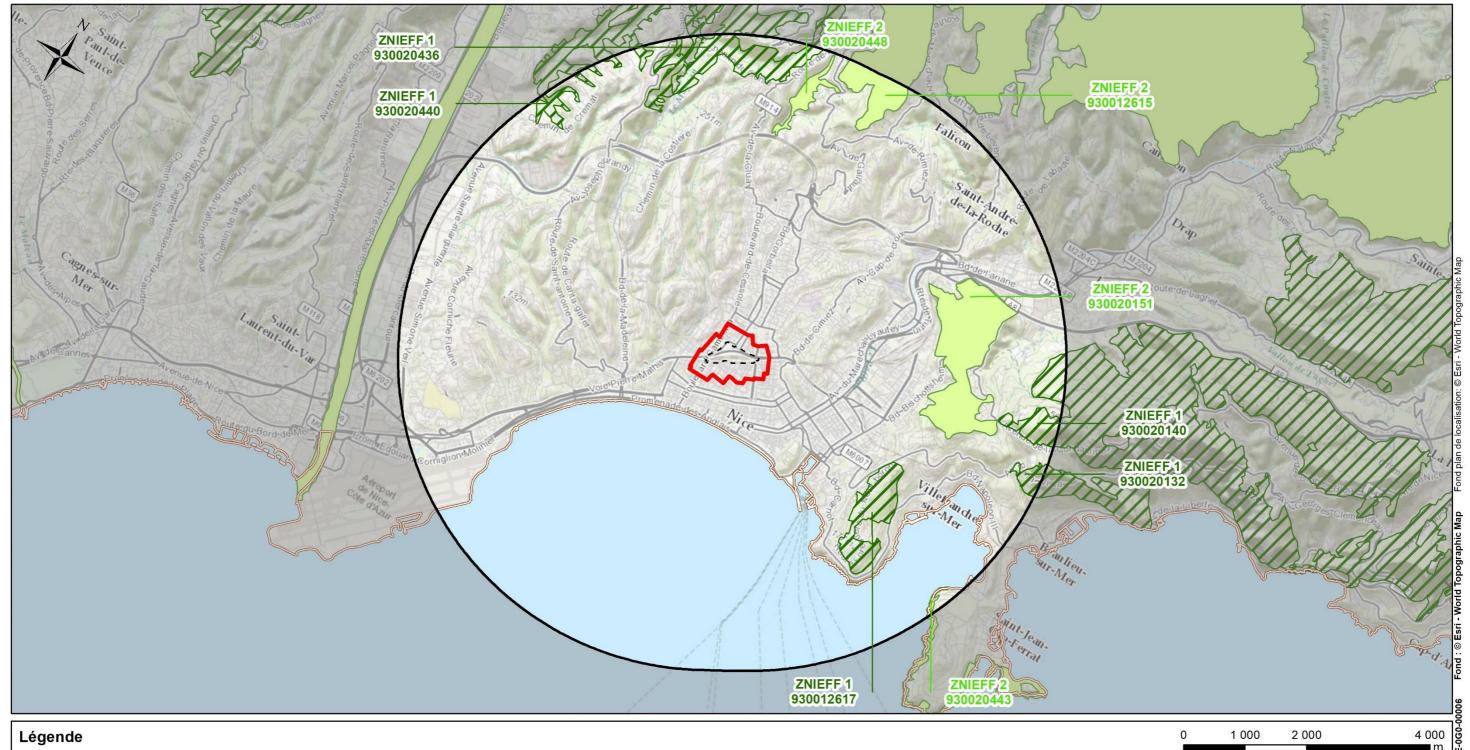








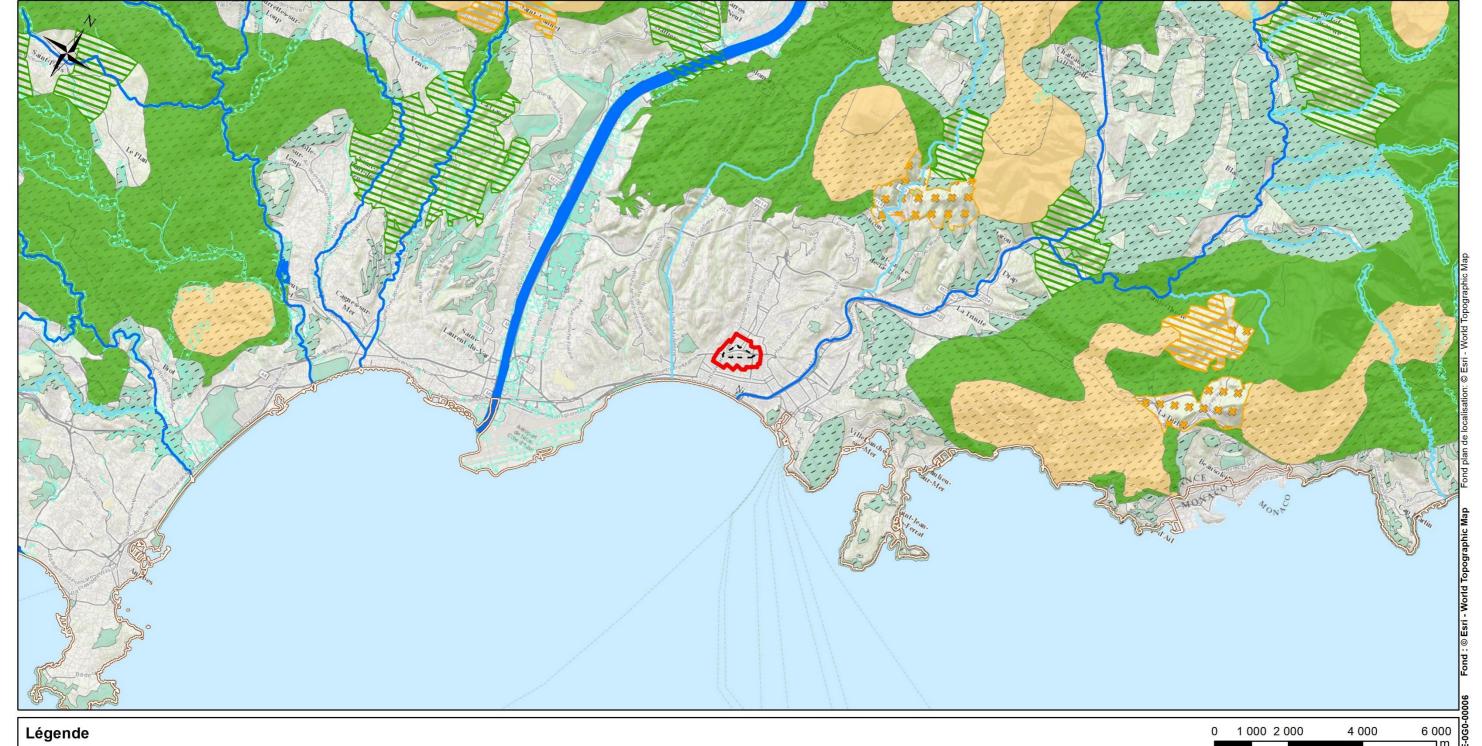


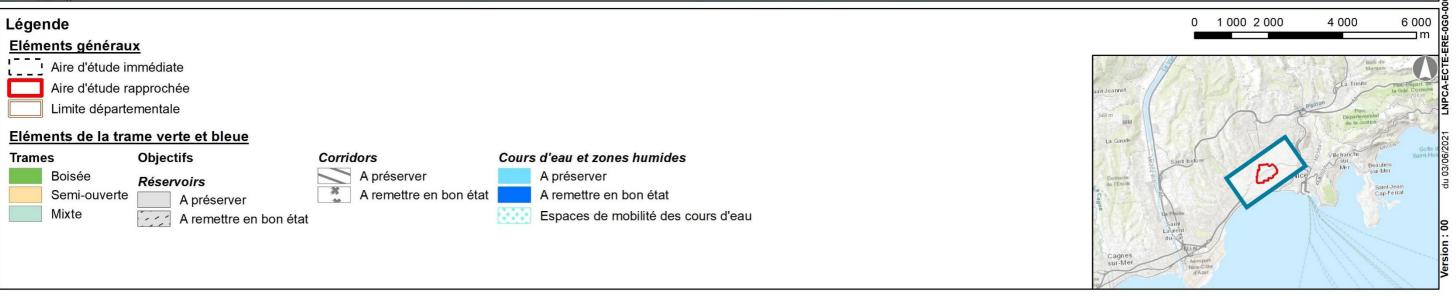




Trame verte et bleue







LE PROJET DES PHASES 1 & 2



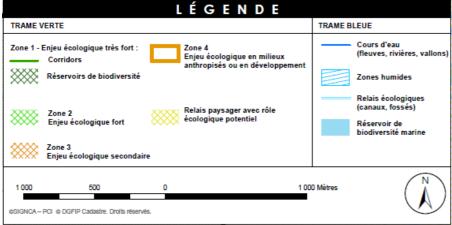


Figure 38 - Localisation de l'aire d'étude immédiate au sein du réseau écologique du PLUm de NICE Côte d'Azur

L'aire d'étude immédiate, localisée au sein du tissu urbain dense, n'est incluse dans aucun zonage naturel et n'est pas identifiée comme éléments structurants de la trame verte et bleue dans les documents d'urbanisme ou schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Son enclavement et son artificialisation rendent les liens fonctionnels avec les sites naturels périphériques quasi inexistants.

3.6.2 MOYENS DEPLOYES

LES RESSOURCES ET LES METHODES MISES EN **OEUVRE**

RECUEIL PREALABLE DES DONNEES

Le portail documentaire en ligne de la DREAL Provence-Alpes Côte d'Azur (fiches et cartes) des espaces naturels à statut, localisés dans l'aire d'étude immédiate ou à ses abords immédiats, dans des conditions écologiques comparables (ZNIEFF, site Natura 2000, ENS, site du Conservatoire du Littoral) a été consulté.

Une consultation des bases de données naturalistes locales a été effectuée au démarrage de chaque mission d'inventaire et a concerné SILENE Flore, SILENE Faune et FAUNE PACA. Le recueil de données a été actualisé à l'issue des inventaires, lors de la réalisation des évaluations environnementales, en mars 2021.

Le tableau de bord du recueil de données est présenté ci-après.

Source	Objet	Objectifs	Remarques
SILENE FLORE	Données flore à enjeu (LRR > NT, protection et ZNIEFF) Données espèces invasives	maille d'espèces	Pas de données d'espèces à enjeu.
SILENE FAUNE	Données faune à enjeu (LRR > NT, protection et ZNIEFF)	Espèces cibles pour le terrain Fonctionnalité écologique	Pas de données d'espèces à enjeu.
FAUNE PACA	Données faune à enjeu (LRR > NT, protection et ZNIEFF)		

INVENTAIRES DE TERRAIN

Considérant les capacités d'accueil extrêmement réduites pour des espèces remarquables au vu du caractère très artificialisé et imperméabilisé de l'aire d'étude immédiate (gare de Nice ville), les données bibliographiques et l'interprétation de la photo aérienne permettent d'établir une évaluation fiable et proportionnée des enjeux écologiques pour évaluer les impacts et proposer des mesures adéquates à ce stade du projet, d'autant plus que les travaux seront réalisés dans les emprises ferroviaires actuelles, sans démolition de bâtiments ou travaux sur ces derniers.

En effet, au regard du contexte urbain, les éventuels enieux écologiques concernent les bâtiments qui pourraient être utilisés comme gîte par des chauves-souris ou des oiseaux anthropophiles.

L'évaluation est ainsi suffisante au titre du présent dossier.

Dans le cadre des demandes ultérieures d'autorisation environnementale, des inventaires seront réalisés afin de disposer des données nécessaires à leur constitution. Il s'agit d'inventorier de manière exhaustive le fond floristique et faunistique composé d'espèces communes.

ANALYSE DES ENJEUX DE CONSERVATION DES HABITATS NATURELS ET DES ESPECES

Pour chaque taxon (faune / flore), un enjeu de conservation intrinsèque peut être attribué en croisant les données relatives à sa rareté, aux particularités de son aire de répartition (prise en compte de l'endémisme notamment) et à sa vulnérabilité.

L'enjeu intrinsèque est évalué sur une échelle à cinq niveaux, de faible à très fort.

Très **Assez Faible** Moyen **Fort** fort fort

Chaque niveau d'enjeu est ensuite pondéré si besoin par les particularités de l'aire d'étude. Un enjeu stationnel est ainsi évalué : il traduit la valeur locale de la station du taxon observé au moment de l'inventaire (effectifs, qualité des habitats, utilisation de l'espace, etc.).

Pour plus de précision sur la méthodologie d'évaluation des enjeux, se reporter au chapitre 8 du Tome 1 de la pièce C.



3.6.3 LES HABITATS NATURELS

L'ESSENTIEL

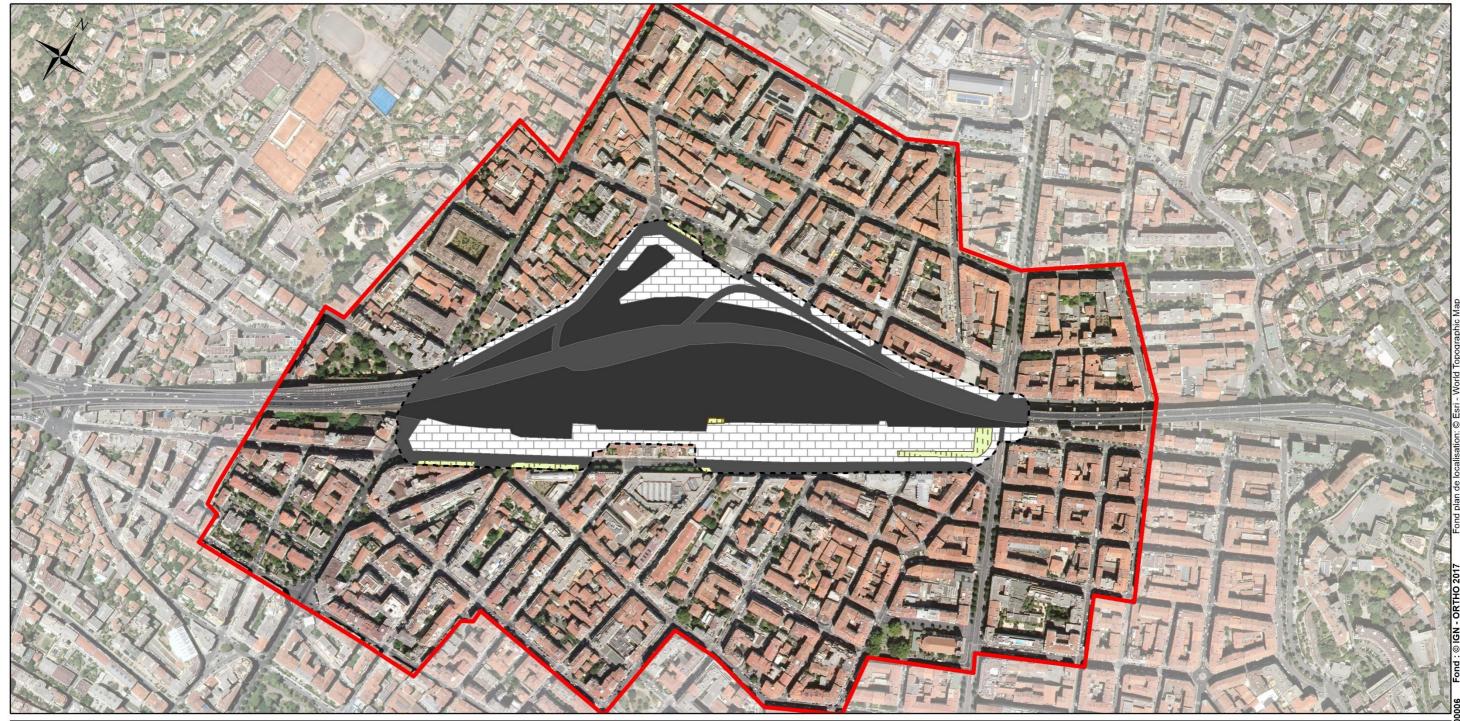
L'aire d'étude immédiate présente très peu d'intérêt concernant les habitats

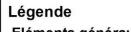
Quatre types d'habitats naturels ou artificialisés ont été recensés par photo-interprétation sur l'aire d'étude immédiate (cf. tableau suivant).

Intitulé	Code Corine biotope	Surface (ha)
Infrastructures ferroviaires	86.43	7,6
Infrastructures routières	86	4,4
Jardins, parcs	85.2x86	0,3
Zones urbanisées	86	4,5

La catégorie « Jardins, parcs » correspond à des alignements d'arbres et des parterres fleuris situés aux abords de la gare ou à une partie du square du colonel Jean-Pierre.

L'aire d'étude immédiate présente très peu d'intérêt concernant les habitats.





Eléments généraux

Aire d'étude immédiate Aire d'étude rapprochée

Typologie des habitats

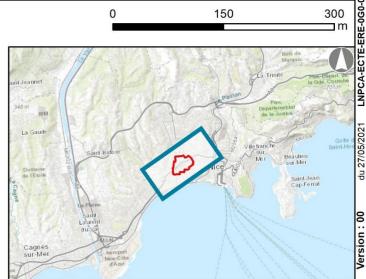
Milieux anthropisés

85x86, Jardins - parcs - terrains de sport

86, Zones urbanisées

86, Infrastructures routières

86.43, Infrastructures ferroviaires





3.6.4 LA FLORE

L'ESSENTIEL

L'aire d'étude immédiate présente très peu d'intérêt concernant la flore

Compte tenu de la nature même du site (gare de Nice), la flore est composée d'espèces communes et d'espèces ornementales présentent dans les espaces verts.

Peuvent s'observer classiquement :

- Des espèces annuelles nitrophiles et des vivaces des friches thermophiles aux abords des voies ferrées: Inule visqueuse (Dittrichia viscosa), Centranthe rouge (Centranthus ruber), Piptathère faux Millet (Oloptum miliaceum), Laitue scariole (Lactuca scariola), Laiteron potager (Sonchus oleraceus), Roquette (Diplotaxis tenuifolia), Avoine barbue (Avena barbata), Orge sauvage (Hordeum murinum), etc;
- Des espèces rudérales se développant en pied de murs ou au gré de fissures dans les zones bétonnées : Pariétaire des murs (*Parietaria judaica*), etc.

Plusieurs espèces végétales exotiques envahissantes, connues dans l'aire d'étude rapprochée et considérées comme majeures selon la stratégie régionale développée par les conservatoires botaniques nationaux méditerranéen et alpin et fréquemment rencontrées en contexte urbain, pourraient être présentes dans l'aire d'étude immédiate comme l'Ailante (*Ailanthus altissima*), l'Arbre aux papillons (*Buddleja davidii*), etc. aux abords des voies ferrées.

L'aire d'étude immédiate présente très peu d'intérêt concernant la flore.

3.6.5 LES INVERTEBRES

L'ESSENTIEL

L'aire d'étude immédiate présente très peu d'intérêt concernant les invertébrés. Présence potentielle du Grillon provençal (*Gryllus bimaculatus*), espèce d'enjeu moyen

Très peu d'espèces sont capables de s'établir dans les habitats aussi artificialisés que ceux de l'aire d'étude immédiate. Seules des espèces ubiquistes communes pourraient encore fréquenter les rares espaces verts et les voies ferrées peu fréquentées comme le Vulcain (*Vanessa atalanta*), la Piéride de la Rave (*Pieris rapae*), le Citron de Provence (*Gonepteryx cleopatra*), etc. présentes dans l'aire d'étude rapprochée d'après les données bibliographiques.

Les données bibliographiques mentionnent, dans l'aire d'étude immédiate la présence du Brun du pélargonium (*Cacyreus marshalli*), papillon exotique envahissant lié aux géranium d'ornement.

Les données bibliographiques collectées n'attestent pas la présence d'espèces protégées et/ou remarquables. Elles mentionnent toutefois la présence, dans l'aire d'étude immédiate, du Grillon provençal (*Gryllus bimaculatus*), espèce d'enjeu moyen, qui pourrait effectivement fréquenter les voies ferrées au vu de sa plasticité écologique.

L'aire d'étude immédiate présente très peu d'intérêt concernant les invertébrés.

3.6.6 LES AMPHIBIENS

L'ESSENTIEL

L'aire d'étude immédiate ne présente pas d'intérêt concernant les amphibiens

L'aire d'étude immédiate ne présente pas d'intérêt concernant les amphibiens compte tenu de l'absence de zone humide dans et à proximité de l'aire d'étude immédiate, de son enclavement dans le tissu urbain et de son fort degré d'artificialisation et d'imperméabilisation.

3.6.7 LES REPTILES

L'ESSENTIEL

L'aire d'étude immédiate présente très peu d'intérêt concernant les reptiles. Présence potentielle du lézard des murailles (*Podarcis muralis*) et Tarente de Maurétanie (*Tarentola mauritanica*)

Dans le type de milieux concerné par l'opération, les cortèges sont le plus souvent réduits à quelques espèces ubiquistes tolérantes aux milieux très fortement perturbés et artificialisés. Deux espèces pourraient éventuellement être présentes dans les parties les moins fréquentées de la gare : la Tarente de Maurétanie (*Tarentola mauritanica*) et le Lézard des murailles (*Podarcis muralis*), espèces protégées d'enjeu faible pouvant accomplir l'ensemble de leur cycle de vie sur l'aire d'étude immédiate.

L'aire d'étude immédiate présente très peu d'intérêt concernant les reptiles.

3.6.8 LES OISEAUX

L'ESSENTIEL

L'aire d'étude immédiate présente très peu d'intérêt concernant les oiseaux.

Le caractère urbanisé de l'aire d'étude immédiate ne permet son utilisation que par des espèces banales et ubiquistes, capables de s'adapter à ce type d'habitat artificialisé le Pigeon domestique (Columba livia domestica), le Moineau domestique (Passer domesticus), etc. présentes dans l'aire d'étude rapprochée d'après les données bibliographiques. Ces dernières pourraient éventuellement nicher dans les bâtiments et/ou utiliser les espaces verts et alignements d'arbres ornementaux comme site de nourrissage.

Des données bibliographiques attestent la présence dans le secteur du Martinet pâle (*Apus pallidus*), espèce à enjeu assez fort pouvant nicher dans le bâti. Toutefois, aucune donnée précise concernant les bâtiments de l'aire d'étude immédiate n'a été collectée lors des recherches bibliographiques.

Les données bibliographiques mentionnent, dans l'aire d'étude immédiate la présence du Capucin bec-de-plomb (*Euodice malabarica*), espèce exotique naturalisée.

L'aire d'étude immédiate n'est pas favorable à l'accueil d'oiseaux en halte migratoire ou en hivernage étant donné sa nature même (gare de Nice Ville).

L'aire d'étude immédiate présente très peu d'intérêt concernant les oiseaux.

3.6.9 LES MAMMIFERES

L'ESSENTIEL

Les enjeux relatifs aux mammifères sont directement liés à la présence éventuelle de quelques chauves-souris qui pourraient utiliser l'aire d'étude immédiate comme territoire de chasse au niveau des rares espaces semi-naturels ou bien gîter dans les bâtiments.

Le contexte très urbanisé de l'aire d'étude immédiate offre une potentialité d'accueil uniquement pour les espèces anthropophiles et lucicoles comme la Pipistrelle commune (*Pipistrellus pipistrellus*), la Sérotine commune (*Eptesicus serotinus*), etc. présentes dans l'aire d'étude rapprochée d'après les données bibliographiques et qui possèdent un enjeu faible ou moyen. Ces dernières pourraient éventuellement gîter dans les bâtiments ou utiliser les espaces verts et alignements d'arbres ornementaux comme territoire de chasse ou axe de déplacement.

Les données bibliographiques mentionnent, dans l'aire d'étude immédiate, la présence du Rat noir (*Rattus rattus*) et, dans l'aire d'étude rapprochée, la présence du Hérisson d'Europe (*Erinaceus europaeus*) et de l'Ecureuil Rous (*Sciurus vulgaris*), vraisemblablement liés aux jardins et espaces verts. Compte tenu de son fort degré d'artificialisation, aucun habitat propice aux deux dernières espèces n'est présent dans la gare de Nice ville.

Les enjeux relatifs aux mammifères sont directement liés à la présence éventuelle de quelques chauves-souris qui pourraient utiliser l'aire d'étude immédiate comme territoire de chasse au



niveau des rares espaces semi-naturels ou bien gîter dans les bâtiments.

3.6.10 ENJEUX FONCTIONNELS – CONTINUITES ECOLOGIQUES

L'aire d'étude immédiate, enclavée dans le tissu urbain dense, fortement anthropisée et imperméabilisée, ne présente pas d'enjeu fonctionnel.

3.7 ZONES HUMIDES

L'ESSENTIEL SUR LES ZONES HUMIDES

Aucune zone humide n'est présente dans l'aire d'étude immédiate.

Le niveau d'enjeu intrinsèque relatif aux zones humides est présenté dans le tableau suivant :

Sous thématique	Niveau d'enjeu
Zones humides	Sans enjeu

La méthodologie d'évaluation des enjeux est présentée au chapitre 8 du Tome 1 de la pièce C.

3.7.1 REGLEMENTATION

« On entend par zone humide les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ou dont la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année » (code de l'environnement, article L211-1). Cette référence législative définissant les zones humides est issue de la Loi sur l'Eau du 23 janvier 1992, elle impose une prise en compte des zones humides en France, passant ainsi d'un droit d'assèchement à celui d'un droit de protection de part une reconnaissance politique et juridique des zones humides.

Ce texte amène notamment à la création de mesures de délimitation, préservation et compensation strictes quant à la mise en place de projet d'aménagement sur un terrain concerné.

Depuis le 24 juillet 2019, date de publication au JO officiel de la loi de création de l'OFB (fusionnant l'AFB et l'ONCFS), le législateur rétablit les critères pédologique et végétation qui sont alternatifs et interchangeables (auparavant considérés comme cumulatifs), c'est-à-dire que seul un des deux critères peut être rempli pour que le terrain concerné soit qualifié de zone humide.

Afin d'être considéré comme zone humide, une expertise des sols, conformément aux modalités énoncées à l'annexe 1 de l'arrêté du 24 juin 2008 modifié, doit être réalisée au sein des habitats naturels potentiellement humides notés « p », de même que pour ceux ne figurant pas dans les listes des habitats caractéristiques de zones humides (c'est-à-dire non présent dans la table B de l'annexe II de l'arrêté). Les habitats humides notés « H » sont quant à eux considérés comme systématiquement caractéristiques de zones humides.

Dans un premier temps, l'analyse est portée sur les habitats naturels et semi-naturels observés sur l'aire d'étude immédiate ainsi que sur les communautés végétales qui s'y développent. Les listes fournies en annexe de l'arrêté du 24 juin 2008 modifié ont été utilisées pour interpréter le potentiel humide des différents secteurs à investiguer.

Dans un second temps, des sondages pédologiques ont été effectués à la tarière manuelle dans des zones définies de l'aire d'étude immédiate sur la base de différentes données descriptives (géologie, topographie, etc.).

Les aspects méthodologiques et réglementaires relatifs à l'identification et à la caractérisation des zones humides sont détaillés en annexe de la pièce F.

3.7.2 INVENTAIRE DEPARTEMENTAL DES ZONES HUMIDES

Source : Inventaire départemental des zones humides

L'aire d'étude immédiate ne recoupe pas de zone humide référencée à l'inventaire départemental des zones humides des Alpes-Maritimes.

3.7.3 DELIMITATION REGLEMENTAIRE DES ZONES HUMIDES

Les zones humides identifiées et délimitées réglementairement selon les critères végétation et / ou pédologique dans l'aire d'étude immédiate sont présentées ci-après.

Les éléments méthodologiques relatifs à la délimitation des zones humides sont présentés au chapitre 8 du Tome 1 de la pièce C.

CRITERE VEGETATION

Aucune zone humide réglementaire n'est délimitée sur la base du critère végétation dans l'aire d'étude immédiate.

CRITERE PEDOLOGIQUE

Aucune zone humide réglementaire n'est délimitée sur la base du critère pédologique dans l'aire d'étude immédiate.

3.8 PAYSAGE ET PATRIMOINE CULTUREL

L'ESSENTIEL SUR LE PAYSAGE ET LE PATRIMOINE CULTUREL

La cité niçoise possède de grandes richesses architecturales en raison de son histoire et de son positionnement de ville frontière. Son patrimoine bâti est imprégné d'influences liées à sa double culture italienne et française. Le paysage du secteur de Nice est marqué par l'effet de cirque montagneux et découpé par de nombreux vallons qui entourent la ville de Nice, l'intense développement de l'habitat diffus dans l'arrière-pays niçois et la promenade des Anglais le long de la baie des Anges. Le paysage est très urbain dans l'aire d'étude rapprochée. Il est structuré par la gare de Nice ville et par la voie Mathis. Les aménagements extérieurs de la gare ont été rénovés récemment, le parvis propose un espace vaste, ouvert et fluide. La perception des collines présentes à l'est et à l'ouest de la ville se fait au gré de la linéarité des axes et de la hauteur des fronts bâtis présents au premier plan et des reculs nécessaires pour se dégager des axes de vue.

L'aire d'étude rapprochée recoupe le périmètre de protection de 15 monuments historiques classés ou inscrits au titre du code du Patrimoine et est située à environ 300 m de deux monuments faisant l'objet d'un projet de classement. L'aire d'étude rapprochée se situe dans le périmètre de l'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) qui concerne la Promenade des Anglais et certains quartiers plus au nord. L'aire d'étude rapprochée recoupe le bien et la zone tampon du site « Nice, capitale du tourisme de Riviera » inscrit sur la liste du Patrimoine Mondial de l'UNESCO.

L'aire d'étude rapprochée est concernée par 23 éléments de patrimoine remarquables et bâti isolé à protéger et par plusieurs éléments de patrimoine paysager à protéger ou à préserver identifiés au PLUm au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme.

L'aire d'étude rapprochée est intégralement comprise dans la **zone littorale** et est en partie incluse dans les espaces proches du rivage. Elle n'est concernée par aucun objectif de protection ou d'orientation d'aménagement dans les espaces proches du rivage.

L'aire d'étude rapprochée ne recoupe pas de zone de présomption de prescription archéologique.

Le niveau d'enjeu intrinsèque de chacune des sous-thématiques relatives au paysage et au patrimoine culturel est présenté dans le tableau suivant :

Sous thématique	Niveau d'enjeu
Paysage	Moyen
Monument historique, site classé, SPR/AVAP, loi littorale	Fort
Site inscrit, élément de patrimoine protégé au titre du code de l'urbanisme	Moyen
Archéologie	Sans enjeu



La méthodologie d'évaluation des enjeux est présentée au chapitre 8 du Tome 1 de la pièce C

3.8.1 PAYSAGE

L'ESSENTIEL

La cité niçoise possède de grandes richesses architecturales. Le paysage du secteur de Nice est marqué par l'effet de cirque montagneux et découpé par de nombreux vallons qui entourent la ville de Nice, l'intense développement de l'habitat diffus dans l'arrière-pays niçois et la promenade des Anglais le long de la baie des Anges.

Le paysage est très urbain dans l'aire d'étude rapprochée. Il est structuré par la gare de Nice ville et par la voie Mathis. Les aménagements extérieurs de la gare ont été rénovés récemment, le parvis propose un espace vaste, ouvert et fluide. La perception des collines présentes à l'est et à l'ouest de la ville se fait au gré de la linéarité des axes et de la hauteur des fronts bâti présents au premier plan et des reculs nécessaires pour se dégager des axes de vue.

Source : Atlas départemental des paysages (CG06), Diagnostic paysager du projet

Selon l'atlas départemental des paysages, l'aire d'étude s'inscrit dans l'unité paysagère « sous les corniches ». Nice, capitale de la Côte d'Azur, offre aux visiteurs le charme d'une architecture baroque.

Le bassin du Paillon accueille la ville de Nice entourée par un amphithéâtre de collines creusées par de nombreux vallons. Un des cours d'eau, le Paillon traverse la ville avant de se jeter dans la baie des Anges longée par la promenade des Anglais.

La forte pression urbaine de l'agglomération niçoise engendre une importante urbanisation dispersée qui remonte dans les vallées étroites, sur les versants et les crêtes au nord de l'agglomération.

Le mont Vinaigrier marque, à l'est de l'agglomération niçoise, le début des Corniches de la Riviera.

Les éléments caractéristiques du paysage du secteur de Nice sont :

- l'effet de cirque montagneux et découpé par de nombreux vallons qui entourent la ville de Nice ;
- l'intense développement de l'habitat diffus dans l'arrière-pays niçois ;
- la promenade des Anglais le long de la baie des Anges.

La cité niçoise possède de grandes richesses architecturales en raison de son histoire et de son positionnement de ville frontière. Son patrimoine bâti est imprégné d'influences liées à sa double culture italienne et française.

La vieille ville est caractéristique d'une ville fortifiée italienne : rue étroite, enduits de teintes chaudes, présence de nombreuses églises baroques. Les quartiers français sont quant à eux beaucoup plus austères et haussmanniens : les enduits ont fait place aux pierres apparentes.

Au-delà du centre, la ville contemporaine a su évoluer pour rester la cinquième ville française. Les aménagements récents avec le tramway ou futurs avec la requalification de la Promenade des Anglais, montrent la possibilité de mélanger le passé et le présent harmonieusement sans remettre en cause l'âme franco-italienne de la ville

Le paysage est très urbain dans l'aire d'étude rapprochée. Il est structuré par la gare de Nice ville et par la voie Mathis. Les aménagements extérieurs de la gare ont été rénovés récemment, le parvis propose un espace vaste, ouvert et fluide.

La perception des collines présentes à l'est et à l'ouest de la ville se fait au gré de la linéarité des axes et de la hauteur des fronts bâtis présents au premier plan et des reculs nécessaires pour se dégager des axes de vue.

3.8.2 PATRIMOINE CULTUREL

L'ESSENTIEL

L'aire d'étude rapprochée recoupe le périmètre de protection de 15 monuments historiques classés ou inscrits au titre du code du patrimoine et est située à environ 300 m de deux monuments faisant l'objet d'un projet de classement.

L'aire d'étude rapprochée se situe dans le périmètre de l'aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) qui concerne la Promenade des Anglais et certains quartiers plus au nord. Elle recoupe le bien et la zone tampon du site « Nice, capitale du tourisme de Riviera » inscrit sur la liste du Patrimoine Mondial de l'UNESCO.

L'aire d'étude rapprochée est concernée par 23 éléments de patrimoine remarquables et bâti isolé à protéger et par plusieurs éléments de patrimoine paysager à protéger ou à préserver au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme (PLUm de Nice Côte d'Azur).

L'aire d'étude rapprochée est intégralement comprise dans la zone littorale et est en partie incluse dans les espaces proches du rivage. Elle n'est concernée par aucun objectif de protection ou d'orientation d'aménagement dans les espaces proches du rivage.

L'aire d'étude rapprochée ne recoupe pas de zone de présomption de prescription archéologique.

MONUMENTS HISTORIQUES

Source : Atlas des patrimoines

Aucun monument historique classé ou inscrit n'est présent dans l'aire d'étude rapprochée. Cette dernière recoupe toutefois le **périmètre de protection de 15 monuments historiques** :

Monument historique	Inscription / classement
Gare du Sud (ancienne)	Inscription partielle le 23/06/2005 ; inscription partielle le 23/09/2002
Villa La Belle Epoque	inscription le 23/10/1992
Immeuble La Rotonde	inscription le 30/07/2001
Hôtel Negresco	classement le 13/06/2003
Eglise orthodoxe russe Saint-Nicolas et Sainte-Alexandra	inscription le 03/04/1990
Palais Meyerbeer	inscription le 25/07/1994
Villa El Patio	inscription le 01/09/1999
Villa Masséna (ancienne)	inscription le 29/10/1975
Croix en marbre autrefois sur la place du monastère de Cimiez	classement le 26/09/1903
Palais Baréty	inscription le 16/06/1994
Colonne en marbre blanche	classement le 26/12/1906
Cathédrale orthodoxe Saint-Nicolas	classement le 11/08/1987
Immeuble Garraci-Bensa	inscription le 05/05/1995
Synagogue	inscription le 17/04/2007
Chapelle Saint-Philippe de Neri (ancienne)	inscription le 27/11/1964

Deux monuments situés à environ 300 m de l'aire d'étude rapprochée font l'objet d'un projet de classement au titre des monuments historiques :

- Hôtel du Grand Palais ;
- Hôtel Majestic.

Les futurs périmètres de protection de ces monuments sont susceptibles de recouper l'aire d'étude rapprochée.

SITES PATRIMONIAUX REMARQUABLES / AIRES DE MISE EN VALEUR DE L'ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE (A.V.A.P.)

L'aire d'étude rapprochée s'inscrit au sein de l'Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) sur le site « Promenade des Anglais et quartiers possédant un patrimoine architectural lié au tourisme hivernal et au début du tourisme estival » créée par délibération métropolitaine le 30 juin 2021.

Etat initial de l'environnement

L'aire d'étude rapprochée est presque intégralement incluse dans le périmètre de cette AVAP dont elle recoupe les sous-secteurs suivants :

- secteur S2 « Les quartiers de villégiature de la plaine » ;
- sous-secteur S2' « Quartier en accompagnement » ;
- secteur S3d « Les quartiers de villégiature des collines : le Piol ».

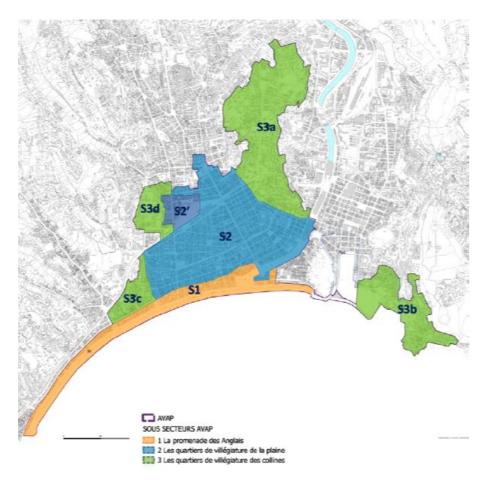


Figure 39 : Les trois secteurs de l'AVAP (source : AVAP)

L'aire d'étude rapprochée recoupe le site inscrit au **patrimoine mondial de l'UNESCO** « Nice, capitale du tourisme de Riviera ». Elle recoupe le bien ainsi que sa zone tampon (celle-ci inclus l'environnement immédiat du bien à protéger ainsi que les perspectives visuelles importantes et d'autres aires ou attributs ayant un rôle fonctionnel important en tant que soutien apporté au bien et à sa protection).

La valeur universelle exceptionnelle (VUE) du bien se manifeste à travers la combinaison de cinq attributs caractéristiques :

- Le site formant un amphithéâtre de montagnes et de collines, ouvert sur la mer Méditerranée, bénéficiant d'un climat doux et ensoleillé et constituant un paysage caractéristique et pittoresque de riviera;
- L'urbanisme régulé mis en place par le Consiglio d'Ornato dès le début du xixe siècle, visant à tirer le meilleur parti du site en créant une ville harmonieuse et aérée, offrant de nombreux points de vue et des espaces de promenades;
- La végétalisation qui constitue un élément essentiel du paysage de riviera et vise à renforcer l'effet d'exotisme en privilégiant les essences méditerranéennes et les plantes acclimatées. Elle prend à Nice des formes classiques mais aussi des formes plus spécifiques telle que les marges de reculs et cœur d'ilots plantés dans la plaine côtière. Sur les collines, moins urbanisées, les constructions sont insérées dans de très nombreux parcs et jardins;
- La destination et l'architecture des constructions. Sur le plan fonctionnel, le paysage urbain de Nice est très marqué par la densité des types d'hébergement de villégiature : villas, hôtels et immeubles d'agrément, mais aussi par les multiples lieux de sociabilité et des édifices cultuels construits pour les hivernants (anglicans, protestants et orthodoxes). Par ailleurs, les architectures, dans leurs strates successives, témoignent de la vocation touristique internationale de la ville à travers la reprise des styles à la mode dans les grandes capitales pendant la période concernée, du néoclassicisme au modernisme. Ces architectures présentent en outre certaines caractéristiques particulières dues au cosmopolitisme des commanditaires, à l'influence des savoir faire des artisans italiens et à la valorisation des espaces dedans-dehors afin de profiter au maximum des points de vue et de l'aménité du climat;
- Le rayonnement culturel et artistique. Nice a attiré en raison de sa beauté, de sa réputation et de l'originalité que constituait alors une grande ville d'allure cosmopolite dédiée aux loisirs, de très nombreux écrivains, artistes, et cinéastes dont les séjours dans la ville et les productions ont contribué en retour à façonner son image et à favoriser son rayonnement international.





Figure 40 : Périmètre du site inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO (source : Plan de Gestion du site)

L'AVAP mentionnée précédemment a été créée afin de compléter le dispositif de protection réglementaire du patrimoine

SITES INSCRITS ET CLASSES

Source : Atlas des patrimoines

L'aire d'étude rapprochée ne recoupe pas de sites classés ou inscrits.

AUTRES PROTECTIONS PATRIMONIALES

Source : Ministère de la culture, PLUm de Nice

L'aire d'étude rapprochée est concernée par 23 éléments de patrimoine remarquables et bâti isolé à protéger au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme (PLUm de Nice Côte d'Azur) :

Adresse	Eléments remarquables
13 rue de Villeuneuve	Façades principales, décor
40 rue Trachel	Façades principales, décor
33 rue Vernier	Façades principales, décor, frise peinte, toiture, autre
33 boulevard Raimbaldi	Façades principales, décor, ferronnerie, toiture
3 rue Comba	Façades principales, décor, ferronnerie
18 rue François Aune	Façades principales, décor, ferronnerie



Adresse	Eléments remarquables
4 bis avenue Depoilly	Façades principales
4 avenue Depoilly	Façades principales, décor, frise peinte
2 avenue Depoilly / 55 boulevard Gambetta	Façades principales, décor, ferronnerie
3 place Franklin/1 av Depoilly	Façades principales, décor, ferronnerie, toiture
7 avenue Depoilly	Façades principales, décor
16 rue Guiglia	Façades principales, décor, ferronnerie, hall, frise peinte
28 rue Berlioz	Façades principales, décor, ferronnerie
49 et 51 rue Gounod	Façades principales, décor, ferronnerie, hall
21 avenue Durante	Façades principales, décor, ferronnerie
22 avenue Auber	Façades principales, décor, ferronnerie
74 boulevard Gambetta	Façades principales, décor, toiture
72 boulevard Gambetta	Façades principales, décor
77 boulevard Gambetta - 2 bd Tzarewitch	Façades principales, décor, ferronnerie, accomp. ext.
23 rue d'Italie	Façades principales, décor, ferronnerie, toiture
12 avenue Durante	Façades principales décor, autre
14 rue d'Italie	Façades principales décor, ferronnerie
41 avenue Thiers	Façades principales, autre : ferronnerie, décor

L'aire d'étude rapprochée est également concernée par des éléments de patrimoine paysager à protéger ou à préserver au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme (PLUm de Nice Côte d'Azur).

Bien qu'ils ne bénéficient d'aucune protection réglementaire, il est précisé que 2 édifices présents dans l'aire d'étude rapprochée ont reçu le label « Architecture Contemporaine Remarquable » (selon l'article L650 du code du Patrimoine) :

- l'Hôtel des Postes (localisé avenue Thiers et rue Gounod), construit en 1930-1931 et qui fait face à la gare de Nice ville ;
- le Palladium (localisé 2 boulevard Tsarévitch et 75 et 77bis boulevard Gambetta), construit en 1929.

ESPACES PROTEGES AU TITRE DE LA LOI LITTORAL

La « loi littoral » s'applique aux communes riveraines des mers et océans. Elle vise à protéger les espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral, et les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques.

La directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes fixe les orientations et modalités d'application de la loi littoral. L'aire d'étude rapprochée est intégralement comprise dans la zone littorale et est en partie incluse dans les espaces proches du rivage. L'aire d'étude rapprochée n'est concernée par aucun objectif de protection ou d'orientation d'aménagement dans les espaces proches du rivage.

ARCHEOLOGIE

Sources : Atlas des patrimoines ; Ministère de la culture

Cinq zones de saisine archéologique sont définies sur la commune de Nice par arrêté préfectoral du 31 juillet 2003. L'aire d'étude rapprochée ne recoupe pas de zone de présomption de prescription archéologique :





Figure 41 : Localisation des zones de saisine archéologiques (source : arrêté préfectoral du 31 juillet 2003)



3.8.3 DOCUMENTS CADRES

DOCUMENTS CADRES A L'ECHELLE REGIONALE

Les documents cadres intéressant l'aire d'étude rapprochée à l'échelle régionale sont les suivants :

- Atlas départemental des paysages (1998) ;
- Schéma directeur paysager spécifique au projet ;
- Directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes, approuvée le 02/12/2003.

La directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes comprend trois objectifs généraux :

- Conforter le positionnement des Alpes-Maritimes dans son environnement national et international (accessibilité, pôles d'excellence, patrimoine naturel et culturel);
- Préserver et valoriser l'environnement, thème majeur de la directive;
- Maîtriser le développement, en aménageant l'espace sur la base d'un développement modéré afin de répondre, notamment, aux besoins en matière d'habitat et de transports collectifs.

Elle encadre l'aménagement, au sens large, du département par la mise en œuvre de ses trois objectifs généraux, de ses orientations et des modalités d'application des lois Littoral et Montagne.

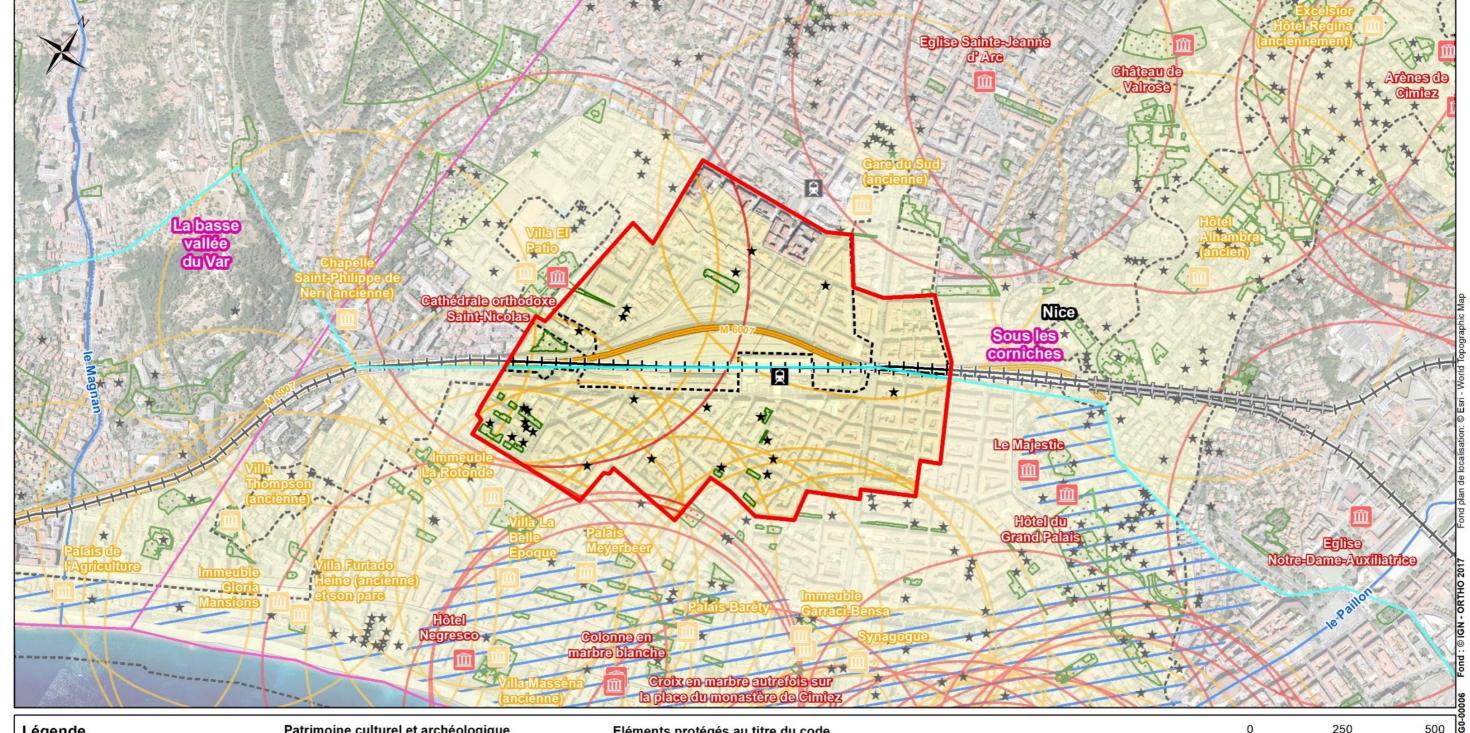
DOCUMENTS CADRES A L'ECHELLE LOCALE

L'aire d'étude rapprochée est concernée par le projet d'aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP) sur le site de la « Promenade des Anglais et les quartiers qui se sont constitués au nord possédant un patrimoine architectural lié au tourisme hivernal et au début du tourisme estival ».

Cet AVAP n'est à ce stade pas opposable.

Page 65/139





250 500 Patrimoine culturel et archéologique Légende Eléments protégés au titre du code de l'urbanisme Elements généraux **Paysage** Monuments historiques Patrimoine bâti Aire d'étude rapprochée Unités paysagères Monument historique classé (acté ou en cours) Patrimoine paysager Limite départementale Patrimoine bâti Monument historique inscrit (acté ou en cours) Loi littoral Limite communale Patrimoine paysager Réseau hydrographique principal Périmètre de protection des monuments Patrimoine paysager / / Espace urbanisé sensible historiques Infrastructures de transport principales Limite des espaces Gares Classé ou partiellement classé Site inscrit au Patrimoine Mondial proches du rivage de l'UNESCO (Nice, Capitale du → Voies ferrées Inscrit ou partiellement inscrit tourisme de riviera) Voies ferrées en tunnel Périmètre du bien Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Autoroute Patrimoine (AVAP) La zone tampon de ce site inscrit au Patrimoine Route nationale / métropolitaine Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Mondial de l'UNESCO s'étend sur l'entièreté de Route départementale Patrimoine (AVAP) la carte



3.9 CADRE DE VIE ET SANTE HUMAINE

L'ESSENTIEL SUR LE CADRE DE VIE ET LA SANTE HUMAINE

L'aire d'étude rapprochée est implantée en milieu urbain, dans un **environnement relativement bruyant** lié notamment à la circulation routière dont l'influence sonore atteint 250 m pour la voie Mathis et à la voie ferrée littorale.

Dans le secteur d'étude, l'ambiance sonore existante peut être globalement considérée :

- Non modérée pour les habitations situées en bordure directe des infrastructures routières principales (voie Mathis, rue de la Reine Jeanne, avenue Thiers, avenue Jean Médecin);
- Modérée de nuit ou non modérée pour les habitations situées plus en retrait de ces infrastructures routières.

La **qualité de l'air** de l'aire d'étude rapprochée est conditionnée par un environnement caractérisé principalement par des espaces urbains. Cinq établissements recevant des populations vulnérables sont présents dans l'aire d'étude rapprochée. Deux stations AtmoSud de fond urbain et trafic urbain sont présentes à moins de 2 km de l'aire d'étude rapprochée.

Les teneurs moyennes annuelles relevées par ces deux stations respectent les valeurs limites pour l'ensemble des polluants mesurés (NO2, PM10, PM2,5, benzène, benzo(a)pyrène, nickel, arsenic). Néanmoins, les teneurs moyennes 2019 et 2020 en PM2,5 ne respectent pas l'objectif de qualité sur les deux stations.

L'indice ATMO confère à la zone d'étude une qualité de l'air pouvant être qualifié de moyenne à bonne sur les 4 dernières années.

En gare de Nice-ville, le passage des trains génère des **vibrations** dont la propagation et la perception par les riverains dépendent des caractéristiques des sols en place, de la distance des bâtis et du type de bâti. La gare est située à proximité de bâtis sensibles (logements) et de bâtiments tertiaires dont les activités ne sont pas sensibles aux vibrations (hôtels). Les autres établissements sensibles d'enseignement et de soin santé sont situés à plus de 50 m.

L'ensemble de l'aire d'étude rapprochée est concerné par une **forte pollution lumineuse**.

L'aire d'étude rapprochée n'est pas concernée par des **odeurs** ou des **émissions de fumées** particulières.

Le niveau d'enjeu intrinsèque de chacune des sous-thématiques relatives au cadre de vie et à la santé humaine est présenté dans le tableau suivant :

Sous thématique	Niveau d'enjeu
Environnement sonore	Fort
Qualité de l'air	Très fort
Vibration	Moyen
Ambiance lumineuse	Faible
Odeurs et fumées	Moyen

La méthodologie d'évaluation des enjeux est présentée au chapitre 8 du Tome 1 de la pièce C.

3.9.1 ENVIRONNEMENT SONORE

L'ESSENTIEL

L'aire d'étude rapprochée est implantée en milieu urbain, dans un environnement relativement bruyant lié notamment à la circulation routière dont l'influence sonore atteint 250 m pour la voie Mathis et à la voie ferrée littorale.

Dans le secteur d'étude, l'ambiance sonore existante est considérée :

- non modérée pour les habitations situées en bordure directe des infrastructures routières principales (voie Mathis, rue de la Reine Jeanne, avenue Thiers, avenue Jean Médecin);
- modérée de nuit ou non modérée pour les habitations situées plus en retrait de ces infrastructures routières.

Sources : DDTM des Alpes-Maritimes, portail cartographique de la DDTM) et étude acoustique spécifique

CLASSEMENTS SONORES ET SECTEURS AFFECTES PAR LE BRUIT

L'aire d'étude rapprochée est implantée en milieu urbain, avec un environnement relativement bruyant.

Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre indique que la voie Mathis est classée en catégorie 2 (secteur de nuisance de 250 m de large à partir du bord extérieur de la voie). De nombreux axes routiers de l'aire d'étude sont classés en catégorie 3 (secteur de nuisance de 100 m), 4 (secteur de nuisance de 30 m) et 5 (secteur de nuisance de 10 m).



Catégorie d'infrastructure



Figure 42 : Classement sonore des infrastructures de transport terrestre (source : DDTM, 2016)

L'aire d'étude rapprochée est en grande partie localisée dans un secteur affecté par le bruit lié à la voie ferrée.





Figure 43 : Secteurs affectés par le bruit (source : Cerema-DDTM)



MESURES DE BRUIT

Les notions d'acoustiques et le cadre réglementaire (textes et indices réglementaires, critères d'ambiance sonore, objectifs acoustiques et bâtiments concernés et bruit de voisinage) sont détaillés au chapitre 8 du Tome 1 de la pièce C.

METHODOLOGIE

Une campagne de mesures de bruit a été réalisée du 03 au 04 février 2021, aux abords de la Gare de Nice Ville. Elle est composée d'une mesure de 24 heures, nommée PF01_06-N, et d'une mesure de 2 heures, nommée PM01_06-N.

Ces mesures viennent compléter celles réalisées en décembre 2015 par ACOUPHEN, pour le compte du groupement SETEC-SYSTRA : PF117-Y et PF118-Y.

Les mesures du niveau de pression acoustique permettent de connaître les niveaux sonores en façade des habitations riveraines de la ligne ferroviaire ou des infrastructures routières voisines, sur les périodes réglementaires diurne (6 h - 22 h) et nocturne (22 h - 6 h).

Durant la période de mesurage, le trafic ferroviaire réel au niveau de la Gare de Nice Ville a été fourni par SNCF Réseau sous la forme de fichiers de type BREHAT.

LOCALISATION DES MESURES

Les plans suivants présentent la localisation des mesures de bruit réalisées :

- pendant 24 heures en février 2021 (repérées en rouge) ;
- pendant 2 heures en février 2021 (repérée en bleu) ;
- pendant 24 h en décembre 2015 (repérées en jaune).



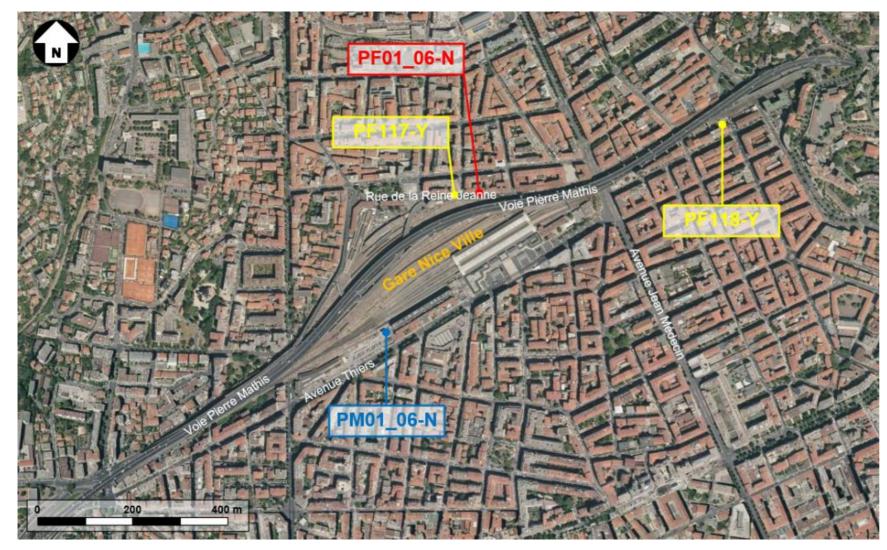


Figure 44 : Plans de localisation des mesures de bruit (source : Acoustb, 2021)

PRESENTATION DES RESULTATS

Une fiche de synthèse des résultats est créée pour chaque point de mesure réalisé en février 2021 et présentée en page suivante. Elle comporte les renseignements suivants :

- coordonnées du riverain ou localisation de la mesure ;
- date et horaires de la mesure ;

Les résultats de mesure acoustique suivants sont indiqués :

- niveau sonore LAeq « Global » sur les 2 périodes réglementaires, correspondant à la contribution sonore de l'ensemble des sources de bruit;
- niveau sonore LAeq « Ferroviaire », correspondant à la contribution sonore du passage des trains;

- niveau sonore LAeq « Hors fer », correspondant au bruit de fond (LAeq global – LAeq ferroviaire), intégrant le bruit routier, le bruit de voisinage, etc.;
- indices statistiques L5, L10, L50, L90 et L95 sur le niveau sonore global, sur les 2 périodes réglementaires.

Lorsqu'aucune émergence n'est constatée au passage des trains, le LAeq « Ferroviaire » n'est pas calculé (comme c'est le cas au PF01_06-N et au PF117-Y).

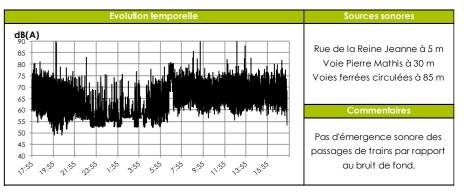
PF01_06-N	Mesure de bruit - Etat initial	ACOUSTB
		ACOUSTIQUE - ONDES - VIBRATIONS

Localisation de la mesure	Date et durée de la mesure				
Mme Benalla	Mesure réalisée le	03/0	2/2021	à	17:55
22, rue de la Reine Jeanne	Durée: 24 h				
06000 Nice	1er étage	/	Faç	ade	Sud





Périodes réglementaires	LAeq _{global}
Période diurne (6 h - 22 h)	69,5 dB(A)
Période nocturne (22 h - 6 h)	59,9 dB(A)



Indices statistiques en dB(A) - Niveau global					
Période	L95	L90	L50	L10	L5
(6 h - 22 h)	56,5	58,5	66,4	72,8	74,2
(22 h - 6 h)	52,7	53,1	56,6	59,7	62,9

Figure 45 : Fiche de synthèse des résultats de mesure au PF01_06-N (source : Acoustb, 2021)



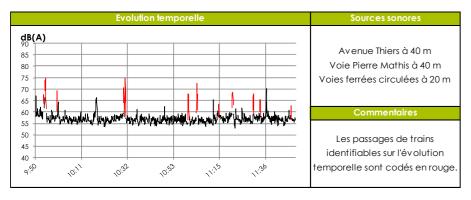
PM01_06-N	Mesure de bruit - Etat initial	ACOUSTB ACOUSTIQUE - ONDES - VIBRATIONS
		•

Localisation de la mesure	Date et durée de la mesure				
Gare Nice Ville	Mesure réalisée le	04/02	/2021	à	9:50
Avenue Thiers	Durée: 2 h				
06000 Nice	h = 1.50 m	/	Cha	mp li	bre





Périodes réglementaires	LAed	global	LAeq _{ferroviaire}		LAeq _{Hors fer}		Nombre de trains codés	
Période diurne (6 h - 22 h)	59,1	dB(A)	54,9	dB(A)	57,1	dB(A)	12	



Indices statistiques en dB(A) - Niveau global						
Période	L95	L90	L50	L10	L5	
(6 h - 22 h)	54,6	55,0	56,6	59,1	61,6	

Figure 46 : Fiche de synthèse des résultats de mesure au PEM01 06-N

(source: Acoustb, 2021)

DEFINITION DE L'AMBIANCE SONORE EXISTANTE

Le tableau suivant présente la synthèse des niveaux sonores mesurés en février 2021 et en décembre 2015, arrondis au ½ dB(A) le plus proche (source : Acoustb, 2021).

Point de mesure	Date et durée de la mesure	Adresse	Étage	LAeg (6 h - 22 h) Global	LAeg (6 h - 22 h) Ferroviaire	LAeq (22 h - 6 h) Global	LAeg (22 h - 6 h) Ferroviaire	Sources sonores principales	Ambiance sonore préexistante
PF01_06-N	03/02/2021 24 <u>heures</u>	22, rue de la Reine Jeanne 06000 Nice	1 ^{er} étage	69.5 dB(A)	Non déterminée	60.0 dB(A)	Non déterminée	Voie Mathis Rue de la Reine Jeanne	Non modérée
PM02_06-N	04/02/2021 2 heures	Avenue Thiers (entrée de Gare) 06000 Nice	Champ libre H = 1.5 m	59.0 dB(A)	55.0 dB(A)	-	-	Avenue Thiers Circulations ferroviaires	Modérée
PF117-Y	01/12/2015 24 heures	Rue de la Reine Jeanne 06000 Nice	3 ^{ème} étage	67.5 dB(A)	Non déterminée	61.0 dB(A)	Non déterminée	Voie Mathis Rue de la Reine Jeanne	Non modérée
PF118-Y	01/12/2015 24 heures	14bis, boulevard <u>Raimbaldi</u> 06000 Nice	3 ^{ème} étage	68.5 dB(A)	65.0 dB(A)	59.5 dB(A)	52.5 dB(A)	Voie Mathis / Rue de Lépante Circulations ferroviaires	Modérée de nuit

La gare de Nice-Ville, située dans le quartier Thiers à proximité du centre-ville de Nice, s'insère dans un environnement urbain bruyant, marqué notamment la présence de la voie Mathis. Le faisceau ferroviaire est bordé au Nord-Ouest par la rue de la Reine Jeanne et au Sud-Est par l'avenue Thiers.

Dans ce contexte, les niveaux sonores mesurés montrent que les habitations de la rue de la Reine Jeanne sont exposeés principalement au bruit de la circulation routière et situés en zone d'ambiance sonore préexistante non modérée (niveaux sonores en façade supérieurs à 65 dB(A) le jour et 60 dB(A) la nuit).

Le bruit ferroviaire est plus marqué au droit du point de mesure PF118-Y, exposé directement au passage des trains sur la ligne en direction de Vintimille, au Nord-Est de la gare : l'ambiance sonore y est modérée de nuit, avec des niveaux sonores nocturnes inférieurs à 60 dB(A).

Dans le secteur d'étude, l'ambiance sonore existante peut donc être considérée plus globalement :

- non modérée pour les habitations situées en bordure directe des infrastructures routières principales (voie Mathis, rue de la Reine Jeanne, avenue Thiers, avenue Jean Médecin);
- modérée de nuit ou non modérée pour les habitations situées plus en retrait de ces infrastructures routières.

3.9.2 QUALITE DE L'AIR

L'ESSENTIEL

La qualité de l'air de l'aire d'étude rapprochée est conditionnée par un environnement caractérisé principalement par des espaces urbains. Cinq établissements recevant des populations vulnérables sont présents dans l'aire d'étude rapprochée. Deux stations AtmoSud de fond urbain et trafic urbain sont présentes à moins de 2 km de l'aire d'étude rapprochée.

Les teneurs moyennes annuelles relevées par ces deux stations respectent les valeurs limites pour l'ensemble des polluants mesurés (NO2, PM10, PM2,5, benzène, benzo(a)pyrène, nickel, arsenic). Néanmoins, les teneurs moyennes 2019 et 2020 en PM2,5 ne respectent pas l'objectif de qualité sur les deux stations.

L'indice ATMO confère à la zone d'étude une qualité de l'air pouvant être qualifié de moyenne à bonne sur les 4 dernières années.

Sources : Etude aire santé de l'opération

Le cadre réglementaire et les notions générales sur les polluants atmosphériques sont détaillés au chapitre 8 du Tome 1 de la pièce C.

PREAMBULE

La note technique du 22 février 2019 et le guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières du CEREMA fixent le cadre et le contenu des études air et santé en fonction des enjeux du projet, selon quatre niveaux d'études (I à IV). L'étude de niveau I a le contenu le plus détaillé. Ces niveaux sont définis en fonction des trafics attendus à terme sur l'infrastructure considérée et de la densité de population à proximité de celle-ci.



Compte-tenu des trafics attendus dans l'aire d'étude (entre 25 000 et 50 000 véh/j à terme), de la densité de population (bâtis avec une densité maximum supérieure à 10 000 habitants/km²) la note méthodologique suscitée préconise la réalisation d'une étude air et santé de niveau I.

Néanmoins, d'après la note méthodologique, le niveau d'étude peut être abaissé d'un ou deux niveaux maximum, en fonction de la nature de l'aménagement et du contexte dans le lequel il s'inscrit.

Ainsi, de par sa nature et de son impact non significatif sur le trafic routier, le niveau d'étude de l'opération Nice Ville est abaissé au niveau III.

Trafic à l'horizon d'étude Densité dans la bande d'étude	>50 000 véh/j	25 000 à 50 000 véh/j	10 000 à 25 000 véh/j	≤ 10 000 véh/j
Bâti avec densité ≥ 10 000 hab/km²	I	I	II	II si L projet > 5 km ou III si L projet ≤ 5 km
Bâti avec densité > 2 000 et < 10 000 hab/km²	I	II	II	II si L projet > 25 km ou III si L projet ≤ 25 km
Bâti avec densité ≤ 2 000 hab/km²	I	II	II	II si L projet > 50 km ou III si L projet ≤ 50 km
Pas de bâti	III	III	IV	IV

POPULATIONS ET LIEUX VULNERABLES

Sources : estimation 2017 sur la base des données de population INSEE les plus récentes disponibles ; FINESS – Sites internet des communes – IGN

Les cibles potentielles des émissions polluantes situées dans l'aire d'étude rapprochée ont été inventoriées et sont présentées ci-après.

DENSITE DE POPULATION GENERALE

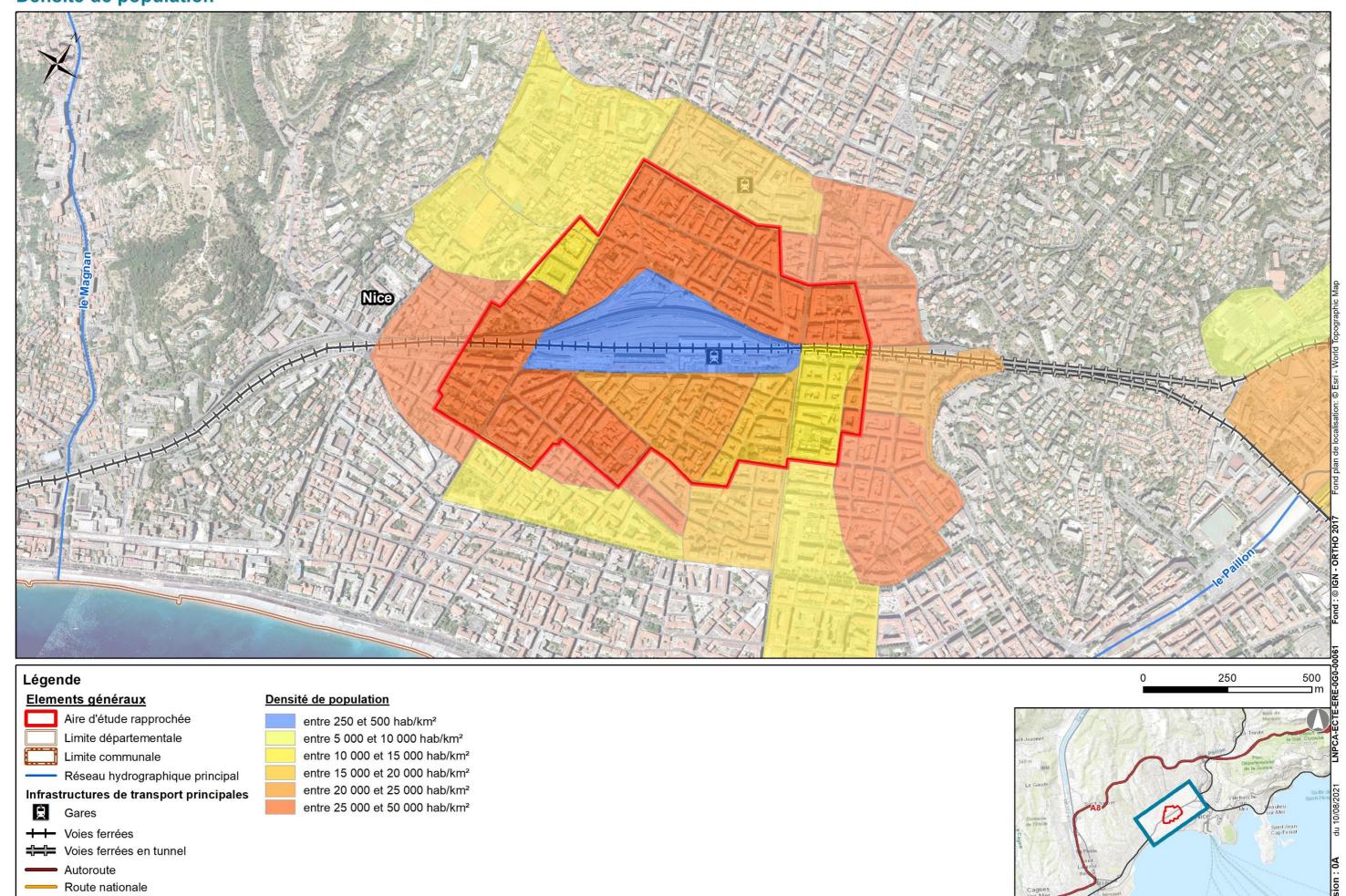
L'opération est localisée sur la commune de Nice, dans des zones urbanisées. Les densités de population des ilots regroupés pour l'information statistique (IRIS) interceptées par l'aire d'étude rapprochée sont données dans le tableau et représentés sur la figure présentée ci-après.

Commune	IRIS	Densité des IRIS			
	Chateauneuf	25 883			
	Clemenceau	32 131			
	Clement Roassal	34 547			
	Desambrois	39 136			
	Eglise Russe	14 884			
	Gare Nice-Ville	404			
	Garnier-Gare de Provence	18 745			
	Grosso	26 812			
	Jean Medecin	10 108			
Nice	Marceau	32 248			
	Musiciens	11 657			
	Notre-Dame	17 571			
	Parc Imperial	11 425			
	Raimbaldi	23 841			
	Rossini	27 152			
	Sasserno	25 438			
	Thiers-Durante	22 481			
	Thiole	28 018			
	Trachel	49 525			
	Vernier	27 445			
Moyenne Densité - TOTAL 23 972					

Densité de population

Route départementale







POPULATIONS

Les populations des IRIS interceptés par l'aire d'étude rapprochée sont données dans le tableau ci-dessous.

Sur la base de ces estimations, la population en 2017 située dans les IRIS interceptés par l'aire d'étude rapprochée s'établit à 41 198 habitants :

Commune	IRIS	Population des IRIS			
	Chateauneuf	2 778			
	Clemenceau	2 071			
	Clement Roassal	2 607			
	Desambrois	2 515			
	Eglise Russe	1 725			
	Gare Nice-Ville	61			
	Garnier-Gare de Provence	2 042			
	Grosso	2 332			
	Jean Medecin	2 863			
Nice	Marceau	1 934			
Nice	Musiciens	1 242			
	Notre-Dame	2 226			
	Parc Imperial	2 202			
	Raimbaldi	1 738			
	Rossini	1 625			
	Sasserno	2 065			
	Thiers-Durante	2 554			
	Thiole	2 138			
	Trachel	2 199			
	Vernier	2 281			
	Somme population - TOTAL 41 198				

ETABLISSEMENTS ET AUTRES LIEUX VULNERABLES

Un inventaire des établissements recevant des populations vulnérables (écoles, crèches, hôpitaux, maisons de retraite, etc.) a été effectué dans l'aire d'étude rapprochée.

Les établissements vulnérables dans l'aire d'étude rapprochée sont représentés sur la figure page suivante.

Sur la base de cet inventaire, 5 établissements vulnérables ont été identifiés :

- 1 structure d'accueil pour la petite enfance;
- 1 école ;
- 3 maisons de retraite.

Commune	Type d'établissement	Nom de l'établissement	
	Accueil des jeunes enfants	Crèche inter entrepris e Méli Mélodie	
	École maternelle	École maternelle Auber	
Nice		EHPAD Résidence Bleu Soleil	
	Maison de retraite	EHPAD Nice Residencia	
		EHPAD Résidence Ancilla	
TOTAL DES ÉTABLISSEMENTS DANS L'AIRE D'ÉTUDE			

Établissements vulnérables

Infrastructures de transport principales

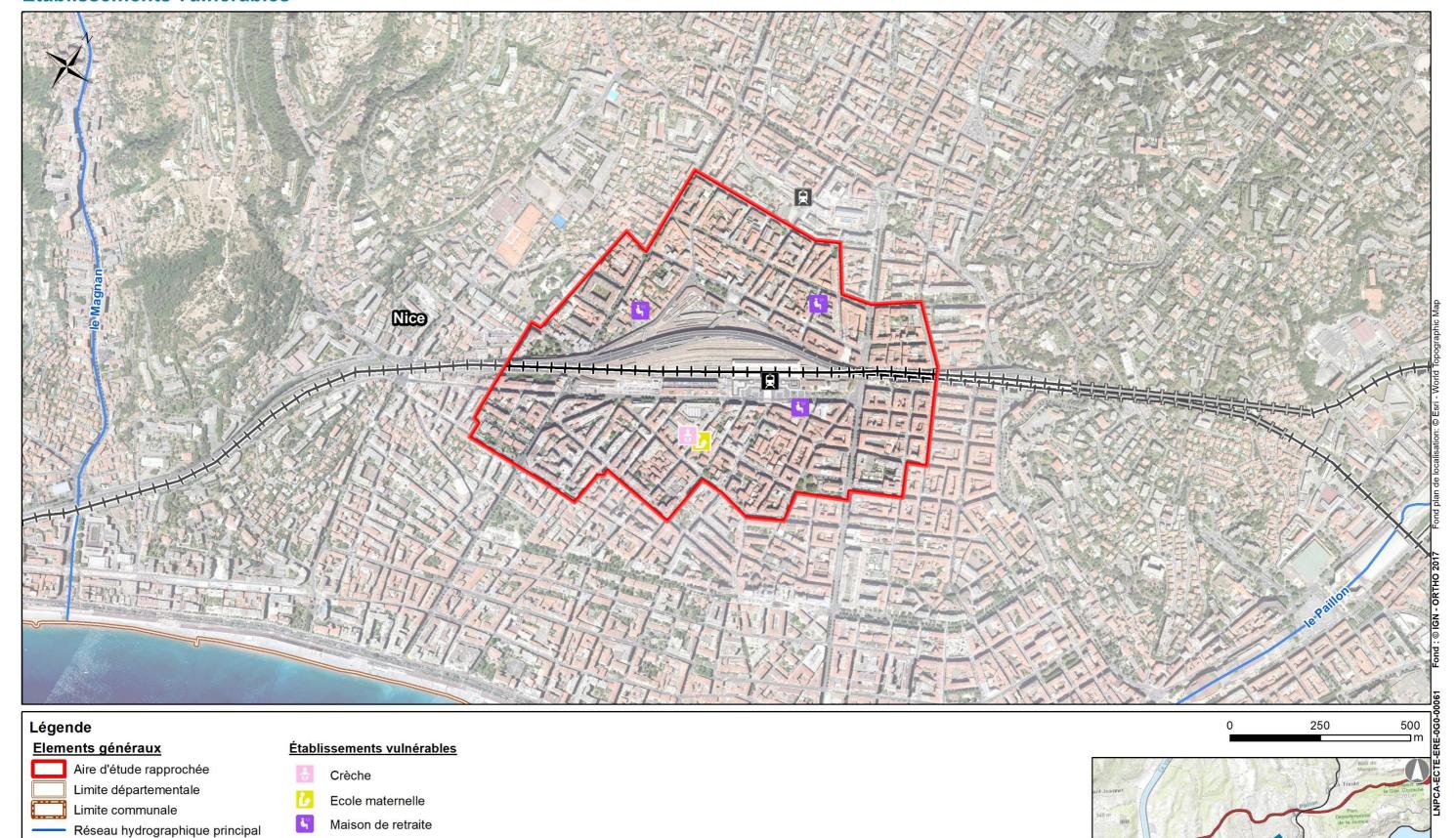
Gares

→ Voies ferrées

Autoroute
Route nationale
Route départementale

Voies ferrées en tunnel





Etat initial de l'environnement

EMISSIONS POLLUANTES

Source : AtmoSud CIGALE ; Ministère de la transition écologique et solidaire – Géorisques – IREP Registre des Émissions Polluantes

EMISSIONS POLLUANTES DE LA METROPOLE NICE COTE D'AZUR

A l'échelle de la commune de Nice, les émissions polluantes sont les suivantes (année 2018) :

- oxydes d'azote (NO et NO2): 2 670 tonnes, soit 62 % des émissions de la métropole. Les secteurs transport routier et autres transports sont les principaux émetteurs de NOx avec respectivement 53 % et 24 % des émissions de la commune;
- dioxyde de soufre (SO2): 222 tonnes, soit 80 % des émissions de la métropole. Le secteur industrie est le principal émetteur de SO2 avec 47 % des émissions de la commune;
- composés organiques volatils non méthaniques (COVNM): 2 045 tonnes, soit 29 % des émissions de la métropole. Les secteurs industrie et résidentiel sont les principaux émetteurs de COVNM avec respectivement 31 % et 39 % des émissions de la commune :
- monoxyde de carbone (CO): 2 969 tonnes, soit 43 % des émissions de la métropole. Le secteur transport routier est le principal émetteur de CO avec 48 % des émissions de la commune;
- particules PM10: 419 tonnes, soit 48 % des émissions de la métropole. Les secteurs industrie, transport routier et émetteurs non inclus sont les principaux émetteurs de PM10 avec respectivement 29 %, 24 % et 20 % des émissions de la commune.
- particules PM2,5 : 287 tonnes, soit 46 % des émissions de la métropole. Les secteurs industrie et transport routier sont les principaux émetteurs de PM2,5 avec respectivement 28 % et 25 % des émissions de la commune.

Les émissions de benzène, de métaux et d'ozone ne sont pas publiées par l'application CIGALE d'AtmoSud.

SOURCES D'EMISSIONS INDUSTRIELLES DANS OU A PROXIMITE DE L'AIRE D'ETUDE

Aucune source d'émissions industrielles, recensée au titre des émissions dans l'air, n'est située à proximité de l'aire d'étude rapprochée.

Indépendamment des sources industrielles, le trafic routier et le secteur résidentiel / tertiaire constituent les principales sources d'émissions de polluants atmosphériques.

QUALITE DE L'AIR

Source: AtmoSud

SURVEILLANCE PERMANENTE

L'indice ATMO confère à la zone d'étude une qualité de l'air pouvant être qualifié de moyenne à bonne sur les 4 dernières années.

DANS L'AIRE D'ETUDE

Les stations permanentes de mesures AtmoSud Nice Arson et Nice Promenade des Anglais sont situées à proximité de l'emprise de l'aire d'étude rapprochée. Les stations sont localisées sur la figure page suivante.

La station Nice Arson est en environnement de fond urbain, sans l'influence du trafic routier, alors que la station Nice promenade des Anglais est une station trafic, sous l'influence des sources routières.

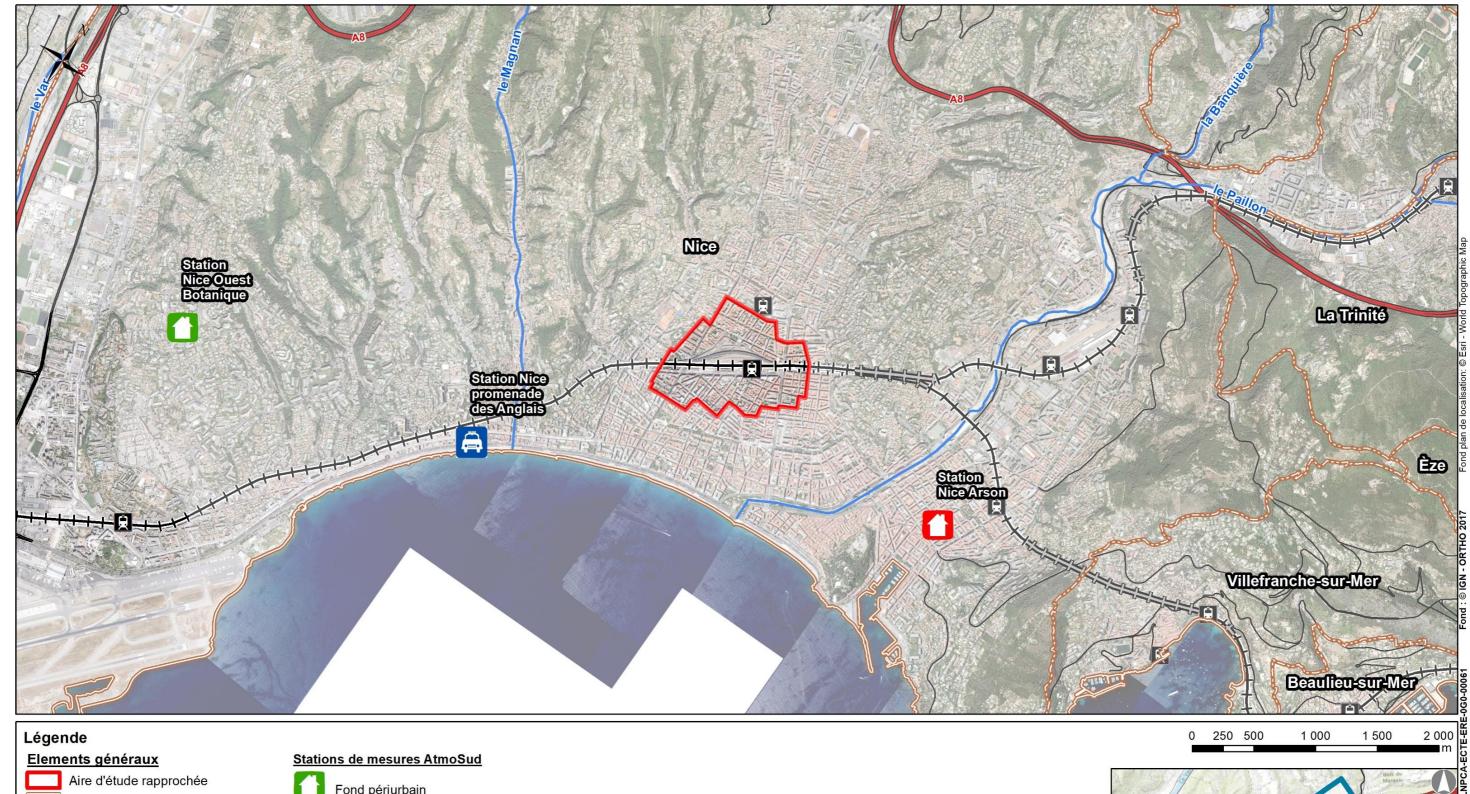
Les teneurs moyennes annuelles 2019 et 2020 des polluants mesurés par ces stations sont synthétisées et comparées aux valeurs limites, objectifs de qualité/valeurs cibles et aux valeurs guide de l'OMS en moyennes annuelles dans les tableaux suivants.

Sur ces stations, les teneurs moyennes annuelles mesurées respectent les valeurs limites pour l'ensemble de ces polluants. Néanmoins, les teneurs moyennes 2019 et 2020 en PM2,5 ne respectent pas l'objectif de qualité sur les deux stations. Les teneurs en polluants sont supérieures sur la station trafic par rapport à la station de fond urbain, quel que soit le polluant.

Il est à noter que les teneurs moyennes 2020 sont toutes inférieures aux teneurs moyennes 2019 quel que soit le polluant. Cette différence peut s'expliquer par la pandémie Covid-19 qui a fortement impacté le trafic pendant toute l'année 2020. Ainsi, les mesures 2020 ne sont pas représentatives de moyennes annuelles « classiques ».

La qualité de l'air de l'aire d'étude rapprochée est conditionnée par un environnement caractérisé principalement par des espaces urbains. Cinq établissements recevant des populations vulnérables sont présents dans l'aire d'étude rapprochée. Deux stations AtmoSud de fond urbain et trafic urbain sont présentes à moins de 2 km de l'aire d'étude rapprochée.









Les teneurs moyennes annuelles mesurées par les stations retenues pour l'année 2020 sont présentées dans le tableau suivant :

Polluants		Nice Arson	Nice Promenade des Anglais	Valeurs limites	Objectif de qualité	Recommandations OMS
		Fond urbain	Trafic urbain		en moyenne annuel	le
Dioxyde d'azote (NO ₂)	μg/m³	24,3	27,9	40	40	40
PM10	μg/m³	18	25,8	40	30	20
PM2,5	μg/m³	10,1	10,3	25	10	10
Benzène (C₀H₀)	μg/m³	1,18 2017	1,57 2016	5	2	
Arsenic	ng/m³	0,21 2019			6 (valeur cible)	
Nickel	ng/m³	2,03 2019			20 (valeur cible)	
Benzo(a)pyrène	ng/m³	0,15 2019	0,15 2014		1 (valeur cible)	
Ozone	μg/m³	48,7			120 - maximum journalier de la moyenne sur 8 h (seuil de protection de la santé)	100 - maximum journalier de la moyenne sur 8 h (seuil de protection de la santé)
Benzo(a)anthracène	ng/m³	0,08 2019	0,13 2014			
Benzo(b)fluoranthène	ng/m³	0,19 2019	0,26 2014			
Benzo(k)fluoranthène	ng/m³	0,09 2019	0,1 2014			
Benzo(j)fluoranthène	ng/m³	0,12 2019	0,15 2014			
Dibenzo(ah)anthracène	ng/m³	0,01 2019	0,03 2014			
Benzo(ghi)pérylène	ng/m³	0,18 2019	0,3 2014			
Indeno(1,2,3-cd)pyrène	ng/m³	0,17 2019	0,2 2014			
Chrysène	ng/m³	0,12 2019	0,24 2014			

Les teneurs moyennes annuelles mesurées par les stations retenues pour l'année 2019 sont présentées dans le tableau suivant :

			Nice Promenade			Recommandations
Polluants		Nice Arson	des Anglais	Valeurs limites	Objectif de qualité	OMS
			Trafic urbain		en moyenne annuel	le
Dioxyde d'azote (NO ₂)	μg/m³	30,7	37,8	40	40	40
PM10	μg/m³	20,0	29,9	40	30	20
PM2,5	μg/m³	11,2	13.0	25	10	10
Benzène (C ₆ H ₆)	μg/m³	1,18 2017	1,57 2016	5	2	
Arsenic	ng/m³	0,21			6 (valeur cible)	
Nickel	ng/m³	2,03			20 (valeur cible)	
Benzo(a)pyrène	ng/m³	0,15	0,15 2014		1 (valeur cible)	
Ozone	μg/m³	48,9			120 - maximum journalier de la moyenne sur 8 h (seuil de protection de la santé)	100 - maximum journalier de la moyenne sur 8 h (seuil de protection de la santé)
Benzo(a)anthracène	ng/m³	0,08	0,13 2014			
Benzo(b)fluoranthène	ng/m³	0,19	0,26 2014			
Benzo(k)fluoranthène	ng/m³	0,09	0,1 2014			
Benzo(j)fluoranthène	ng/m³	0,12	0,15 2014			
Dibenzo(ah)anthracène	ng/m³	0,01	0,03 2014			
Benzo(ghi)pérylène	ng/m³	0,18	0,3 2014			
Indeno(1,2,3-cd)pyrène	ng/m³	0,17	0,2 2014			
Chrysène	ng/m³	0,12	0,24 2014			



3.9.3 VIBRATION

Le passage d'un train peut être source de vibrations qui se transmettent par le sol vers le plancher, mais aussi de bruit généré par la vibration du plancher.

Le bruit de grondement occasionné par la vibration du plancher est appelé bruit solidien, par opposition au bruit aérien qui se transmet dans l'air à travers les ouvertures du bâtiment.

Le chemin suivi par les ondes générées au passage d'un train depuis la voie ferrée jusqu'à l'intérieur des bâtiments est illustré dans le schéma suivant :

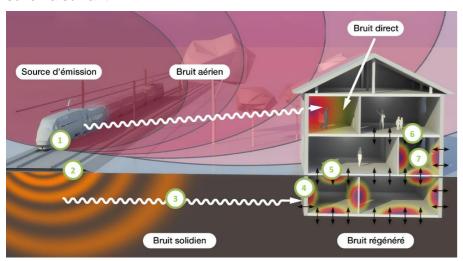


Figure 47 : Phénomènes vibro-acoustiques au passage d'un train (Source : Egis/ACOUSTB)

Les notions plus techniques de vibrations (perceptions tactiles et de nuisance, vitesse particulaire et échelle de niveaux vibratoires) et le contexte normatif et cadre réglementaire sont détaillés au chapitre 8 du Tome 1 de la pièce C.

En gare de Nice-ville, le passage des trains génère des vibrations dont la propagation et la perception par les riverains dépendent des caractéristiques des sols en place, de la distance des bâtis et du type de bâti.

La gare est située à proximité de bâtis sensibles (logements) et de bâtiments tertiaires dont les activités ne sont pas sensibles aux vibrations (hôtels).

Les autres établissements sensibles d'enseignement et de soin santé sont situés à plus de 50 m.

3.9.4 AMBIANCE LUMINEUSE

Source: Astronomie du Vexin (https://avex-asso.org)

La figure suivante illustre la pollution lumineuse observée dans l'aire d'étude rapprochée en présentant le nombre d'étoiles visibles :

Magenta : 50–100 étoiles visibles, les principales constellations commencent à être reconnaissables.

Rouge: 100 -200 étoiles: les constellations et quelques étoiles supplémentaires apparaissent. Au télescope, certains Messier se laissent apercevoir.

Orange : 200-250 étoiles visibles, dans de bonnes conditions, la pollution est omniprésente, mais quelques coins de ciel plus noir apparaissent ; typiquement moyenne banlieue.

Jaune : 250-500 étoiles. Pollution lumineuse encore forte. Voie Lactée qui peut apparaître dans de très bonnes conditions. Certains Messiers parmi les plus brillants peuvent être perçus à l'œil nu.

Vert : 500-1000 étoiles. Grande banlieue tranquille, faubourg des métropoles. Voie lactée souvent perceptible mais très sensible encore aux conditions atmosphériques ; typiquement les halos de pollution lumineuse n'occupent qu'une partie du ciel et montent à 40-50 ° de hauteur.

Cyan: 1000-1800 étoiles: la Voie Lactée est visible la plupart du temps

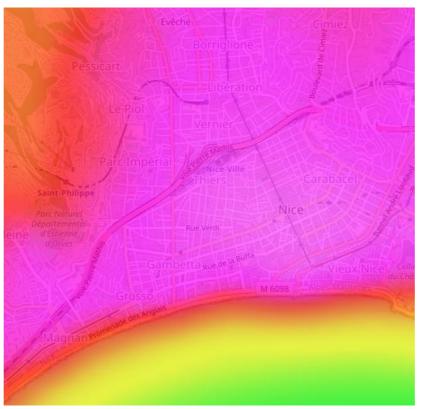


Figure 48: Pollution lumineuse (source: https://avex-asso.org)

L'ensemble de l'aire d'étude rapprochée est concerné par une forte pollution lumineuse.

3.9.5 ODEURS ET FUMEES

L'aire d'étude rapprochée n'est pas concernée par des odeurs ou des émissions de fumées particulières.

3.9.6 DOCUMENTS CADRES

Sources: SRADDET; PREPA; PNSE4; PRSE3; classement sonore des voies bruyantes

À L'ECHELLE NATIONALE ET TERRITORIALE

Les documents cadres intéressant l'aire d'étude sont les suivants :

- le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, approuvé le 15 octobre 2019, qui se substitue au schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE);
- le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) qui fixe la stratégie de l'Etat pour réduire les émissions de polluants atmosphériques au niveau national et pour respecter les exigences européennes;
- le plan national santé environnement (PNSE4) prévu pour la période (2020-2024) et le plan régional santé environnement (PRSE3) de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, adopté le 6 décembre 2017, qui est la déclinaison régionale du PNSE3;
- classement sonore des voies bruyantes du département des Alpes-Maritimes.

Ces documents sont détaillés au sein du Tome 1 – Etude d'impact globale.

DOCUMENTS CADRES A L'ECHELLE LOCALE

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)

La directive européenne 2008/50/CE concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant prévoit que, dans les zones et agglomérations où les normes de concentration de polluants atmosphériques sont dépassées, les États membres doivent élaborer des plans ou des programmes permettant d'atteindre ces normes.

En droit français, des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) doivent être élaborés dans toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants et dans les zones où les valeurs limites et les valeurs cibles sont dépassées ou risquent de l'être. L'application de ces dispositions relève des articles L.222-4 à L.222-7 et R.222-13 à R.222-36 du code de l'environnement.

Le PPA est un plan d'actions, arrêté par le préfet, qui a pour objectif de réduire les émissions de polluants atmosphériques et de maintenir ou ramener dans la zone du PPA concernée les concentrations en polluant à des niveaux inférieurs aux normes fixées à l'article R. 221-1 du code de l'environnement.



Un premier PPA des Alpes Maritimes a été adopté en mai 2007. Malgré la mise à place du PPA, l'amélioration de la qualité de l'air n'était pas satisfaisante, ainsi des travaux de révision du PPA ont débuté en février 2011. La révision du PPA des Alpes Maritimes a été approuvée le 6 novembre 2013. Néanmoins, suite à une évaluation du PPA en 2018 et des dépassements des normes de la qualité de l'air qui persistent, le préfet des Alpes Maritimes a engagé la révision du PPA le 17 janvier 2019. La zone d'influence du PPA dans les Alpes-Maritimes est présentée sur la figure suivante :

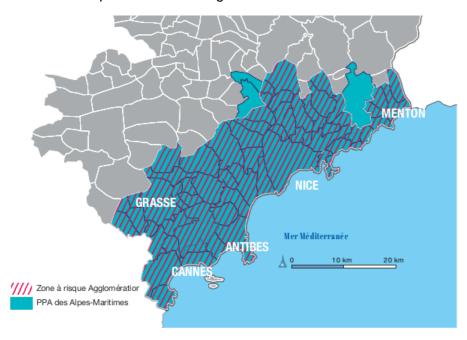


Figure 49 : Territoire couvert par le PPA des Alpes Maritimes (source : PPA 06 – Objectif 2025)

Pour améliorer durablement la qualité de l'air, 51 actions regroupées en 20 défis selon 7 thématiques sont mises en œuvre :

- transport maritime (5 actions):
- transport aérien (6 actions);
- transport terrestre (19 actions);
- industrie (3 actions);
- biomasse agriculture (7 actions);
- résidentiel aménagement (6 actions) ;
- mobilisation (5 actions);

Les objectifs du PPA des Alpes Maritimes sont (cf. figure suivante) :

- conserver sur toute la durée du PPA le respect des seuils réglementaires pour l'ensemble des stations fixes de surveillance de la qualité de l'air;
- plus aucune population exposée à des dépassements des valeurs limites en 2025 (sur la base des modélisations réalisées par AtmoSud).

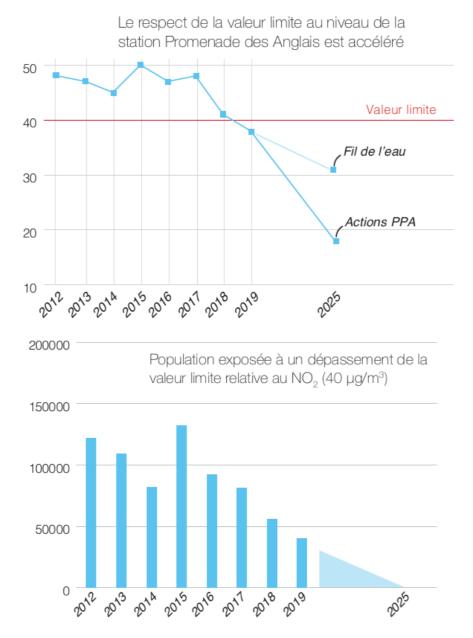


Figure 50 : Objectifs 2025 du PPA des Alpes-Maritimes (source : PPA 06 – Objectif 2025)

Le Plan Climat Air Énergie Territorial Métropole Nice Côte d'Azur (PCAET)

Le Plan Climat Air Énergie Territorial est un document cadre de planification et de coordination de la transition énergétique et de lutte contre le changement climatique sur le territoire.

La problématique climat-air-énergie est prise en compte autour de 5 axes :

- la réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- la qualité de l'air ;

- la sobriété énergétique ;
- le développement des énergies renouvelables ;
- l'adaptation au réchauffement climatique.

Le nouveau Plan Climat 2019-2025 inscrit la métropole dans la trajectoire de la neutralité carbone à l'horizon 2050. Il répond également aux ambitions européennes en visant les objectifs du Cadre pour le climat et l'énergie à l'horizon 2030.

Le PCAET reprend également les objectifs du SRADDET adopté le 26 juin 2019.

Objectifs cadres issus du SRADDET - territoire NCA				
Horizons visés	2026	2030	2050	
Réduction des émissions GES (réf. 2012)	-22 %	-33 %	-75 %	
Part de la production d'EnR sur la consommation	18 %	30 %	50 %	
Réduction des consommations (réf. 2012)	-18 %	-26 %	-30 %	
Réduction des polluants atmosphériques (réf. 2012)	-44%	-48%		

Le PCAET a donc pour ambition d'atteindre les objectifs 2026 issus du SRADDET.

La stratégie du nouveau Plan Climat Air Énergie Territorial est déclinée en 6 domaines structurants dans lesquels s'inscrit le programme d'actions 2019-2025 rassemblant plus de 150 projets de territoire :

- 1 Décliner notre vision pour une Métropole verte de la Méditerranée ;
- 2 Agir directement sur nos consommations énergétiques du bâti et de l'éclairage ;
- 3 Amplifier la performance environnementale des services publics de l'assainissement de l'eau, des déchets et de la gestion de l'énergie;
- 4 Relever le défi de la mobilité durable sur l'aire métropolitaine ;
- 5 Organiser l'animation, le suivi et le pilotage du PCAET ;
- 6 Mobiliser les acteurs du territoire, développer les partenariats et accompagner le changement.



3.10 ENERGIE, GES ET BILAN CARBONE

3.10.1 ENERGIE

L'ESSENTIEL

La consommation énergétique de la commune de Nice est de l'ordre de 500 000 tep, essentiellement issue des produits pétroliers (45 %), de l'électricité (31 %) et du gaz naturel (20 %). Le secteur des transports routiers est le plus consommateur en énergie. L'énergie produite à Nice provient en grande partie (53 %) de l'incinération d'ordures ménagères.

Aucun parc éolien ou photovoltaïque et aucune installation hydroélectrique n'est présent dans l'aire d'étude rapprochée.

Sources: DREAL (http://carto.geo-ide.application.developpement-durable.gouv.fr/1131/environnement.map#), base de données CIGALE / AtmoSud (https://cigale.atmosud.org/extraction.php)

CONSOMMATION ENERGETIQUE DE LA POPULATION NICOISE

La consommation énergétique de la commune de Nice est de l'ordre de 500 000 tep (tonnes équivalent pétrole) entre 2012 et 2018 :

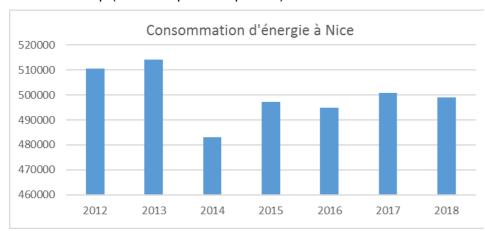


Figure 51 : Evolution de la consommation d'énergie en tep (tonnes équivalent pétrole) à Nice (source : d'après base de données CIGALE / AtmoSud)

Le secteur des transports routiers est le plus consommateur en énergie (34 % de la consommation énergétique totale). Il est suivi de près par le secteur tertiaire (26 %) et résidentiel (26%). Les consommations des secteurs de l'industrie et de l'agriculture sont très faibles, avec seulement 3.7 % de la consommation totale communale :

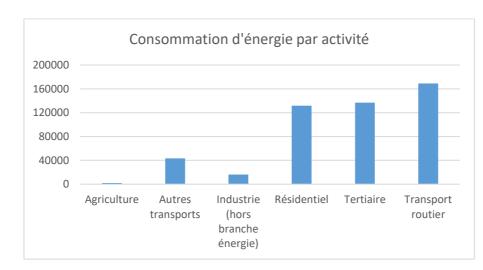


Figure 52 : Consommation énergétique en tep (tonnes équivalent pétrole) à Nice (source : d'après base de données CIGALE / AtmoSud)

L'énergie consommée à Nice provient essentiellement des produits pétroliers (45 %), puis de l'électricité (31 %) et du gaz naturel (20 %) :

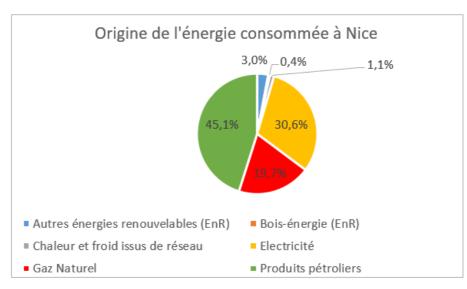


Figure 53 : Origine de l'énergie consommée à Nice (source : d'après base de données CIGALE / AtmoSud)

L'énergie produite à Nice provient en grande partie (53 %) de l'incinération d'ordures ménagères, les autres secteurs de production d'énergie étant minoritaires (3 à 12 %) :

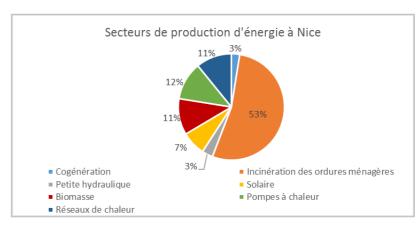


Figure 54 : Secteurs de production d'énergie à Nice (source : d'après base de données CIGALE / AtmoSud)

Aucun parc éolien ou photovoltaïque et aucune installation hydroélectrique n'est présent dans l'aire d'étude rapprochée.

ACTIONS MISES EN PLACE EN MATIERE D'ECONOMIES D'ENERGIES ET DE PRODUCTION D'ENERGIES RENOUVELABLES

Les Alpes-Maritimes étant déficitaires en termes d'alimentation énergétique, le département s'est engagé dans une politique volontariste d'économie d'énergie. Les enjeux concernent principalement l'habitat-tertiaire et les transports.

En matière d'économie d'énergie, des initiatives territoriales et locales ont récemment émergé :

- Le contrat d'objectif pour une sécurisation de l'alimentation électrique de l'est de la région Provence-Alpes Côte d'Azur: vise à renforcer le réseau de transport d'électricité avec la mise en place de filet de sécurité, à diminuer la consommation d'électricité et à renforcer la part de production d'électricité renouvelable dans la consommation d'électricité;
- La politique de maîtrise de la demande d'électricité : programme de maîtrise de la demande d'électricité (plan ECO-ENERGIE) mis en place par la Préfecture des Alpes-Maritimes et le Conseil Régional Provence-Alpes Côte d'Azur ;
- Le plan d'action climat énergie territoire des Alpes-Maritimes (PCET): ce PCET doit permettre de connaître les sources et niveaux d'émission du département et ses tendances d'évolution, de définir une stratégie concertée avec l'ensemble des acteurs, de fixer des objectifs et de coordonner les actions à mener dans les prochaines années. Ces actions concernent les transports, l'urbanisme, la gestion des énergies et des ressources en eau. Le PCET prévoit une production de 25% des consommations d'énergie à l'aide d'énergies renouvelables à l'horizon 2020;
- Espaces infos énergie (EIE) pour informer et accompagner les habitants.



3.10.2 **VULNERABILITE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE**

Se reporter à la Pièce C, Tome 1, Chapitre 4 - Description des facteurs environnementaux, Sous-chapitre 9 p qui traite de cette thématique à l'échelle globale.

3.10.3 GAZ A EFFET DE SERRE

Se reporter à la Pièce C, Tome 1, Chapitre 4 - Description des facteurs environnementaux, Sous-chapitre 9 qui traite de cette thématique à l'échelle globale.

3.11 **SYNTHESE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX**

L'état initial de l'environnement est synthétisé dans le tableau ci-après qui hiérarchise également les enjeux environnementaux intrinsèques (ou stationnels pour le milieu naturel) identifiés.

La synthèse des enjeux est réalisée dans le tableau ci-dessous selon le classement suivant :

Evaluation des enjeux des différentes thématiques

Enjeu très fort
Enjeu fort
Enjeu assez fort
Enjeu moyen
Enjeu faible
Sans enjeu

La méthodologie d'évaluation des enjeux intrinsèques est présentée au chapitre 8 du Tome 1 de la pièce C.

Relief et topographie

Liane Nouvelle Provence Côte d'Azur

LE PROJET DES PHASES 1 & 2 PIECE C – TOME 2 : CAHIERS TERRITORIAUX - NICE VILLE



Thématique Sous thématique **Description** Niveau d'enjeu Le réseau ferroviaire de l'aire d'étude rapprochée est caractérisé par la présence des lignes Marseille - Vintimille et Nice - Breil-sur-Roya et de Mobilité Mobilité la gare de Nice ville (ou Nice Thiers) qui a accueilli plus de 10 millions de voyageurs en 2019. L'aire d'étude rapprochée s'inscrit sur la commune de Nice membre de la métropole Nice Côte d'Azur (département des Alpes-Maritimes (06), région Provence-Alpes-Côte d'Azur). Elle s'inscrit exclusivement en zone urbanisée (centre-ville de Nice), avec la présence d'une forte densité d'immeubles et de bâtiments à usage Faible Occupation du sol, bâti d'habitation et de services (commerces ...) et de nombreuses voiries. Elle comprend la gare voyageurs de Nice ville. SNCF dispose de la maitrise foncière des terrains concernés par l'opération à l'exception de ceux nécessaires à la base travaux qu'il est envisagé d'installer sur des emprises ferroviaires propriété de la région. Le périmètre potentiel d'intervention s'inscrit dans trois zones urbaines (UEI, UPC et UBb1) du plan local d'urbanisme de la métropole (PLUm). Urbanisme réglementaire Les activités économiques de l'aire d'étude rapprochée se traduisent par la présence de nombreux hôtels, restaurants, commerces et services. Activités économiques Le complexe Iconic comprendra des commerces, des restaurants, des bureaux, un hôtel de 120 chambres et une salle de spectacle de 600 Moyen places (livraison prévue en 2023). Milieu humain et socio-économie La ville de Nice est touristique (tourisme balnéaire et tourisme d'affaires) comme en témoigne la présence de nombreux hôtels dans l'aire d'étude rapprochée. Des liaisons douces (aménagements cyclables, zones piétonnes) sont présentes dans l'aire d'étude rapprochée. Une piste cyclable Tourisme, loisirs et liaisons douces passe sous la gare de Nice ville. Des squares et jardins sont également présents... Aucun risque technologique n'est identifié dans l'aire d'étude rapprochée. Le risque lié au transport de matières dangereuses (TMD) existe dans l'aire d'étude mais est considéré comme faible compte tenu de la rareté de survenue d'un accident sur le réseau ferroviaire. D'anciennes activités industrielles et de service peuvent être à l'origine d'une contamination des sols : de nombreux sites BASIAS sont recensés Risques technologiques et pollution dans l'aire d'étude rapprochée et un site de maintenance et de remisage (SMR) de matériel ferroviaire (ancien Technicentre SNCF) est présent dans la partie nord des emprises de la gare de Nice ville sur des terrains appartenant à la Région. Un site pollué BASOL est également présent dans l'aire d'étude rapprochée. L'aire d'étude rapprochée est concernée par divers réseaux secs et humides (dont réseaux SNCF) ainsi que par diverses servitudes d'utilité Réseaux et servitudes d'utilité publique L'aire d'étude rapprochée est implantée au droit d'un réseau routier dense constitué de la voie Mathis (M6007 en viaduc), d'axes routiers structurants et de nombreux axes plus secondaires. Trois parkings publics y sont recensés. Le franchissement routier de la gare de Nice ville et des voies ferrées est assuré par 4 ponts rail (PRA) et deux tunnels qui passent sous la gare. Offre et demande de transport : réseau En situation actuelle, les niveaux de trafic journaliers sont modérés sur le réseau de voirie local, à l'exception du Bd Gambetta à l'ouest de la Infrastructures de transport et de gare, mais surtout de la Voie Mathis sur laquelle on dénombre plus de 50 000 véh/j au niveau de la gare. Les contraintes de circulation (sens circulation uniques) influent également sur les volumes de trafic comme par exemple dans le tunnel de la gare. L'Avenue Thiers, au niveau de la gare reçoit environ 8 400 véh/j. Offre et demande de transport : transports L'aire d'étude rapprochée est desservie par des lignes de bus et une ligne de tramway de la métropole niçoise. Moyen en commun autres que le ferroviaire L'aire d'étude rapprochée est concernée par un climat méditerranéen, caractérisé par des hivers doux et des étés chauds, un ensoleillement important et des précipitations irrégulières. Moyen Climat et risques associés L'aire d'étude rapprochée est également concernée par le risque de canicule. Le risque d'incendie de forêt y est faible à nul. Le contexte géologique de l'aire d'étude rapprochée est marqué par la présence de remblais anthropiques (en particulier au droit de l'opération de Nice ville où les installations ferroviaires sont en remblai) et d'alluvions holocènes sableuses et marneuses jusqu'à 25 m de profondeur environ. Milieu physique (hors souterraines et superficielles) Géologie et risques associés L'aire d'étude rapprochée s'inscrit en zone de sismicité movenne et est concernée par trois zones sédimentaires avec effet de site lithologique du plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRNP) de séismes (zones B1, B2 et B3). L'aléa de retrait-gonflement des argiles est moyen. La commune de Nice présente un potentiel radon de catégorie 1 sur 3.

Le relief est peu marqué, en légère pente vers le sud. Les voies ferrées et la gare de Nice ville sont en remblai.

Faible



Etat initial de l'environnement

Thématique	Sous thématique	Description	Niveau d'enjeu
	Eaux souterraines	L'aire d'étude rapprochée est concernée par trois masses d'eaux souterraines superposées : Alluvions des basses vallées littorales des Alpes-Maritimes (Siagne, Loup et Paillon) (FRDG386), Poudingues pliocènes de la basse vallée du Var (FRDG244) et Massifs calcaires jurassiques des Préalpes niçoises (FRDG175). Les eaux souterraines sont présentes à une profondeur relativement faible au droit de l'aire d'étude rapprochée (de l'ordre de 1 à 8 m d'après les données disponibles) mais ne sont toutefois pas affleurantes au droit du remblai ferroviaire.	Très fort
	Etat qualitatif et quantitatif des eaux souterraines	Les trois masses d'eau souterraines présentes au droit de l'aire d'étude rapprochée présentent un bon état quantitatif et qualitatif. La préservation de ce bon état constitue un enjeu fort.	Fort
	Usages des eaux souterraines	Les masses d'eaux souterraines sont principalement exploitées pour un usage d'adduction en eau potable et industrielle et par les carrières. L'aire d'étude rapprochée ne recoupe toutefois pas d'aire d'alimentation de captage public ni de périmètre de protection de captage public d'alimentation en eau potable. Elle n'est pas concernée par une zone de répartition des eaux. Six forages sont recensés dans la banque du sous-sol du BRGM au sein de l'aire d'étude rapprochée : trois ouvrages de suivi du niveau des eaux souterraines, un forage d'eau collective et deux ouvrages dont l'usage n'est pas renseigné.	Moyen
Eaux souterraines et superficielles	Eaux superficielles	L'aire d'étude rapprochée est localisée dans le bassin versant des Paillons et Côtiers est (LP_15_11) et ne recoupe aucun cours d'eau. Trois écoulements enterrés, ne présentant pas d'enjeu particulier, l'interceptent.	Faible
	Etat qualitatif et quantitatif des eaux souterraines	Sans objet en l'absence de cours d'eau dans l'aire d'étude rapprochée	Sans enjeu
	Usages des eaux superficielles	Aucun usage recensé dans l'aire d'étude rapprochée	Sans enjeu
		L'aire d'étude rapprochée est potentiellement sujette aux débordements de nappes.	
	Risques naturels liés aux eaux souterraines et superficielles	En terme de risque d'inondation par les eaux superficielles, l'aire d'étude rapprochée est dans son intégralité concernée par le lit majeur du ruisseau le Magnan selon l'atlas des zones inondables. L'aire d'étude rapprochée est située à l'extérieur des zones de probabilité de crue du territoire à risque important d'inondation (TRI) de Nice-Cannes-Mandelieu et n'est pas concernée par un zonage de plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRNP) inondations.	Moyen
		L'aire d'étude rapprochée n'est pas concernée par le risque de submersion marine. Elle est potentiellement concernée par le risque de ruissellement urbain.	
	Contexte écologique	L'aire d'étude immédiate, localisée au sein du tissu urbain dense, n'est incluse dans aucun zonage naturel et n'est pas identifiée comme éléments structurants de la trame verte et bleue dans les documents d'urbanisme ou schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. La présence de périmètres de protection contractuelle à proximité (2,7 km pour la zone spéciale de conservation la plus proche) constitue un enjeu très fort. Toutefois, L'enclavement de l'aire d'étude immédiate et son artificialisation rendent les liens fonctionnels avec les sites naturels périphériques quasi inexistants.	Très fort
	Habitats naturels	L'aire d'étude immédiate présente très peu d'intérêt concernant les habitats	Sans enjeu
	Flore	L'aire d'étude immédiate présente très peu d'intérêt concernant la flore	Sans enjeu
	Faune – Invertébrés	L'aire d'étude immédiate présente très peu d'intérêt concernant les invertébrés. Présence potentielle du Grillon provençal (Gryllus bimaculatus), espèce d'enjeu moyen	Moyen
filieu naturel et zones humides	Faune – Amphibiens	L'aire d'étude immédiate ne présente pas d'intérêt concernant les amphibiens	Sans enjeu
	Faune - Reptiles	L'aire d'étude immédiate présente très peu d'intérêt concernant les reptiles. Présence potentielle du lézard des murailles (Podarcis muralis) et Tarente de Maurétanie (Tarentola mauritanica)	Faible
	Faune – Oiseaux	L'aire d'étude immédiate présente très peu d'intérêt concernant les oiseaux.	Faible
	Faune - Mammifères	Les enjeux relatifs aux mammifères sont directement liés à la présence éventuelle de quelques chauves-souris qui pourraient utiliser l'aire d'étude immédiate comme territoire de chasse au niveau des rares espaces semi-naturels ou bien gîter dans les bâtiments.	Moyen
	Enjeux fonctionnels – continuités écologiques	L'aire d'étude immédiate, enclavée dans le tissu urbain dense, fortement anthropisée et imperméabilisée, ne présente pas d'enjeu fonctionnel	Sans enjeu
	Zones humides	Aucune zone humide n'est présente dans l'aire d'étude immédiate.	Sans enjeu
		La cité niçoise possède de grandes richesses architecturales. Le paysage du secteur de Nice est marqué par l'effet de cirque montagneux et découpé par de nombreux vallons qui entourent la ville de Nice, l'intense développement de l'habitat diffus dans l'arrière-pays niçois et la promenade des Anglais le long de la baie des Anges.	
Paysage et patrimoine culturel	Paysage	Le paysage est très urbain dans l'aire d'étude rapprochée. Il est structuré par la gare de Nice ville et par la voie Mathis. Les aménagements extérieurs de la gare ont été rénovés récemment, le parvis propose un espace vaste, ouvert et fluide. La perception des collines présentes à l'est et à l'ouest de la ville se fait au gré de la linéarité des axes et de la hauteur des fronts bâtis présents au premier plan et des reculs nécessaires pour se dégager des axes de vue.	Moyen



Etat initial de l'environnement

Thématique	Sous thématique	Description	Niveau d'enjeu
		L'aire d'étude rapprochée recoupe le périmètre de protection de 15 monuments historiques classés ou inscrits au titre du code du patrimoine et est située à environ 300 m de deux monuments faisant l'objet d'un projet de classement.	
	Monument historique, site classé, SPR/AVAP, loi littorale		
		L'aire d'étude rapprochée est intégralement comprise dans la zone littorale et est en partie incluse dans les espaces proches du rivage. L'aire d'étude rapprochée n'est concernée par aucun objectif de protection ou d'orientation d'aménagement dans les espaces proches du rivage.	
	Site inscrit, élément de patrimoine protégé au titre du code de l'urbanisme	L'aire d'étude rapprochée est concernée par 23 éléments de patrimoine remarquables et bâti isolé à protéger et par plusieurs éléments de patrimoine paysager à protéger ou à préserver au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme (PLUm de Nice Côte d'Azur). L'aire d'étude rapprochée ne recoupe pas de sites inscrits.	Moyen
	Archéologie	L'aire d'étude rapprochée ne recoupe pas de zone de présomption de prescription archéologique.	Sans enjeu
		L'aire d'étude rapprochée est implantée en milieu urbain, dans un environnement relativement bruyant lié notamment à la circulation routière dont l'influence sonore atteint 250 m pour la voie Mathis et à la voie ferrée littorale.	
	Environnement conore	Dans le secteur d'étude, l'ambiance sonore existante est considérée : • non modérée pour les habitations situées en bordure directe des infrastructures routières principales (voie Mathis, rue de la Reine Jeanne, avenue Thiers, avenue Jean Médecin) ;	
	Environnement sonore		
		• modérée de nuit ou non modérée pour les habitations situées plus en retrait de ces infrastructures routières.	
		La qualité de l'air de l'aire d'étude rapprochée est conditionnée par un environnement caractérisé principalement par des espaces urbains. Cinq établissements recevant des populations vulnérables sont présents dans l'aire d'étude rapprochée. Deux stations AtmoSud de fond urbain et trafic urbain sont présentes à moins de 2 km de l'aire d'étude rapprochée.	
Cadre de vie et santé humaine	Qualité de l'air	Les teneurs moyennes annuelles relevées par ces deux stations respectent les valeurs limites pour l'ensemble des polluants mesurés (NO2, PM10, PM2,5, benzène, benzo(a)pyrène, nickel, arsenic). Néanmoins, les teneurs moyennes 2019 et 2020 en PM2,5 ne respectent pas l'objectif de qualité sur les deux stations.	Très fort
		L'indice ATMO confère à la zone d'étude une qualité de l'air pouvant être qualifié de moyenne à bonne sur les 4 dernières années.	
	Vibration	La gare est située à proximité de bâtis sensibles (logements) et de bâtiments tertiaires dont les activités ne sont pas sensibles aux vibrations (hôtels). Les autres établissements sensibles d'enseignement et de soin santé sont situés à plus de 50 m.	Moyen
	Ambiance lumineuse	L'ensemble de l'aire d'étude rapprochée est concerné par une forte pollution lumineuse.	Faible
	Odeurs et fumées	L'aire d'étude rapprochée n'est pas concernée par des odeurs ou des émissions de fumées particulières.	Moyen
Energie, GES et bilan carbone	Energie	La consommation énergétique de la commune de Nice est de l'ordre de 500 000 tep, essentiellement issue des produits pétroliers (45 %), de l'électricité (31 %) et du gaz naturel (20 %). Le secteur des transports routiers est le plus consommateur en énergie. L'énergie produite à Nice provient en grande partie (53 %) de l'incinération d'ordures ménagères.	Sans enjeu
		Aucun parc éolien ou photovoltaïque et aucune installation hydroélectrique n'est présent dans l'aire d'étude rapprochée.	
	Vulnérabilité au changement climatique	Se reporter à la Pièce C, Tome 1, Chapitre 4 – Description des facteurs environnementaux, Sous-chapitre 9 p qui traite de cette thématiq	
	Gaz à effet de serre	Se reporter à la Pièce C, Tome 1, Chapitre 4 – Description des facteurs environnementaux, Sous-chapitre 9 qui traite de cette thématique	ie à l'échelle globale.



4 INCIDENCES ET MESURES

Ce chapitre répond à la demande de l'article R122-5 du code de l'environnement de présenter les « incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement ».

Il présente également « les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités » et les mesures pour « compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits ».

La classification des mesures se base sur la séquence ERC :

- ME : Mesure d'Evitement ;
- MR : Mesure de Réduction ;
- MC : Mesure de Compensation ;

et la complète par :

- MA: Mesure d'Accompagnement;
- MS : Mesure de Suivi.

Le chapitre précédent de présentation de l'état initial a mis en exergue les enjeux « intrinsèques » du territoire, c'est-à-dire indépendamment des caractéristiques du projet.

La démarche « éviter – réduire – compenser » a bien évidemment pris en compte l'interaction entre le projet et ces enjeux : on appelle « sensibilité » la modulation du niveau d'enjeux en fonction des conséquences, positives ou négatives, que le projet est susceptible d'avoir sur chaque enjeu du territoire.

Evaluation des sensibilités des différentes thématiques

Sensibilité forte : sujet clé qui a fait l'objet de toutes les attentions dans la démarche ERC

Sensibilité moyenne : sujet important qui a contribué au choix des options

Sensibilité faible : sujet moins prégnant, mais pris en compte de façon systématique

La codification ci-dessous permet de donner un aperçu global des effets du projet sur chaque thématique et chaque opération.

Lorsque des effets contraires sont attendus, la classe retenue traduit la tendance qui apparaît dominante.

Evaluation des incidences du projet après application des mesures retenues

Effets positifs significatifs du projet

Pas d'incidences résiduelles par évitement dans le choix des solutions retenues et/ou par application de mesures génériques qui relèvent des « règles de l'art ».

Pas d'incidences résiduelles notables grâce aux mesures de réduction retenues.

Incidences résiduelles notables faisant l'objet de mesures de compensation

L'ESSENTIEL SUR LES INCIDENCES ET MESURES

Il s'agit d'une opération technique réalisée au sein des infrastructures ferroviaires existantes.

L'adoption récente d'une « aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP) » est prise en compte dans les études.

La gare bénéficiera des nouvelles dispositions retenues sur toutes les gares du projet pour limiter les nuisances des annonces en gare.

Les effets sur le territoire étant marginaux, aucune mesure spécifique n'apparaît nécessaire.

4.1 MESURES D'EVITEMENT

De par la nature et la faible ampleur des travaux prévus dans le cadre de l'opération de Nice ville (création de deux voies à quai avec un nouveau quai central et d'une nouvelle communication), les mesures d'évitement ne peuvent être étudiées que très localement.

Lors des études de conception, seules deux variantes extrêmement localisées ont été étudiées au sujet de la nouvelle communication entre les voies C et D, sans lien avec des enjeux environnementaux. Ces deux variantes ne sont pas porteuses de mesures d'évitement.

Ainsi, aucune mesure d'évitement n'a pu être mise en place lors des étapes « amont » (comme évoqué au chapitre 2) ni lors des études de conception.

A noter toutefois que l'opportunité saisie par le Maître d'Ouvrage d'inscrire ces travaux à l'intérieur des emprises ferroviaires en phase de fonctionnement et de maintenance évite de fait les enjeux majeurs situés à l'extérieur des emprises ferroviaires (bâti, activités économiques, etc.). L'opération s'inscrit également au sein des emprises ferroviaires SNCF en phase de réalisation, à l'exception des emprises nécessaires à la base travaux qu'il est envisagé d'installer sur des emprises ferroviaires propriété de la région dans l'enceinte de la gare de Nice ville.

4.2 LES INCIDENCES ET MESURES EN PHASE DE REALISATION

L'ESSENTIEL SUR LES INCIDENCES ET MESURES

En phase de réalisation, les incidences de l'opération Nice ville sont globalement limitées compte tenu de la faible ampleur des aménagements et de leur situation au sein des emprises ferroviaires existantes de la gare de Nice ville.

Les incidences liées aux travaux s'expriment essentiellement par des interruptions temporaires de trafic ferroviaires, une occupation temporaire sur des emprises ferroviaires exploitées par le site de maintenance et de remisage des trains de Nice (installation d'une base travaux) et des nuisances sonores pour les riverains. Ces incidences temporaires ne sont pas notables après mise en œuvre de mesures de réduction et d'accompagnement.

Aucune route n'est coupée lors des travaux. Les perturbations liées aux travaux pour les transports en commun, les accès aux activités économiques ou de tourisme et le réseau routier sont limitées aux allées et venues de camions et ne perturberont donc pas notablement les riverains.

La présence de personnel de chantier est bénéfique en terme d'emplois ainsi que pour certaines activités économiques.

Des mesures préventives sont mises en œuvre vis-à-vis des pollutions (sols, eaux souterraines, eaux superficielles, air, etc.) et des nuisances (qualité de l'air, lumière, vibrations, etc).

Compte tenu du fort degré d'artificialisation et de son inclusion dans un contexte fortement urbanisé, l'opération a des incidences brutes et résiduelles estimées négligeables sur le milieu naturel.

Une organisation environnementale de la phase de réalisation sera mise en œuvre. La bonne application des mesures sera contractuellement imposée à l'entreprise qui réalise les travaux et sera contrôlée sur le chantier par un chargé environnement.

Les encadrés bleus présentés ci-après rappellent les principaux enjeux présentés au chapitre 3.

4.2.1 MOBILITE

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

Le réseau ferroviaire de l'aire d'étude rapprochée est caractérisé par la présence des lignes Marseille – Vintimille et Nice – Breilsur-Roya et de la gare de Nice ville (ou Nice Thiers) qui a accueilli plus de 10 millions de voyageurs en 2019.



L'ESSENTIEL

L'exploitation de la gare de Nice ville sera maintenue en phase de réalisation.

Les interruptions du trafic seront limitées au strict nécessaire et prioritairement réalisées de nuit. Des interruptions pourront toutefois avoir lieu certains week-ends.

INCIDENCES

L'exploitation de la gare de Nice ville sera maintenue en phase de réalisation. Toutefois, pour des raisons de sécurité, les travaux sur les voies ferrées seront réalisés sous interruption temporaire de circulation (ITC) ferroviaire. L'incidence directe pour les usagers est une réduction voire l'absence de desserte ferroviaire pendant ces périodes d'interruption.

Pendant les travaux de prolongation de la passerelle vers le nord, le schéma de circulation piétonne pour accéder au quai n°4 sera dévié vers les passages souterrains.

Les travaux auront une incidence directe temporaire sur l'exploitation du site de maintenance et de remisage des trains de Nice ville au sein duquel il est envisagé de créer une base travaux.

MESURES

Mesures de réduction

Les mesures de réduction des perturbations de la desserte ferroviaire suivantes sont mises en œuvre :

- les interruptions du trafic ferroviaire seront prioritairement réalisées aux heures où le nombre de trains est le plus faible, c'està-dire principalement la nuit. Des interruptions pourront toutefois avoir lieu certains week-ends;
- les durées d'interruption du trafic ferroviaire seront limitées au juste nécessaire.

Des mesures particulières avec accompagnement par du personnel seront mises en place pour les personnes à mobilité réduite pendant la période de neutralisation de l'ascenseur et devant accéder au quai n°4.

Les surfaces d'occupation temporaire nécessaire aux travaux sur le site de maintenance et de remisage des trains de Nice ville seront limitées au strict nécessaire.

À la fin des travaux, les parcelles occupées temporairement sont remises en état.

Mesure d'accompagnement

Une concertation sera mise en place avec l'opérateur du site de maintenance et de remisage des trains de Nice ville.

4.2.2 MILIEU HUMAIN

BATI ET FONCIER

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

L'aire d'étude rapprochée s'inscrit sur la commune de Nice membre de la métropole Nice Côte d'Azur (département des Alpes-Maritimes (06), région Provence-Alpes-Côte d'Azur).

Elle s'inscrit exclusivement en zone urbanisée (centre-ville de Nice), avec la présence d'une forte densité d'immeubles et de bâtiments à usage d'habitation et de services (commerces, etc.) et de nombreuses voiries. Elle comprend la gare voyageurs de Nice ville.

SNCF Réseau dispose de la maitrise foncière des terrains concernés par l'opération à l'exception de ceux nécessaires à la base travaux qu'il est envisagé d'installer sur des emprises ferroviaires propriété de la région.

L'ESSENTIEL

Le foncier nécessaire à la base travaux ayant été récemment cédé par SNCF à la Région, les modalités liées à l'occupation temporaire sont définies dans le cadre de la cession.

Il n'y a pas d'impact sur le bâti.

INCIDENCES

Les emprises nécessaires aux travaux (accès chantier, base travaux, zones de circulation d'engins, etc.) ne sont pas toutes contenues dans les emprises SNCF et sont plus étendues que les emprises de l'opération en phase de fonctionnement. En effet, une base travaux d'une surface d'environ 3 000 m² est prévue sur les emprises ferroviaires propriété de la région présentes immédiatement au nord de l'opération, au sein des emprises ferroviaires de la gare de Nice ville. Le foncier concerné s'inscrit au sein du site de maintenance et de remisage (SMR) de matériel ferroviaire (ancien Technicentre SNCF).

Pour cette surface nécessaire uniquement à la phase de réalisation, une occupation temporaire est suffisante.

Le foncier concerné ayant été récemment cédé par SNCF à la Région, les modalités liées à cette occupation temporaire sont définies dans le cadre de la cession. Les incidences temporaires liées à cette occupation temporaire sont donc considérées comme négligeables.

MESURES

Les surfaces d'occupation temporaire nécessaire aux travaux sur le foncier propriété de la Région seront limitées au strict nécessaire.

À la fin des travaux, les parcelles occupées temporairement sont remises en état et restituées à leur propriétaire.

URBANISME REGLEMENTAIRE

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

Le périmètre potentiel d'intervention s'inscrit dans trois zones urbaines (UEI, UPC et UBb1) du plan local d'urbanisme de la métropole (PLUm).

L'ESSENTIEL

Aucune incompatibilité, pas d'incidence.

INCIDENCES

Les emprises travaux s'inscrivent dans la zone urbaine UEI du PLU métropolitain : zone d'équipements d'intérêt collectif et de services publics.

MESURES

Le PLU métropolitain actuellement en vigueur sur la commune de Nice ne présente pas d'éléments d'incompatibilité avec l'opération Nice ville.

SOCIO-ECONOMIE

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

Le contexte socio-économique est marqué par une légère baisse de la population entre 2007 et 2017 (2 %), un vieillissement de la population et un habitat majoritairement représenté par des appartements à usage de résidence principale. Près de 30 % de la population est retraitée. Les secteurs d'activité qui offrent le plus d'emploi à Nice sont le commerce, les transports et les services divers et dans une moindre mesure l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale.

L'ESSENTIEL

Effets positifs du projet grâce à la création d'emplois pour les besoins du chantier.

INCIDENCES

Les travaux permettent la création d'emplois directs pour satisfaire les besoins de main-d'œuvre des entreprises, notamment dans les domaines du génie civil, des terrassements et des équipements ferroviaires.



Ce type de chantier permet de proposer des emplois à la maind'œuvre locale et de réserver un certain pourcentage des postes aux personnes en insertion, opportunité dont pourront bénéficier les populations actives de Nice et de son agglomération.

MESURES

En l'absence d'incidence négative, aucune mesure n'est nécessaire.

ACTIVITES ECONOMIQUES

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX:

Les activités économiques de l'aire d'étude rapprochée se traduisent par la présence de nombreux hôtels, restaurants, commerces et services. Le complexe Iconic comprendra des commerces, des restaurants, des bureaux, un hôtel de 120 chambres et une salle de spectacle de 600 places (livraison prévue en 2023).

L'ESSENTIEL

Aucun bâti n'est détruit, aucune activité n'est déplacée.

Effets ponctuels en phase travaux (perturbations des accès, circulations, nuisances sonores et vibratoires).

Apport potentiel de clientèle aux commerces et services de proximité lié au personnel travaillant sur le chantier.

INCIDENCES

Les emprises travaux n'impactent pas directement les activités économiques existantes (hôtels, restaurants, commerces etc.) ni les activités à venir du complexe Iconic. Aucun bâti n'est détruit, aucune activité n'est déplacée.

L'accessibilité à ces établissements sera globalement peu perturbée en phase de réalisation. En effet, aucune coupure de voirie ou de transport en commun n'est prévue. La gare de Nice ville restera ouverte pendant toute la durée des travaux, exceptés pendant les interventions de nuit (et éventuellement certains week-end) pour des interruptions ciblées et limitées du trafic ferroviaire. Cette organisation des travaux permet de fortement limiter des incidences directes sur les accès aux activités économiques. Des perturbations de circulation sur le réseau routier local liées aux allées et venues de camions sont ponctuellement possibles (y compris pour les bus) mais resteront limitées compte tenu de l'échelle limitée des travaux.

Les principales incidences négatives sur les activités économiques sont liées aux potentielles nuisances sonores et vibratoires des travaux. Les incidences concerneront principalement les hôtels situés à proximité de la gare.

Indirectement, le projet est susceptible d'avoir une incidence positive sur les activités situées à proximité de l'opération, le personnel travaillant sur le chantier constituant une source de clientèle supplémentaire, notamment pour les restaurants.

MESURES

Mesures de réduction

Les accès aux différentes activités économiques sont maintenus (non coupés) durant la période de réalisation.

Les mesures relatives à la gêne des usagers de la route en phase de réalisation sont présentées au sein du chapitre 4.2.3 (réseau routier).

Les mesures relatives à la gêne des usagers de la gare de Nice ville en phase de réalisation sont présentées au sein du chapitre 4.2.1 (mobilité).

Les mesures relatives à la gêne des usagers des transports en commun autres que ferroviaires en phase de réalisation sont présentées au sein du chapitre 4.2.3 (transports en commun autres que ferroviaires).

Les mesures relatives à l'environnement sonore et aux vibrations en phase de réalisation sont présentées par ailleurs au sein du chapitre 4.2.9 (cadre de vie et santé humaine).

Mesures d'accompagnement

En cas de pertes d'exploitation avérées, une indemnisation sera convenue entre SNCF Réseau et les hôteliers pour tenir compte du préjudice occasionné temporairement par la phase de réalisation.

TOURISME, LOISIRS ET LIAISONS DOUCES

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

La ville de Nice est touristique (tourisme balnéaire et tourisme d'affaires) comme en témoigne la présence de nombreux hôtels dans l'aire d'étude rapprochée. Des liaisons douces (aménagements cyclables, zones piétonnes) sont présentes dans l'aire d'étude rapprochée. Une piste cyclable passe sous la gare de Nice ville. Des squares et jardins sont également présents.

L'ESSENTIEL

Aucun bâti ou aménagement lié au tourisme, aux activités de loisir ou aux modes doux n'est détruit.

Effets ponctuels en phase travaux (perturbations des accès, circulations, nuisances sonores et vibratoires).

INCIDENCES

Les emprises travaux sont contenues dans les emprises ferroviaires de la gare de Nice ville et n'impactent pas les infrastructures de tourisme, de loisirs et les liaisons douces identifiées, ni leur accès. Aucun bâti ou aménagement lié au tourisme, aux activités de loisir ou aux modes doux n'est détruit.

Comme indiqué précédemment, l'accessibilité aux activités de tourisme et de loisirs sera globalement peu perturbée en phase de réalisation : pas de coupure de voirie ou de transport en commun prévue et continuité de la desserte ferroviaire du secteur (la gare de Nice ville restera ouverte pendant toute la durée des travaux, excepté pendant les interventions de nuit et éventuellement certains weekends). Des perturbations de circulation sur le réseau routier local liées aux allées et venues de camions sont ponctuellement possibles mais resteront limitées compte tenu de l'échelle des travaux.

Les principales incidences négatives sur les activités touristiques et de loisirs sont liées aux potentielles nuisances sonores et vibratoires liées aux travaux. Les incidences concerneront principalement les hôtels situés à proximité de la gare.

MESURES

Mesures de réduction

Les accès aux différentes activités économiques sont maintenus (non coupés) durant la période de réalisation.

Les mesures relatives à la gêne des usagers de la route en phase de réalisation sont présentées au sein du chapitre 4.2.3 (réseau routier).

Les mesures relatives à la gêne des usagers de la gare de Nice ville en phase de réalisation sont présentées au sein du chapitre 4.2.1 (mobilité).

Les mesures relatives à la gêne des usagers des transports en commun autres que ferroviaires en phase de réalisation sont présentées au sein du chapitre 4.2.3 (transports en commun autres que ferroviaires).

Les mesures relatives à l'environnement sonore et aux vibrations en phase de réalisation sont présentées par ailleurs au sein du chapitre 4.2.9 (cadre de vie et santé humaine).



RISQUES TECHNOLOGIQUES ET POLLUTION

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

Aucun risque technologique n'est identifié dans l'aire d'étude rapprochée. Le risque lié au transport de matières dangereuses (TMD) existe dans l'aire d'étude mais est considéré comme faible compte tenu de la rareté de survenue d'un accident sur le réseau ferroviaire.

D'anciennes activités industrielles et de service peuvent être à l'origine d'une contamination des sols : de nombreux sites BASIAS sont recensés dans l'aire d'étude rapprochée et un site de maintenance et de remisage (SMR) de matériel ferroviaire (ancien Technicentre SNCF) est présent dans la partie nord des emprises de la gare de Nice ville sur des terrains appartenant à la Région. Un site pollué BASOL est également présent dans l'aire d'étude rapprochée.

L'ESSENTIEL

Potentialité de recouper des terres polluées, risque de découverte de fibre d'amiante.

Dispositions standard en phase chantier.

INCIDENCES

Les emprises travaux sont concernées par le risque de transport de matières dangereuses par voie ferroviaire. Pour des raisons de sécurité, les travaux sur voies sont réalisés sous interruption temporaire des circulations ferroviaires. L'opération n'est donc pas susceptible d'accroitre les faibles risques liés au transport de matières dangereuses.

Des terrassements seront réalisés dans le cadre des travaux. Il ne peut être exclu que les zones terrassées recoupent des terres polluées. Des mesures sont alors nécessaires afin de ne pas faire un usage inapproprié de ces terres pouvant avoir des conséquences sur l'environnement et la santé humaine.

Les travaux vont également nécessiter la dépose de caténaire. Certains des équipements anciens sont souvent composés de matériaux amiantés (isolateurs notamment). Si ce type de matériaux amiantés devait être déposé dans le cadre de l'opération, ceux-ci seront traités par des entreprises spécialisées et dans le respect strict de la réglementation en vigueur, après approbation du plan de retrait par l'inspection du travail.

MESURES

En l'absence d'incidence sur les risques technologiques et sur le transport de matières dangereuses, aucune mesure n'est nécessaire.

Mesures de réduction

Des mesures seront mises en œuvre en cas de suspicion de terrassement de terres polluées. Ces mesures sont présentées dans le chapitre 4.2.4 (milieu physique hors eaux souterraines et superficielles).

En cas de découverte d'amiante, un désamiantage sera réalisé conformément à la règlementation en vigueur.

RESEAUX ET SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

L'aire d'étude rapprochée est concernée par divers réseaux secs et humides (dont réseaux SNCF).

L'aire d'étude rapprochée est concernée par diverses servitudes d'utilité publiques.

L'ESSENTIEL

Dispositions standard en phase chantier.

INCIDENCES

Sans la mise en œuvre de mesures, l'opération est susceptible de causer la destruction de réseaux et des coupures de transport en énergie et en fluides (coupure de signalisation ferroviaire, de signalisation routière, de transports en commun, d'alimentation en eau des riverains etc.). La rupture de certains réseaux peut également causer de graves dommages corporels au personnel de chantier (électricité) ou des inondations (canalisations d'eau).

Les travaux recoupent les servitudes d'utilité publiques suivantes liées aux réseaux cartographiées au PLUm de Nice Côte d'Azur :

- T1 Zone ferroviaire en bordure de laquelle peuvent s'appliquer les servitudes relatives aux chemins de fer : ligne SNCF Marseille – Vintimille. L'ensemble de l'opération s'inscrit au droit de cette servitude;
- PT1 Transmissions radio-électriques Servitudes contre les perturbations magnétiques: PT1 Gounod et PT1 Nice Centre (arrêté du 18 mars 1994) dans lesquelles s'inscrit l'ensemble de l'opération;
- PT2 Transmissions radio-électriques Protection des centres radio électriques d'émission et de reception contre les obstacles : zone secondaire de dégagement, couloir de 2 000 m de long sur 50 m de large qui recoupe l'opération (arrête du 18 mars 1994).

MESURES

Mesures de réduction

Un recensement exhaustif de l'ensemble des réseaux concernés sera effectué, avant le démarrage des travaux, au stade des études de détails. Le rétablissement des réseaux (dévoiement, surélévation, enfouissement, approfondissement) sera mené et défini en concertation avec chaque gestionnaire concerné.

Une convention entre SNCF Réseau et les gestionnaires est passée pour définir les responsabilités des intervenants, les modalités techniques et administratives et financières des déplacements des réseaux.

Selon le principe d'antériorité, l'opération respecte l'ensemble des servitudes établies avant sa déclaration d'utilité publique.

A priori, il ne semble pas nécessaire de modifier la servitude T1.

4.2.3 INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DE CIRCULATION

RESEAU ROUTIER

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

L'aire d'étude rapprochée est implantée au droit d'un réseau routier dense constitué de la voie Mathis (M6007 en viaduc), d'axes routiers structurants et de nombreux axes plus secondaires. Trois parkings publics y sont recensés. Le franchissement routier de la gare de Nice ville et des voies ferrées est assuré par 4 ponts rail (PRA) et deux tunnels qui passent sous la gare.

En situation actuelle, les niveaux de trafic journaliers sont modérés sur le réseau de voirie local, à l'exception du Bd Gambetta à l'ouest de la gare, mais surtout de la Voie Mathis sur laquelle on dénombre plus de 50 000 véh/j au niveau de la gare. Les contraintes de circulation (sens uniques) influent également sur les volumes de trafic comme par exemple dans le tunnel de la gare. L'Avenue Thiers, au niveau de la gare reçoit environ 8 400 véh/j.

L'ESSENTIEL

Des perturbations de circulation sur le réseau routier local liées aux allées et venues de camions sont ponctuellement possibles, mais resteront limitées compte tenu de l'échelle des travaux.



INCIDENCES

Comme indiqué précédemment, les emprises travaux (base travaux, zones de travaux et zones de circulation d'engins) sont contenues dans les emprises de la gare de Nice ville et n'empiètent pas sur le réseau routier. Aucune fermeture de route n'est nécessaire.

Des perturbations de circulation sur le réseau routier local liées aux allées et venues de camions sont ponctuellement possibles mais resteront limitées compte tenu de l'échelle limitée des travaux.

Aucune incidence n'est attendue sur les parkings publics.

MESURES

Mesures de réduction

La circulation automobile est maintenue (non coupée) durant la période de réalisation.

En phase de réalisation, la gêne des usagers de la route sera limitée par la mise en place d'une information adéquate.

L'organisation des travaux est conçue pour minimiser la gêne aux usagers. En effet, l'accès aux zones de travaux depuis l'installation de chantier s'effectue au sein des emprises ferroviaires de la région et de SNCF Réseau. Les engins de chantier n'empruntent donc pas le réseau routier, excepté pour leur amenée et leur repli.

Mesures d'accompagnement

Une concertation avec les gestionnaires des voiries sera effectuée lors des études détaillées réalisées ultérieurement.

TRANSPORTS EN COMMUN (AUTRES QUE FERROVIAIRE)

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

L'aire d'étude rapprochée est desservie par des lignes de bus et une ligne de tramway de la métropole niçoise.

L'ESSENTIEL

L'exploitation des lignes de bus et de tramway présentes à proximité peut être maintenue en phase de réalisation. Les perturbations resteront limitées compte tenu de l'échelle des travaux.

INCIDENCES

Les emprises travaux sont contenues dans les emprises ferroviaires de SNCF et de la Région, l'exploitation des lignes et arrêts de tramway et de bus présents à proximité peut être effectuée en phase de réalisation.

Les perturbations de circulation sur le réseau routier local liées aux allées et venues de camions mentionnées précédemment peuvent ponctuellement altérer les conditions de circulation des bus. Ces perturbations restent limitées compte tenu de l'échelle des travaux et de la faible desserte en bus au nord de la gare où les camions accèderont aux emprises travaux.

MESURES

Mesures de réduction

L'exploitation des lignes de bus et de la ligne de tramway est maintenue durant la période de réalisation (lignes non coupées).

Les mesures relatives à la gêne des usagers de la route (qui concernent également les bus) en phase de réalisation sont présentées au sein du chapitre 4.2.3 (réseau routier). Cette gêne sera toutefois très limitée dans le cadre de l'opération Nice ville.

Mesures d'accompagnement

Une concertation avec les gestionnaires des transports en commun sera effectuée lors des études détaillées réalisées ultérieurement.

4.2.4 MILIEU PHYSIQUE (HORS EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES)

CLIMAT ET RISQUES ASSOCIES

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

L'aire d'étude rapprochée est concernée par un climat méditerranéen, caractérisé par des hivers doux et des étés chauds, un ensoleillement important et des précipitations irrégulières.

L'aire d'étude est exposée au risque de canicule. L'aléa d'incendie de forêt est très faible à nul selon le plan départemental de protection de la forêt contre les incendies (PDPFCI).

L'ESSENTIEL

Pas d'incidences notables.

INCIDENCES

Au vue de la nature de l'opération, aucune incidence notable n'est attendue sur le climat local ou global en phase de réalisation. De même, elle n'est pas de nature à accroître le risque de canicule, ni le risque d'incendie de forêt en l'absence de massif forestier.

Une vague de chaleur peut survenir pendant la phase de chantier sans conséquences réelles sur les travaux. Cependant le personnel pourra

être impacté et cela nécessitera de mettre en place des mesures spécifiques inhérentes à l'organisation du chantier.

MESURES

Mesures de réduction

Une veille météorologique sera assurée pour anticiper au mieux les évènements. Le personnel sera informé sur les bonnes pratiques (hydratation, protection UV, etc.).

Les recommandations aux travailleurs émises par le ministère du travail dans le cadre du plan national canicule seront appliquées sur le chantier. Il s'agira notamment d'aménager si possible les horaires de travail et d'installer des points d'eau potable à proximité des postes de travail.

Le chantier sera suspendu en cas de conditions extrêmes.



Figure 55 : Recommandations aux travailleurs (source : plan national canicule, 2018)



GEOLOGIE, RELIEF ET RISQUES ASSOCIES

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

Le contexte géologique de l'aire d'étude rapprochée est marqué par la présence de remblais anthropiques (en particulier au droit de l'opération de Nice ville où les installations ferroviaires sont en remblai) et d'alluvions holocènes sableuses et marneuses jusqu'à 25 m de profondeur environ.

Le relief est peu marqué, en légère pente vers le sud. Les voies ferrées et la gare de Nice ville sont en remblai.

L'aire d'étude rapprochée s'inscrit en zone de sismicité moyenne et est concernée par trois zones sédimentaires avec effet de site lithologique du plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRNP) de séismes (zones B1, B2 et B3). L'aléa de retrait-gonflement des argiles est moyen. La commune de Nice présente un potentiel radon de catégorie 1 sur 3.

L'ESSENTIEL

Mouvement de terre très limité et dispositions standard en phase chantier.

INCIDENCES

Les incidences sur la géologie et sur le relief en phase de réalisation sont liées aux mouvements de matériaux (réalisation de déblais et de remblais) mis en œuvre.

Dans le cadre de l'opération Nice ville, ces mouvements de matériaux seront très limités : pas de décapage de terre végétale et pas de déblais d'importance. Les déblais sont ici limités aux reprises de la structure d'assise de la future voie I et à l'ancrage du futur quai (volume d'environ 2 000 m³).

Les dépôts provisoires en attente d'évacuation sont stockés au droit de la base travaux, dans l'enceinte des installations de chantier.

Le terrassement de terres polluées peut conduire, en l'absence de mesures, à la pollution des sols au droit de la zone où elles sont stockées, à leur mélange avec des terres saines et à une réutilisation inappropriée sur le chantier ou sur d'autres chantiers pouvant engendrer des risques sanitaires pour l'homme et une dégradation de l'environnement.

Des matériaux d'apport seront nécessaires dans des volumes très limités, essentiellement pour la structure d'assise de la future voie I (environ 2 000 m³), le corps du nouveau quai (environ 1 300 m³ de grave non traitée) et pour le garnissage en ballast (moins de 1 000 m³).

Le retrait-gonflement des argiles et les séismes peuvent avoir des incidences directes potentiellement fortes et permanentes sur la stabilité des infrastructures projetées. Vu l'ampleur très réduite des terrassements, l'opération n'est pas de nature à augmenter ces risques naturels. Ces risques constituent cependant des contraintes de conception à prendre en compte.

L'opération de Nice ville n'a pas d'incidence sur le potentiel radon en phase de réalisation.

MESURES

Mesures de réduction

En cas de suspicion de pollution (par exemple couleur ou odeur suspecte), les matériaux décapés ou extraits seront analysés (y compris le ballast et la sous-couche des tronçons de voie qui seront dégarnies) afin de limiter le risque de pollution lors de leur stockage.

Les matériaux excavés pollués seront stockés temporairement dans des conditions appropriées (aire de stockage spécifique, etc.) puis envoyés en filière de stockage ou de traitement approprié. Il est à ce stade envisagé d'évacuer l'ensemble des déblais en installation de stockage de déchets adaptée.

Concernant les apports en matériaux, ceux-ci couvriront les stricts besoins du chantier.

L'approvisionnement en matériaux sera effectué à partir des carrières existantes, au plus près de l'opération. Les entreprises en charge de la réalisation de l'opération proposent une stratégie de fourniture de matériaux cohérente qui devra répondre aux prescriptions du maître d'ouvrage (provenance, préparation et qualité des matériaux) et respecter les normes en vigueur.

Par ailleurs, une attention particulière sera apportée aux matériaux amenés sur le chantier afin d'éviter toute colonisation d'espèces végétales invasives.

Même en l'absence d'incidence, les études techniques ultérieures tiendront compte des prescriptions du PPRNP de séismes et du risque de retrait-gonflement des argiles.

4.2.5 EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX EAUX SOUTERRAINES

L'aire d'étude rapprochée est concernée par trois masses d'eaux souterraines superposées : Alluvions des basses vallées littorales des Alpes-Maritimes (Siagne, Loup et Paillon) (FRDG386), Poudingues pliocènes de la basse vallée du Var (FRDG244) et Massifs calcaires jurassiques des Préalpes niçoises (FRDG175). Les eaux souterraines sont présentes à une profondeur relativement faible au droit de l'aire d'étude rapprochée (de l'ordre de 1 à 8 m d'après les données disponibles) mais ne sont toutefois pas affleurantes au droit du remblai ferroviaire.

Les trois masses d'eau souterraines présentes au droit de l'aire d'étude rapprochée présentent un bon état quantitatif et qualitatif. La préservation de ce bon état constitue un enjeu fort.

Les masses d'eaux souterraines sont principalement exploitées pour un usage d'adduction en eau potable et industrielle et par les carrières. L'aire d'étude rapprochée ne recoupe toutefois pas d'aire d'alimentation de captage public ni de périmètre de protection de captage public d'alimentation en eau potable. Elle n'est pas concernée par une zone de répartition des eaux. Six forages sont recensés dans la banque du sous-sol du BRGM au sein de l'aire d'étude rapprochée : trois ouvrages de suivi du niveau des eaux souterraines, un forage d'eau collective et deux ouvrages dont l'usage n'est pas renseigné.

L'ESSENTIEL

Pas de risque de rabattement ou de perturbations des écoulements des eaux souterraines en phase de réalisation.

Pas d'incidences notables et dispositions standard en phase travaux de gestion des risques d'incidences qualitatives sur les eaux.

ECOULEMENT DES EAUX SOUTERRAINES (INCIDENCES QUANTITATIVES)

INCIDENCES

Compte tenu du fait que la gare de Nice ville est située en remblai et que les terrassements sont d'ampleur très réduite (profondeur maximale comprise entre 0,5 et 1 m), ceux-ci ne recoupent pas la nappe.

Aucun rejet d'eau en nappe n'est effectué.

L'opération n'induit donc pas de risque de rabattement ou de perturbations des écoulements des eaux souterraines en phase de réalisation.

MESURES

En l'absence d'incidence quantitative sur les eaux souterraines, aucune mesure n'est nécessaire.



QUALITE DES EAUX SOUTERRAINES (INCIDENCES QUALITATIVES)

INCIDENCES

Les incidences potentielles de l'opération sur la qualité des eaux souterraines en phase de réalisation sont principalement liées au risque:

- de pollution due aux matières en suspension du fait de la suppression des horizons superficiels qui protégeaient plus ou moins les eaux souterraines :
- de remobilisation de polluants contenus dans le sol lors des terrassements;
- d'infiltration d'eaux polluées ou de pollution résultat d'incidents de chantier (déversement accidentel d'hydrocarbures...).

Dans le cas de l'opération Nice ville, ces risques sont limités du fait de l'absence de décapage de terre végétale et de la faible ampleur des déblais envisagés. Il ne peut être toutefois exclu que les zones terrassées recoupent des terres polluées.

MESURES

Mesure de réduction

Les mesures de protection des eaux souterraines sont identiques à celles présentées pour les eaux superficielles ci-après.

En cas de pollution du sol lors des travaux de terrassement, des dispositions seront prises afin d'analyser les sols suspectés et éviter tout risque de contamination par lixiviation / remobilisation des polluants contenus.

USAGES DES EAUX SOUTERRAINES

INCIDENCES

L'opération Nice ville n'a pas d'incidence sur les écoulements et eaux souterraines et les incidences qualitatives potentielles apparaissent limitées, comme indiqué précédemment.

Il est donc très peu probable que l'opération Nice ville ait une incidence sur les points d'eau référencés à la BSS du BRGM dans l'aire d'étude rapprochée.

MESURES

Le recensement des puits, sources et captages privés qui sera réalisé dans le cadre de l'élaboration du futur dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE) et de l'actualisation de l'évaluation environnementale permettra de préciser si ces points d'eau sont en fonctionnement ainsi que leur usage.

ECOULEMENT DES EAUX SUPERFICIELLES (INCIDENCES **QUANTITATIVES)**

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX EAUX SUPERFICIELLES

L'aire d'étude rapprochée est localisée dans le bassin versant des Paillons et Côtiers est (LP_15_11) et ne recoupe aucun cours d'eau. Trois écoulements enterrés, ne présentant pas d'enjeu particulier, interceptent l'are d'étude rapprochée.

L'aire d'étude rapprochée ne recoupe pas de périmètre de protection de prise d'eau superficielle à usage d'alimentation en eau potable (AEP) publique.

Aucune zone de baignade n'est recensée dans l'aire d'étude rapprochée.

INCIDENCES

Seuls trois écoulements enterrés ne présentant pas d'enjeu particulier sont présents au droit de l'aire d'étude rapprochée. L'opération de Nice ville ne les recoupe pas et n'aura donc pas d'incidence sur leur écoulement.

Les zones en travaux sont susceptibles d'intercepter des écoulements superficiels diffus.

MESURES

En l'absence d'incidence sur les écoulements enterrés, aucune mesure n'est nécessaire.

Mesures de réduction

Un assainissement provisoire est mis en œuvre afin d'éviter des arrivées de ruissellements naturels sur les zones de travaux. Les ruissellements diffus captés seront ainsi orientés provisoirement vers le réseau urbain.

QUALITE DES EAUX SUPERFICIELLES (INCIDENCES **QUALITATIVES**)

INCIDENCES

Les incidences potentielles de l'opération de Nice ville sur la qualité des eaux superficielles en phase de réalisation sont principalement liées au risque :

- d'entraînement de matières en suspension (MES) qui reste limité au vu de la nature des travaux :
- de pollution par rejets directs d'eaux de lavage, d'eaux usées, d'eaux de lessivage des installations de travaux, etc.);
- de pollution résultant d'incidents de chantier (déversement accidentel d'hydrocarbures...).

Dans le cas de l'opération Nice ville, aucun cours d'eau ou écoulement ne sera impacté dans la mesure où l'ensemble des eaux de ruissellement provisoirement captées seront, comme actuellement, rejetées dans le réseau urbain.

MESURES

Mesures de réduction

Afin de limiter les incidences sur le réseau urbain, les principales mesures consistent en la mise en place de :

- Mesures préventives :
 - o stockage des produits polluants sur des aires étanches, dans des bacs de rétention, abrités de la pluie ;
 - o kit de dépollution présents sur le chantier, à proximité immédiate des zones de travaux ;
 - o interdiction d'entretien des engins sur les emprises chantier ;
 - o mise en place d'un plan d'alerte et de secours pour les risques de pollution accidentelle en chantier ;
 - o contrôle et suivi de la mise en place et du respect des mesures environnementales (Plan Assurance Environnement):
 - o dépollution des eaux de ruissellement par décantation et filtration avant rejet dans le milieu environnant;
- Mesures d'intervention ou curatives :
 - o application des modalités des plans de secours établis en liaison avec le SDIS;
 - o utilisation de matériaux absorbants (feuilles absorbantes, poudre de diatomées, etc.) en cas de déversement accidentel de matériaux polluants ;
 - o enlèvement immédiat de terres souillées et évacuation en centre de traitement agréé et adapté à ce type de déchet ;
 - o en fin de chantier, nettoyage des aires de tous les déchets de chantier et remises en l'état initial.

USAGES DES EAUX SUPERFICIELLES

INCIDENCES

En l'absence d'enjeu, aucune incidence n'est attendue.

MESURES

En l'absence d'incidence sur les usages des eaux superficielles, aucune mesure n'est nécessaire.



RISQUES NATURELS LIES AUX EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX RISQUES NATURELS LIES AUX EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES :

L'aire d'étude rapprochée est potentiellement sujette aux débordements de nappes.

En termes de risque d'inondation par les eaux superficielles, l'aire d'étude rapprochée est dans son intégralité concernée par le lit majeur du ruisseau le Magnan selon l'atlas des zones inondables. L'aire d'étude rapprochée est située à l'extérieur des zones de probabilité de crue du territoire à risque important d'inondation (TRI) de Nice-Cannes-Mandelieu et n'est pas concernée par un zonage de plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRNP) inondations.

L'aire d'étude rapprochée n'est pas concernée par le risque de submersion marine. Elle est potentiellement concernée par le risque de ruissellement urbain.

INCIDENCES

Comme indiqué précédemment, l'opération de Nice ville n'induit pas de risque de rabattement ou de perturbations des écoulements des eaux souterraines en phase de réalisation. Elle n'est donc pas de nature à accroitre le risque de débordement de nappe qui parait localement limité en raison de la position topographique de l'opération en remblai.

Concernant le risque d'inondation par les eaux superficielles, l'opération n'aura pas d'incidence sur les écoulements enterrés présents dans l'aire d'étude rapprochée et les éventuels écoulements superficiels diffus seront provisoirement captés et orientés vers le réseau urbain en phase de réalisation. L'opération n'aura pas d'incidence sur le champ d'expansion de crue du ruisseau le Magnan.

En l'absence d'augmentation des surfaces imperméabilisées susceptibles d'accroitre le ruissellement et en l'absence d'augmentation des débits rejetés dans le réseau d'eau pluviale communal, l'opération n'augmentera pas le risque de ruissellement urbain.

L'opération n'est donc pas de nature à accroitre le risque. Le risque d'inondation du chantier parait faible compte tenu de sa durée et de son ampleur.

MESURES

En l'absence d'incidence sur le risque d'inondation, aucune mesure n'est nécessaire.

COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS CADRE

La compatibilité de l'opération avec les documents cadre relatifs aux eaux souterraines et superficielles est présentée dans le chapitre 4.3.5 : Eaux souterraines et superficielles.

4.2.6 MILIEU NATUREL

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

La très forte artificialisation de l'aire d'étude immédiate, constituée en intégralité d'un faisceau de voies ferrées, de quais ou de bâtiments et parkings, le contexte urbain et la déconnexion de l'aire d'étude immédiate avec les milieux naturels environnants sont des facteurs qui expliquent la très faible diversité biologique attendue, ce qu'attestent les données bibliographiques.

Quelques espèces protégées anthropophiles communes à enjeu faible, voire moyen, dont les données bibliographiques attestent leur présence dans l'aire d'étude rapprochée, pourraient cependant fréquenter l'aire d'étude immédiate pendant une partie ou la totalité de leur cycle biologique :

-oiseaux : Moineau domestique (Passer domesticus) par exemple ;

-reptiles : Lézard des murailles (Podarcis muralis) et Tarente de Maurétanie (Tarentola mauritanica) ;

-chauves-souris : Pipistrelle commune (Pipistrellus pipistrellus) par exemple.

L'aire d'étude immédiate, enclavée dans le tissu urbain dense, fortement anthropisée et imperméabilisée, ne présente pas d'enjeu fonctionnel.

L'ESSENTIEL

Les incidences brutes sur les habitats, la flore et faune sont estimées négligeables.

Des mesures de réduction seront mises en œuvre durant le chantier si nécessaire (limitation de l'éclairage nocturne, orientations des éclairages...).

INCIDENCES BRUTES

L'incidence brute sur les habitats est estimée négligeable car les emprises travaux, les accès, les zones de stockage, la base vie, etc. se situent dans des emprises complétement artificialisées. Les rares espaces verts et alignements d'arbres ornementaux sont tous localisés hors emprise travaux, aux abords de la gare.

L'incidence brute sur la flore est estimée négligeable pour les mêmes raisons.

L'incidence brute sur la faune est estimée négligeable pour les raisons suivantes :

- aucune destruction de bâtiments et aucun travaux sur ces derniers (gîte potentiel pour les chauves-souris anthropophiles ou site de nidification potentiel pour des espèces d'oiseaux anthropophiles);
- pas de destruction ou de dégradation d'habitats d'espèces, les rares espaces verts et alignements d'arbres ornementaux étant préservé ;
- pas de risque de destruction accidentelle de chauves-souris ou d'oiseaux compte tenu de la préservation du bâti et des rares espaces verts et alignements d'arbres ornementaux, ni d'amphibiens et de libellules (espèces non présentes compte tenu de l'absence de milieu favorable);
- risque de destruction accidentelle d'individus non susceptible de remettre en cause l'état de conservation des éventuelles populations de Lézard des murailles et de Tarente de Maurétanie. Lors des travaux, les individus pourront se réfugier dans les parties de la gare non concernée par les travaux (technicentre et voies de remisages) puis recoloniser l'emprise travaux à la fin du chantier. De plus, ces espèces sont non menacées régionalement;
- risque de destruction accidentelle d'individus non susceptible de remettre en cause l'état de conservation des éventuelles populations de papillons ou d'orthoptères pour les mêmes raisons que précédemment;
- dérangement non intentionnel existant déjà vu l'activité ferroviaire et humaine existante (gare de Nice Ville). Lors des travaux, les individus pourront se réfugier dans les parties de la gare non concernée par les travaux puis recoloniser l'emprise travaux à la fin du chantier. De plus, les espèces anthropophiles fréquentant la gare sont habitués à cette activité.

Compte tenu de la forte pollution lumineuse existante (secteur urbain) et de l'éclairage nocturne actuel de la gare, les éclairages liés aux travaux nocturnes ne sont pas susceptibles d'augmenter de manière significative la perturbation des espèces nocturnes susceptibles de fréquenter la gare.

En conclusion, les incidences brutes sur les habitats, la flore et faune sont estimées négligeables.



MESURES

Mesure de réduction

La seule mesure de réduction est relative à l'éclairage nocturne (Code CEREMA : R2.1k). Elle consiste à :

- limiter au strict nécessaire la durée d'éclairage nocturne ;
- utiliser des éclairages ne diffusant pas de lumière vers le ciel et la dirigeant uniquement sur les emprises travaux, de manière à n'avoir aucun éclairage supplémentaire en direction des espaces verts situés aux abords de la gare.

4.2.7 ZONES HUMIDES

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

Aucune zone humide n'est présente dans l'aire d'étude immédiate.

L'ESSENTIEL

Pas d'enjeu, aucune incidence.

INCIDENCES

En l'absence d'enjeu intrinsèque, aucune incidence de l'opération Nice ville n'est attendue sur les zones humides.

MESURES

En l'absence d'incidence, aucune mesure n'est nécessaire.

4.2.8 PATRIMOINE ET PAYSAGE

PAYSAGE

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

La cité niçoise possède de grandes richesses architecturales. Le paysage du secteur de Nice est marqué par l'effet de cirque montagneux et découpé par de nombreux vallons qui entourent la ville de Nice, l'intense développement de l'habitat diffus dans l'arrière-pays niçois et la promenade des Anglais le long de la baie des Anges.

Le paysage est très urbain dans l'aire d'étude rapprochée. Il est structuré par la gare de Nice ville et par la voie Mathis. Les aménagements extérieurs de la gare ont été rénovés récemment, le parvis propose un espace vaste, ouvert et fluide. La perception des collines présentes à l'est et à l'ouest de la ville se fait au gré de la linéarité des axes et de la hauteur des fronts bâtis présents au premier plan et des reculs nécessaires pour se dégager des axes de vue.

L'ESSENTIEL

Les travaux ne modifient pas l'aspect architectural et paysager de la gare, ni les perceptions visuelles lointaines. Une incidence temporaire sur le paysage proche est toutefois possible pour les riverains.

Une concertation sera mise en place avec les riverains.

INCIDENCES

Les zones de travaux et l'installation de chantier sont contenues dans les emprises ferroviaires de la gare de Nice ville et sont peu visibles depuis l'extérieur de ces emprises. Elles ne modifient pas l'aspect architectural et paysager de la gare, ni les perceptions visuelles lointaines (collines etc.). Les travaux n'auront aucune incidence sur le bâti participant à la richesse architecturale locale.

Une incidence temporaire sur le paysage proche est toutefois possible pour les riverains ayant une covisibilité avec les zones de travaux et l'installation de chantier.

MESURES

Mesure d'accompagnement

Une concertation sera mise en place vis-à-vis des incidences temporaires pour les riverains.

PATRIMOINE CULTUREL

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

L'aire d'étude rapprochée recoupe le périmètre de protection de 15 monuments historiques classés ou inscrits au titre du code du patrimoine et est située à environ 300 m de deux monuments faisant l'objet d'un projet de classement.

L'aire d'étude rapprochée se situe dans le périmètre de l'aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) qui concerne la Promenade des Anglais et certains quartiers plus au nord. Elle recoupe le bien et la zone tampon du site « Nice, capitale du tourisme de Riviera » inscrit sur la liste du Patrimoine Mondial de l'UNESCO.

L'aire d'étude rapprochée est concernée par 23 éléments de patrimoine remarquables et bâti isolé à protéger et par plusieurs éléments de patrimoine paysager à protéger ou à préserver au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme (PLUm de Nice Côte d'Azur).

L'aire d'étude rapprochée est intégralement comprise dans la zone littorale et est en partie incluse dans les espaces proches du rivage. Elle n'est concernée par aucun objectif de protection ou d'orientation d'aménagement dans les espaces proches du rivage.

L'aire d'étude rapprochée ne recoupe pas de zone de présomption de prescription archéologique.

L'ESSENTIEL

L'opération n'a aucune atteinte directe ou indirecte sur les enjeux du patrimoine culturel (bâtis classés ou inscrits au titre des monuments historiques, AVAP, éléments de patrimoine remarquables et bâti isolé à protéger au titre du code de l'urbanisme, ...).

Concernant le patrimoine archéologique, le risque de révéler des vestiges archéologiques lors des terrassements est faible.

En cas de découverte fortuite durant les travaux, les services concernés seront saisis.

INCIDENCES

L'opération n'aura aucune atteinte directe sur les bâtiments classés (ou faisant l'objet d'un projet de classement) ou inscrits au titre des monuments historiques. Les zones de travaux et l'installation de chantier s'inscrivent au droit des périmètres de protection suivants :

- Gare du Sud (ancienne) : monument historique inscrit ;
- Immeuble La Rotonde : monument historique inscrit :
- Palais Meyerbeer : monument historique inscrit ;
- Villa El Patio : monument historique inscrit ;
- Cathédrale orthodoxe Saint-Nicolas : monument historique classé.

Toutefois, les zones de travaux et l'installation de chantier sont mises en place au sein des emprises ferroviaires de SNCF et de la Région sans covisibilité avec les monuments historiques. Aucune incidence n'est donc attendue en phase de réalisation sur les monuments historiques.

Les zones de travaux et l'installation de chantier sont contenues dans les emprises ferroviaires et sont peu visibles depuis l'extérieur de ces emprises. Elles ne modifient pas l'aspect architectural et paysager de la gare, ni les perceptions visuelles lointaines (collines etc.). Les travaux n'auront aucune incidence sur le bâti participant à la richesse architecturale locale. Aucune incidence n'est donc attendue en phase de réalisation sur :

- l'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) dont l'opération recoupe le secteur S2 « Les quartiers de villégiature de la plaine » et le sous-secteur S2' « Quartier en accompagnement »;
- l'inscription du bien « Nice, capitale du tourisme de Riviera » sur la liste du Patrimoine Mondial de l'UNESCO, dont l'opération Nice ville recoupe la zone tampon. La valeur universelle du bien n'est en effet pas remise en cause par les travaux de l'opération.

Aucun des éléments de patrimoine remarquables et bâti isolé à protéger, de patrimoine paysager à protéger ou à préserver au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme n'est détruit dans le cadre de l'opération. Aucun impact vibratoire n'est également attendu pour ces éléments.



Concernant le patrimoine archéologique, les terrassements sont susceptibles de détruire d'éventuels vestiges archéologiques. Ce risque semble toutefois faible étant donné que les terrassements ne recoupent pas de zone de présomption de prescription archéologique, ne sont pas profonds et sont réalisés au droit du remblai ferroviaire existant.

MESURES

Mesures de réduction

Dans le cadre des études de détails, et avant le démarrage des travaux, le maître d'ouvrage remplira ses obligations réglementaires au titre du code de l'urbanisme et du patrimoine en lien avec les périmètres de protection des monuments historiques et l'AVAP. Les aménagements et les travaux projetés doivent être soumis à l'avis de l'architecte des bâtiments de France (ABF). L'opération sera conforme aux prescriptions du règlement de l'AVAP.

De même, un dossier de saisine archéologique sera établi, après la déclaration d'utilité publique (DUP) et avant le démarrage des travaux, afin de saisir les services de l'État (DRAC/ service régional de l'archéologie) en leur présentant l'opération en détail. Il leur permettra de prescrire si besoin des diagnostics et des fouilles archéologiques préventives telle que le prévoit la législation en vigueur (code du patrimoine, livre V, titre II).

En phase de réalisation, dans le cas de découverte fortuites de vestiges archéologiques, les services concernés seront saisis afin d'évaluer l'intérêt des indices mis au jour et de prescrire toute mesure utile pour l'étude et la conservation des vestiges découverts (code du patrimoine, livre V, titre III).

4.2.9 CADRE DE VIE ET SANTE HUMAINE

ENVIRONNEMENT SONORE

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

L'aire d'étude rapprochée est implantée en milieu urbain, avec un environnement relativement bruyant lié notamment à la circulation routière dont l'influence sonore atteint 250 m pour la voie Mathis et à la voie ferrée littorale.

Dans le secteur d'étude, l'ambiance sonore existante est considérée :

- non modérée pour les habitations situées en bordure directe des infrastructures routières principales (voie Mathis, rue de la Reine Jeanne, avenue Thiers, avenue Jean Médecin);
- modérée de nuit ou non modérée pour les habitations situées plus en retrait de ces infrastructures routières.

L'ESSENTIEL

Engagement du maître d'ouvrage sur des mesures de réduction en phase chantier.

INCIDENCES

Les travaux entraînent des nuisances sonores temporaires principalement liées à la circulation d'engins de chantier et à leur fonctionnement. Le bruit des engins de chantier (bruit mécanique, de roulage...) peut se révéler nuisible pour les habitants et les activités situés à proximité ce qui constitue une incidence négative temporaire.

MESURES

Mesures de réduction

D'un point de vue général, l'approche réglementaire retenue pour limiter les nuisances consiste d'une part à contrôler les émissions sonores / vibratoires des matériels utilisés et, d'autre part, à obliger les entreprises à prendre un maximum de précautions via l'application de pénalités qui sanctionnent le non-respect des conditions d'utilisation des matériels, l'absence de précautions appropriées pour limiter le bruit et les comportements anormalement bruyants.

Pour les travaux réalisés hors plage horaire de 20h à 7h, le dimanche ou les jours fériés, des dérogations exceptionnelles à l'Arrêté modificatif relatif à la lutte contre le bruit, daté du 4 Février 2002 (Préfecture des Alpes-Maritimes) et à l'Arrêté municipal de la Ville de Nice N°2018-05792, relatif à la lutte contre le bruit et daté du 13 Décembre 2018 seront nécessaires.

Les dispositions à prendre par les entreprises pour limiter les nuisances acoustiques du chantier figureront dans les dossiers de consultation : organisation du chantier, matériels ou techniques non autorisés, horaires imposés, modalités de circulation des engins, liste des matériels prohibés, distances de perception des matériaux de chantier (signaux de recul), spécifications pour les protections des ouvriers, management du bruit de tout le chantier, surveillance et contrôle.

À noter que pour les éventuelles Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) créées ou utilisées dans le cadre du chantier, les dossiers d'autorisation de ces installations doivent comporter un chapitre « bruit » afin de répondre aux prescriptions de l'Arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les ICPE.

Mesures d'accompagnement

Une campagne d'information sera menée avant le démarrage du chantier, concernant la nature des travaux et leur durée prévisible, ainsi que les nuisances sonores et vibratoires attendues et les actions menées pour limiter ces nuisances. Ces informations feront l'objet d'un dossier « Bruit de chantier », répondant aux exigences détaillées par l'Article R. 571-50 du code de l'environnement, qui sera transmis au moins 1 mois avant le démarrage du chantier aux Maires et Préfets.

Cette phase permettra d'expliciter la prise en compte des problématiques acoustiques et vibratoires et ainsi de prévenir une partie des interrogations des riverains du projet.

QUALITE DE L'AIR

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

La qualité de l'air de l'aire d'étude rapprochée est conditionnée par un environnement caractérisé principalement par des espaces urbains. Cinq établissements recevant des populations vulnérables sont présents dans l'aire d'étude rapprochée. Deux stations AtmoSud de fond urbain et trafic urbain sont présentes à moins de 2 km de l'aire d'étude rapprochée.

Les teneurs moyennes annuelles relevées par ces deux stations respectent les valeurs limites pour l'ensemble des polluants mesurés (NO2, PM10, PM2,5, benzène, benzo(a)pyrène, nickel, arsenic). Néanmoins, les teneurs moyennes 2019 et 2020 en PM2,5 ne respectent pas l'objectif de qualité sur les deux stations.

L'indice ATMO confère à la zone d'étude une qualité de l'air pouvant être qualifié de moyenne à bonne sur les 4 dernières années.

L'ESSENTIEL

Dispositions standard en phase chantier.

INCIDENCES

Les activités réalisées en phase de réalisation (par nature limitées dans le temps) sont génératrices d'émissions atmosphériques pouvant occasionner des nuisances pour les riverains les plus proches.

La zone d'influence se limite généralement au chantier en lui-même et à ses abords immédiats (quelques dizaines de mètres au maximum).

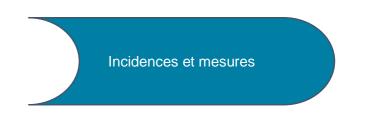
Les principales sources d'émissions polluantes en phase de réalisation correspondent aux émissions de poussières liées aux terrassements et aux matériaux (transport, stockage, mise en œuvre) et aux émissions thermiques des engins.

Ces incidences sont temporaires (la durée totale du chantier est de l'ordre de 2 ans) et peu persistantes sous l'effet de la dilution atmosphérique.

MESURES

Mesures de réduction

La régulation de la vitesse de circulation des engins est la principale mesure visant à limiter les effets négatifs du chantier sur la qualité de l'air.



Le bâchage des camions est imposé et les engins de chantier sont entretenus pour assurer leur bon fonctionnement et ne pas aggraver les émissions de gaz polluants. Ils sont conformes aux normes CE en vigueur en termes d'émissions polluantes. L'usage d'engins de chantier électriques est de plus, dans la mesure du possible privilégiée, afin de limiter les émissions de gaz d'échappement.

VIBRATIONS

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

En gare de Nice-ville, le passage des trains génère des vibrations dont la propagation et la perception par les riverains dépendent des caractéristiques des sols en place, de la distance des bâtis et du type de bâti. La gare est située à proximité de bâtis sensibles (logements) et de bâtiments tertiaires dont les activités ne sont pas sensibles aux vibrations (hôtels). Les autres établissements sensibles d'enseignement et de soin santé sont situés à plus de 50 m.

L'ESSENTIEL

Dispositions standard en phase chantier.

INCIDENCES

Au même titre que le bruit, la phase de réalisation peut générer des vibrations perceptibles par les populations riveraines (dont les usagers de la gare) et causer des désagréments sur les personnes (fatigue, anxiété, etc.), mais aussi sur les biens (dégradation de bâtiments).

La transmission des vibrations dépend fortement de la nature des sols. De même, la sensibilité des bâtis à ces vibrations dépend de la nature des terrains de fondation du bâti en question.

Au vu de la nature et de l'ampleur limitée des travaux projetés en gare de Nice-ville (pas d'emploi d'explosifs, pas de déblais profonds, pas de création de tunnels), les vibrations attendues restent limitées.

MESURES

Mesures de réduction

Les mesures spécifiques seront intégrées au dossier bruit de chantier établi préalablement au démarrage des travaux.

Si nécessaire, une expertise des bâtis situés à proximité de la zone de chantier sera réalisée préalablement au démarrage du chantier pour définir les éventuelles mesures à mettre en œuvre.

Des mesures restrictives sévères seront mises en place pour les techniques constructives engendrant des vibrations pour les aménagements devant se réaliser à proximité des voies ferrées existantes. Ces mesures s'imposent pour garantir la sécurité des circulations sur les voies existantes.

AMBIANCE LUMINEUSE

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

L'ensemble de l'aire d'étude rapprochée est concerné par une forte pollution lumineuse.

L'ESSENTIEL

Dispositions standard en phase chantier.

INCIDENCES

Les émissions lumineuses des engins et l'éclairage du chantier nécessaires aux travaux de nuit peuvent gêner les riverains. Cette gêne sera toutefois très limitée du fait la forte pollution lumineuse existante dans le secteur.

MESURES

Mesures de réduction

Les émissions lumineuses sont limitées au maximum (durée d'éclairage réduite au strict nécessaire), en cohérence avec les mesures préconisées dans le dossier bruit de chantier, et leur intensité est conforme à la réglementation en vigueur.

L'éclairage des travaux de nuit est orienté sur la zone de travail afin de limiter les émissions lumineuses en direction des habitations situées à proximité immédiate.

ODEURS ET FUMEES

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

L'aire d'étude rapprochée n'est pas concernée par des odeurs ou des émissions de fumées particulières.

L'ESSENTIEL

Dispositions standard en phase chantier.

INCIDENCES

En phase de réalisation, les travaux sont susceptibles de générer des odeurs liées aux gaz d'échappement des engins de chantier ou aux matériaux employés ainsi que des poussières. Ces effets sont temporaires et peu persistants sous l'effet de la dilution atmosphérique.

MESURES

Mesures de réduction

Les opérations susceptibles de générer de fortes quantités de poussières ne seront pas réalisées en cas de vent fort.

Le bon entretien des engins de chantier et le recours, dans la mesure du possible, à des engins électriques permettront de limiter les odeurs liées aux gaz d'échappement.

4.2.10 ENERGIE, GES ET BILAN CARBONE

ENERGIE

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

La consommation énergétique de la commune de Nice est de l'ordre de 500 000 tep, essentiellement issue des produits pétroliers (45 %), de l'électricité (31 %) et du gaz naturel (20 %). Le secteur des transports routiers est le plus consommateur en énergie. L'énergie produite à Nice provient en grande partie (53 %) de l'incinération d'ordures ménagères.

Aucun parc éolien ou photovoltaïque et aucune installation hydroélectrique n'est présent dans l'aire d'étude rapprochée.

L'ESSENTIEL

Dispositions standard en phase chantier.

INCIDENCES

Les travaux nécessaires à l'opération nécessiteront l'usage d'énergie, en particulier pour l'éclairage et pour les engins de chantier (électricité et carburant). S'ils sont consommateurs d'énergie, ils n'auront toutefois pas d'incidence sur la disponibilité en énergie pour les riverains.

MESURES

Mesures de réduction

Les mesures de réduction suivantes permettent de diminuer l'emprunte énergétique des travaux en limitant au « juste nécessaire » les consommations par une gestion efficace des alimentations et des usages en phase de réalisation :

- Des éclairages et des appareils électriques (par la mise en œuvre d'éclairage LED, etc.) ;
- Des dispositifs de chauffage, ventilation et climatisation (installations de chantier) ;
- Des engins de chantier et camions de livraisons (à l'aide d'une optimisation des transports de matériaux).

Les installations et le matériel feront l'objet d'un entretien rigoureux et le matériel ne sera pas laissé en fonctionnement inutilement dans le but de limiter les consommations.



VULNERABILITE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Se référer à la Pièce C, Tome 1, Chapitre 5 – Analyse des incidences du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation, modalités de suivi et estimation des coûts, Sous-chapitre 2.8

GAZ A EFFET DE SERRE

Se référer à la Pièce C, Tome 1, Chapitre 5 – Analyse des incidences du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation, modalités de suivi et estimation des coûts, Sous-chapitre 2.8 pour la phase travaux.

4.2.11 SYNTHESE DES INCIDENCES ET MESURES **EN PHASE DE REALISATION**

Le tableau suivant présente la synthèse des incidences et des mesures en phase de réalisation.



Incidences du projet et mesures retenues - PHASE REALISATION					
	Thématique	Sensibilité du projet vis-à-vis de la sous-thématique	Incidences du projet	Dispositions retenues spécifiques au projet et à l'opération et incidences résiduelles Les mesures génériques sont appliquées à toutes les opérations.	
	Géologie et risques associés	Zone de sismicité moyenne Travaux sur zone ferroviaire déjà aménagée	Recoupement potentiel de terres polluées lors des terrassements : incidence notable Nécessité de faibles quantités de matériaux d'apport en provenance de carrières : incidence non notable	Incidence résiduelle non notable	
sique	Eaux souterraines	Présence des eaux souterraines à une profondeur relativement faible mais non affleurantes au droit du remblai ferroviaire. Secteur des travaux non concerné par une aire d'alimentation de captage public ni de périmètre de protection de captage public d'alimentation en eau potable. Secteur des travaux non concerné par une zone de répartition des eaux.	Recoupement de terres polluées lors des terrassements : incidence notable Pollution accidentelle des eaux souterraines : incidence notable Aucune incidence attendue sur l'écoulement des eaux souterraines ni sur les usages	Incidence résiduelle non notable	
Milieu physique	Eaux superficielles	Rejet des eaux pluviales du site ferroviaire vers le réseau pluvial de la collectivité.	Recoupement d'écoulements superficiels diffus : incidence notable Pollution accidentelle des eaux de ruissellement captées et rejetées dans le réseau urbain : incidence notable Aucune incidence attendue sur les usages	Incidence résiduelle non notable	
	Risques inondation	Débordements de nappe potentiels. Site ferroviaire concerné par le risque inondation par débordements du vallon de Magnan (d'après l'Atlas des zones inondables). Site concerné par le risque de ruissellement urbain. Cependant le risque d'inondation du chantier parait faible compte tenu de sa durée et de son ampleur.	Aucune incidence attendue	Aucune mesure en l'absence d'incidence	
Milieu naturel	Milieux naturels	Site ferroviaire très minéralisé.	Incidences brutes négligeables : travaux ciblés sur d'éventuels bâtis pouvant abriter des oiseaux et chiroptères en reproduction ou gîte	Incidences résiduelles non notables	
Mili	Zones humides	Absence de zones humides identifiées	Aucune incidence attendue	Aucune mesure en l'absence d'incidence	
	Agriculture	Absence d'activités agricoles au droit de l'opération	Absence d'incidence	Absence de mesure en absence d'incidence	
patrimoine	Paysage	Paysage structuré par la gare de Nice dont les aménagements extérieurs ont été rénovés récemment. Enjeu d'image vis-à-vis des riverains. Travaux au cœur du site ferroviaire.	Gêne visuelle potentielle pour les riverains ayant une covisibilité avec les zones de travaux et l'installation de chantier : incidence temporaire non notable	Incidence résiduelle non notable	
Paysage et patri	Patrimoine culturel	L'aire d'étude rapprochée intercepte des périmètres de protection des monuments historiques et se situe dans le périmètre du projet d'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) qui concerne la Promenade des Anglais et certains quartiers plus au nord. Ce projet d'AVAP s'inscrit dans l'objectif de conforter la candidature de la procédure de demande d'inscription de « Nice, capitale du tourisme de Riviera » sur la liste du Patrimoine Mondial de l'UNESCO. L'aire d'étude rapprochée ne recoupe pas de zone de présomption archéologique.	Dans le cas d'une découverte fortuite de vestiges archéologiques, destruction accidentelle possible lors des terrassements : incidence potentielle non notable	Incidence résiduelle non notable	

Incidences et mesures

Incidences du projet et mesures retenues - PHASE REALISATION					
	Thématique	Sensibilité du projet vis-à-vis de la sous-thématique	Incidences du projet	Dispositions retenues spécifiques au projet et à l'opération et incidences résiduelles Les mesures génériques sont appliquées à toutes les	
			Travaux au sein des emprises ferroviaires.	opérations.	
	Bâti, foncier, occupation des sols	Site ferroviaire historique au cœur de la ville.	SNCF dispose de la maitrise foncière des terrains concernés par l'opération à l'exception de ceux nécessaires à la base travaux qu'il est envisagé d'installer sur des emprises ferroviaires propriété de la région.	Pas de mesures en absence d'incidences	
	Urbanisme	L'aire d'étude est déjà fortement urbanisée	Pas d'incidences	Pas de mesures en absence d'incidences	
	Eléments socio- économiques	Les activités économiques de l'aire d'étude rapprochée se traduisent par la présence de nombreux hôtels, restaurants, commerces et services.	Création d'emplois directs dans le cadre de la réalisation des travaux pour satisfaire les besoins de main-d'œuvre des entreprises : incidence notable temporaire positive Perturbation limitée des accès aux établissements à vocation économique (fermeture de la gare de Nice ville pendant les interventions de nuit et éventuellement certains weekend et allées et venues de camions sur le réseau routier) : incidence non notable	Incidence résiduelle non notable	
			Incidence liée à la présence de personnel de chantier pour certaines activités économiques (restaurants, hôtels etc.) : incidence notable positive.		
ımain	Tourisme et loisirs	La ville de Nice est touristique (tourisme balnéaire et tourisme d'affaires) Des liaisons douces (aménagements cyclables, zones piétonnes) sont présentes dans l'aire d'étude rapprochée. Une piste cyclable passe sous la gare de Nice ville.	Perturbation limitée des accès aux activités de tourisme et de loisirs (fermeture de la gare de Nice ville pendant les interventions de nuit et éventuellement certains week-end) : incidence non notable	Incidence résiduelle non notable	
Milieu humain	Pollution et risques technologiques	D'anciennes activités industrielles et de service peuvent être à l'origine d'une contamination des sols : de nombreux sites BASIAS sont recensés dans l'aire d'étude rapprochée et un site de maintenance et de remisage (SMR) de matériel ferroviaire (ancien Technicentre SNCF) est présent dans la partie nord des emprises de la gare de Nice ville sur des terrains appartenant à la Région. Un site pollué BASOL est également présent dans l'aire d'étude rapprochée.	Recoupement de terres polluées lors des travaux dans le périmètre potentiel d'intervention : incidence notable temporaire, voire définitive Mobilisation potentielle de matériaux amiantés (isolateurs caténaires) : incidence notable directe et indirecte	Incidence résiduelle non notable	
	Réseau routier	L'aire d'étude rapprochée est implantée au droit d'un réseau routier dense constitué de la voie Mathis (M6007 en viaduc), d'axes routiers structurants et de nombreux axes plus secondaires. Trois parkings publics y sont recensés. Le franchissement routier de la gare de Nice ville et des voies ferrées est assuré par 4 ponts rail (PRA) et deux tunnels qui passent sous la gare.	Perturbation limitée de circulation sur le réseau routier local liées aux allées et venues de camions : incidence non notable	Incidence résiduelle non notable	
	Réseau ferroviaire	Le réseau ferroviaire de l'aire d'étude rapprochée est caractérisé par la présence des lignes Marseille – Vintimille et Nice – Breil-sur-Roya et de la gare de Nice ville (ou Nice Thiers) qui a accueilli plus de 9 millions de voyageurs en 2019.	Base travaux installée sur les emprises ferroviaires exploitées par le site de maintenance et de remisage des trains de Nice ville le temps des travaux : incidence temporaire directe notable	Incidence résiduelle non notable	
	Transports en commun urbains	L'aire d'étude rapprochée est desservie par des lignes de bus et une ligne de tramway de la métropole niçoise.	Altération temporaire et limitée des conditions de circulation des bus liée aux allées et venues de camions sur le réseau routier local : incidence non notable	Incidence résiduelle non notable	
Cadre de vie et santé	Environnement sonore et vibrations	L'opération est implantée en milieu urbain, dans un environnement relativement bruyant lié notamment à la circulation routière, pour les habitations situées en bordure directe des infrastructures routières principales (voie Mathis, rue de la Reine Jeanne, avenue Thiers, avenue Jean Médecin) ainsi que pour celles situées plus en retrait. Des bâtiments d'habitation sont présents à proximité de la gare. En revanche aucune activité sensible n'est recensée à proximité (les établissements d'enseignement et de soin santé sont situés à plus de 50 m).	Nuisances sonores temporaires des travaux : incidence notable Vibrations liées au chantier : incidence non notable	Incidence résiduelle non notable	

Incidences et mesures

Incid	Incidences du projet et mesures retenues - PHASE REALISATION					
	Thématique	Sensibilité du projet vis-à-vis de la sous-thématique	Incidences du projet	Dispositions retenues spécifiques au projet et à l'opération et incidences résiduelles		
	memanque			Les mesures génériques sont appliquées à toutes les opérations.		
	Qualité de l'air	Qualité de l'air conditionnée par l'espace urbain pouvant être qualifié de moyenne à bonne sur les 4 dernières années (indice ATMO). Les teneurs moyennes 2019 et 2020 en particules fines PM2,5 ne respectent pas l'objectif de qualité sur les deux stations à proximité de l'opération. Densité de population élevée. Cinq établissements recevant des populations vulnérables sont présents à proximité.	Emissions de poussières et émissions thermiques des engins de chantier limitées dans le temps et dans l'espace : incidence non notable Emissions d'odeurs liées aux gaz d'échappement des engins de chantier ou aux matériaux employés et de poussières : incidence non notable	Incidence résiduelle non notable		



4.3 LES INCIDENCES ET MESURES EN PHASE DE FONCTIONNEMENT ET DE MAINTENANCE

L'ESSENTIEL SUR LES INCIDENCES ET LES MESURES

En phase de fonctionnement et de maintenance, l'opération Nice ville permet l'augmentation de la fréquence des trains du quotidien sans pénaliser les trains grandes lignes qui circuleront au centre de la gare et garantit une régularité et une robustesse au trafic par rapport à la situation actuelle.

Les apports positifs de l'opération sur la mobilité bénéficieront à la socio-économie, aux activités économiques et au tourisme. Le report route-rail attendu du projet a une incidence positive sur la qualité de l'air et sur le climat.

Les incidences négatives de cette opération technique au sein des emprises ferroviaires existantes de la gare de Nice ville sont marginales.

Cette situation et l'insertion architecturale de l'extension de la passerelle d'accès aux quais garantissent l'absence de modification de l'aspect architectural de la gare et des perceptions visuelles dans un environnement au patrimoine culturel et architectural riche qui a fait l'objet de la création récente d'une AVAP et d'un classement au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Le projet n'impacte pas négativement la qualité de l'air et n'induit pas d'augmentation significative des niveaux sonores. La gare bénéficiera des nouvelles dispositions retenues sur toutes les gares du projet pour limiter les nuisances des annonces en gare.

Aucun dommage aux structures des bâtiments dû aux vibrations n'est attendu, toutefois la mise en place de tapis sous ballast sera étudiée lors des phases ultérieures afin de réduire la probabilité de perception des vibrations pour les riverains.

Aucune incidence négative n'est attendue pour le milieu physique et pour les eaux souterraines et superficielles.

Compte tenu du fort degré d'artificialisation et de son inclusion dans un contexte fortement urbanisé, l'opération a des incidences brutes et résiduelles estimées négligeables sur le milieu naturel. Aucune mesure de compensation ou d'accompagnement ne sera mise en œuvre.

Les encadrés bleus présentés ci-après rappellent les principaux enjeux présentés au chapitre 3.

4.3.1 MOBILITE

Il est rappelé que le projet permet par ses fonctionnalités systémiques, l'atteinte d'objectifs globaux. Chaque opération contribue ainsi par ses fonctionnalités propres à la performance globale.

L'opération de Nice Ville en question, permet par ses fonctionnalités d'alternat, de blocs indépendants et d'origine terminus, l'augmentation de la fréquence des trains du quotidien sans pénaliser les trains grandes lignes qui circuleront au centre de la gare.

Par ailleurs, l'opération garantit aussi une régularité et une robustesse au trafic en amélioration par rapport à la situation actuelle.

Le projet des phases 1&2 a une incidence positive à l'échelle nationale et régionale sur la qualité de l'air en attirant sur le mode ferroviaire des voyageurs qui auraient sinon utilisé la voiture (et plus marginalement l'avion).

Ainsi, plus des deux-tiers de l'accroissement de trafic ferroviaire se fait en substitution de l'utilisation de modes plus polluants.

Plus précisément, dans le cas du scénario de cadrage macroéconomique AMS (Stratégie Nationale Bas Carbone avec mesures supplémentaires),

- pour les voyageurs régionaux : l'accroissement du trafic attendu provient à 66% du report d'usagers de la voiture (particulière ou en covoiturage) ;
- pour les voyageurs longue distance : l'accroissement du trafic attendu provient à 59 % du report d'usagers de la voiture (particulière ou en covoiturage) et à 7% du report d'usagers de l'avion.

Dans le chapitre 1 sont présentés :

- L'évolution de la desserte en heure de pointe et à la journée permise par le projet ;
- L'impact du projet sur la fréquentation de la gare.

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

Le réseau ferroviaire de l'aire d'étude rapprochée est caractérisé par la présence des lignes Marseille – Vintimille et Nice – Breilsur-Roya et de la gare de Nice ville (ou Nice Thiers) qui a accueilli plus de 10 millions de voyageurs en 2019.

L'ESSENTIEL

Effets positifs du projet.

INCIDENCES

Les modifications du réseau ferroviaire en gare de Nice ville ont pour objectif de fluidifier les circulations de train en favorisant leurs traversées de la gare pour mieux accompagner l'augmentation du nombre de trains sur la Côte d'Azur.

L'incidence sur le réseau ferroviaire sera donc positive en phase de fonctionnement et de maintenance.

L'opération n'aura pas d'incidence négative sur la gare de Nice ville (desserte, services ...) ni sur le site de maintenance et de remisage attenant.

MESURES

En l'absence d'incidence négative sur le réseau ferroviaire, aucune mesure n'est nécessaire.

4.3.2 MILIEU HUMAIN

BATI ET FONCIER

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

L'aire d'étude rapprochée s'inscrit sur la commune de Nice membre de la métropole Nice Côte d'Azur (département des Alpes-Maritimes (06), région Provence-Alpes-Côte d'Azur).

Elle s'inscrit exclusivement en zone urbanisée (centre-ville de Nice), avec la présence d'une forte densité d'immeubles et de bâtiments à usage d'habitation et de services (commerces ...) et de nombreuses voiries. Elle comprend la gare voyageurs de Nice ville.

SNCF Réseau dispose de la maitrise foncière des terrains concernés par l'opération à l'exception de ceux nécessaires à la base travaux qu'il est envisagé d'installer sur des emprises ferroviaires propriété de la région.

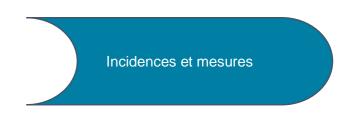
L'ESSENTIEL

L'opération, contenue dans les emprises SNCF de la gare de Nice ville, ne nécessite aucune acquisition de terrain ni de bâti.

INCIDENCES SUR LE BATI ET LE FONCIER

L'opération est contenue en phase de fonctionnement et de maintenance dans les emprises SNCF de la gare de Nice ville dont l'usage est déjà voué à des activités ferroviaires. L'opération ne nécessite donc aucune acquisition de terrain et ne modifie pas la nature de l'occupation du sol.

L'opération n'a donc aucune incidence directe ou indirecte sur le bâti et sur le foncier en phase de fonctionnement et de maintenance.



CONSEQUENCES PREVISIBLES DE L'OPERATION SUR LE DEVELOPPEMENT EVENTUEL DE L'URBANISATION

Les aménagements du projet prévus sur le secteur de Nice-Ville vont essentiellement permettre une amélioration de l'offre ferroviaire en améliorant les échanges entre le cœur de la métropole niçoise et l'ensemble des villes du littoral azuréen, offrant plus de TER quotidiens et fiabilisant le réseau.

Un report modal de la route vers le rail est attendu à la suite de cette amélioration de service.

Les aménagements du projet prévus au sein de ce périmètre seront complémentaires et en totale cohérence avec les projets de la Métropole, qui prévoit une requalification des quartiers adjacents via une politique de renouvellement urbain, ainsi que la réalisation d'un projet phare au droit de la gare (Iconic!).

Le PLUm a retenu comme hypothèse de développement un rythme de croissance démographique annuel de + 0,12%.

Si le potentiel d'évolution du territoire prévu dans ces documents permet d'absorber le développement de l'urbanisation jusqu'à la mise en service des aménagements du projet, de nouveaux secteurs de développement devront certainement être définis lors de la révision de ces documents, afin d'accueillir l'évolution ultérieure du territoire, qui devrait se poursuivre sur un rythme similaire.

L'objectif de maîtrise de l'urbanisation et de préservation de l'équilibre entre espaces urbanisés, agriculture et milieu naturel nécessite de poursuivre les actions portant sur le périmètre déjà urbanisé (réhabilitation des logements vacants, démolitions / reconstruction, comblement des espaces libres...).

En synthèse, les aménagements du projet prévus sur le territoire de Nice-Ville vont surtout permettre une amélioration de l'offre ferroviaire au sein de la conurbation azuréenne et encourager le report route / rail.

Cette amélioration de l'offre de service, ainsi que le projet de réalisation par la commune de requalification urbaine de quartiers reliés à la gare, auront globalement des effets qualitatifs positifs pour la population locale, sans engendrer de conséquences notables sur le développement de l'urbanisation.

MESURES

En l'absence d'incidence négative, aucune mesure n'est nécessaire.

URBANISME REGLEMENTAIRE

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

Le périmètre potentiel d'intervention s'inscrit dans trois zones urbaines (UEI, UPC et UBb1) du plan local d'urbanisme de la métropole (PLUm).

L'ESSENTIEL

Aucune incompatibilité, pas d'incidence.

INCIDENCE

L'opération s'inscrit dans la zone urbaine UEI du PLU métropolitain : zone d'équipements d'intérêt collectif et de services publics.

MESURES

Le PLU métropolitain actuellement en vigueur sur la commune de Nice ne présente pas d'éléments d'incompatibilité avec l'opération Nice ville.

SOCIO-ECONOMIE

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

Le contexte socio-économique est marqué par une légère baisse de la population entre 2007 et 2017 (2 %), un vieillissement de la population et un habitat majoritairement représenté par des appartements à usage de résidence principale. Près de 30 % de la population est retraitée. Les secteurs d'activité qui offrent le plus d'emploi à Nice sont le commerce, les transports et les services divers et dans une moindre mesure l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale.

L'ESSENTIEL

L'opération contribue à améliorer la mobilité, ce qui est favorable en termes de développement socio-économique local.

INCIDENCES

L'opération de Nice ville permet de fluidifier les circulations de train en favorisant leurs traversées de la gare pour mieux accompagner l'augmentation du nombre de trains sur la Côte d'Azur. L'opération de Nice ville contribue donc à améliorer la mobilité, ce qui est favorable en termes de développement socio-économique local (tourisme, etc.).

En favorisant le report modal de la route vers le rail, l'opération est de nature à modifier les modes de déplacement et est susceptible d'augmenter la demande en transports en commun dans le secteur de la gare (intermodalité).

Comme indiqué précédemment, l'amélioration de l'offre de service, et le projet de réalisation par la commune de requalification urbaine de quartiers reliés à la gare, auront globalement des effets qualitatifs positifs pour la population locale.

MESURES

En l'absence d'incidence négative, aucune mesure n'est nécessaire.

ACTIVITES ECONOMIQUES

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

Les activités économiques de l'aire d'étude rapprochée se traduisent par la présence de nombreux hôtels, restaurants, commerces et services. Le complexe Iconic comprendra des commerces, des restaurants, des bureaux, un hôtel de 120 chambres et une salle de spectacle de 600 places (livraison prévue en 2021).

L'ESSENTIEL

Aucun bâti n'est détruit, aucune activité n'est déplacée.

L'opération contribue à améliorer la mobilité, ce qui est favorable aux activités économiques locales.

INCIDENCES

Aucune acquisition de foncier ou de bâtiments supportant des activités économiques (hôtels, restaurants, futur centre commercial Iconic ...) n'est nécessaire dans le cadre de l'opération de Nice ville.

L'accessibilité à ces établissements ne sera pas modifiée en phase de fonctionnement et de maintenance.

L'opération n'aura aucune incidence négative directe ou indirecte sur les activités économiques en phase de fonctionnement et de maintenance.

Comme indiqué précédemment, en contribuant à améliorer la mobilité, l'opération de Nice ville est considérée comme favorable en termes de développement économique local notamment du fait de l'augmentation attendue de la fréquentation de la gare et donc des activités économiques aux abords (hôtels, restaurants, etc.).

MESURES

En l'absence d'incidence négative sur les activités économiques, aucune mesure n'est nécessaire.



TOURISME, LOISIRS ET LIAISONS DOUCES

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

La ville de Nice est touristique (tourisme balnéaire et tourisme d'affaires) comme en témoigne la présence de nombreux hôtels dans l'aire d'étude rapprochée. Des liaisons douces (aménagements cyclables, zones piétonnes) sont présentes dans l'aire d'étude rapprochée. Une piste cyclable est présente sous la gare de Nice ville. Des squares et jardins sont également présents.

L'ESSENTIEL

L'opération contribue à améliorer la mobilité, ce qui est favorable, notamment du fait de l'augmentation attendue de la fréquentation de la gare et donc hôtels aux abords.

INCIDENCES

L'opération étant contenue dans les emprises ferroviaires de la gare de Nice ville, elle n'induit aucune incidence directe ou indirecte sur les structures de tourisme et de loisirs (hôtels, squares et jardins) ni sur les liaisons douces (zones piétonnes et aménagements cyclables dont le tunnel équipé d'une bande cyclable traversant la gare) en phase de fonctionnement et de maintenance.

Comme indiqué précédemment, en contribuant à améliorer la mobilité, l'opération de Nice ville est considérée comme favorable en termes de développement économique local notamment du fait de l'augmentation attendue de la fréquentation de la gare et donc hôtels aux abords.

MESURES

En l'absence d'incidence négative sur le tourisme, les loisirs et les liaisons douces, aucune mesure n'est nécessaire.

RISQUES TECHNOLOGIQUES ET POLLUTION

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

Aucun risque technologique n'est identifié dans l'aire d'étude rapprochée. Le risque lié au transport de matières dangereuses (TMD) existe dans l'aire d'étude mais est considéré comme faible compte tenu de la rareté de survenue d'un accident.

D'anciennes activités industrielles et de service peuvent être à l'origine d'une contamination des sols : de nombreux sites BASIAS sont recensés dans l'aire d'étude rapprochée et un site de maintenance et de remisage (SMR) de matériel ferroviaire (ancien Technicentre SNCF) est présent dans la partie nord des emprises de la gare de Nice ville sur des terrains appartenant à la Région. Un site pollué BASOL est également présent dans l'aire d'étude rapprochée.

L'ESSENTIEL

Pas d'incidences.

INCIDENCES

Les risques technologiques et de pollution des sols résultent, en phase de maintenance et d'exploitation, essentiellement du risque de déversement de substances polluantes suite à un accident de transport ferroviaire de matières dangereuses.

L'opération n'est pas de nature à accroitre ce risque en phase de fonctionnement et de maintenance.

MESURES

En l'absence d'incidence négative sur les risques de technologique et de pollution, aucune mesure n'est nécessaire.

RESEAUX ET SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

L'aire d'étude rapprochée est concernée par divers réseaux secs et humides (dont réseaux SNCF).

L'aire d'étude rapprochée est concernée par diverses servitudes d'utilité publique.

L'ESSENTIEL

Pas d'incidences.

INCIDENCES

Sans la mise en œuvre de mesures, l'opération est susceptible de causer la destruction de réseaux et des coupures de transport en énergie et en fluides (coupure de signalisation ferroviaire, de signalisation routière, de transports en commun, d'alimentation en eau des riverains etc.).

L'opération recoupe les servitudes d'utilité publiques suivantes liées aux réseaux cartographiées au PLUm de Nice Côte d'Azur :

- T1 Zone ferroviaire en bordure de laquelle peuvent s'appliquer les servitudes relatives aux chemins de fer : ligne SNCF Marseille – Vintimille. L'ensemble de l'opération s'inscrit au droit de cette servitude ;
- PT1 Transmissions radio-électriques Servitudes contre les perturbations magnétiques : PT1 Gounod et PT1 Nice Centre (arrêté du 18 mars 1994) dans lesquelles s'inscrit l'ensemble de l'opération ;
- PT2 Transmissions radio-électriques Protection des centres radio électriques d'émission et de reception contre les obstacles :

zone secondaire de dégagement, couloir de 2 000 m de long sur 50 m de large qui recoupe l'opération (arrête du 18 mars 1994).

MESURES

Mesures de réduction

Selon le principe d'antériorité, l'opération respecte l'ensemble des servitudes établies avant sa déclaration d'utilité publique.

A priori, il ne semble pas nécessaire de modifier la servitude T1.

4.3.3 INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DE CIRCULATION

Le projet des phases 1 & 2 de la LNPCA va impacter les conditions de circulation routière :

- d'une part et avant tout en permettant un report modal important de la route sur le fer, ce qui va permettre de faire diminuer les trafics sur les axes de transit à l'échelle nationale et à l'échelle régionale (Tome 1 Chapitre 5 Analyse des incidences du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation au § 3.6.2 Incidences sur l'exploitation des autres réseaux de transport);
- d'autre part, autour des gares, avec à l'inverse un effet d'accroissement des trafics routiers découlant de l'attractivité du mode ferroviaire améliorée par le projet. En effet, une partie des voyageurs supplémentaires dans le train se rendront à la gare en voiture, que ce soit pour du stationnement courte durée, longue durée, de la dépose-minute, du taxi ou VTC. C'est l'objet des éléments présentées dans les cahiers territoriaux pour exposer les hypothèses des études air et santé locales.

Plus le périmètre routier examiné est restreint autour de la gare, plus le second effet (l'accroissement de véhicules dus aux trafics d'accès à la gare) l'emportera sur l'effet d'allégement de trafic de transit global.

Mais il faut souligner que l'effet du projet des phases 1 & 2 est globalement positif, avec un volume de trafic annuel reporté de la route vers le fer de 450 (en 2030) et 540 (en 2050) millions de veh.km.

Ces modifications de trafic vont avoir un impact sur la qualité de l'air, le transport routier étant responsable d'une part importante des émissions de certains polluants (NOx en particulier, PM10 et PM2,5 également). Cela va se traduire avant tout par un **impact positif sur la qualité de l'air à l'échelle nationale et régionale en participant à la baisse des émissions polluantes, du fait de la baisse des kilomètres circulés par les véhicules particuliers.** Les gains en émissions polluantes sont détaillés dans le Tome 1 Chapitre 5 Analyse des incidences du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation au § 3.7 Cadre de vie et santé humaine.



RESEAU ROUTIER

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

L'aire d'étude rapprochée est implantée au droit d'un réseau routier dense constitué de la voie Mathis (M6007 en viaduc), d'axes routiers structurants et de nombreux axes plus secondaires. Trois parkings publics y sont recensés. Le franchissement routier de la gare de Nice ville et des voies ferrées est assuré par 4 ponts rail (PRA) et deux tunnels qui passent sous la gare.

L'ESSENTIEL

Pas d'incidences.

INCIDENCES

L'opération s'inscrit au sein des emprises ferroviaires et n'aura donc aucune incidence directe sur les **voiries routières** et les **parkings avoisinants** en phase de fonctionnement et de maintenance. De même, elle n'aura pas d'incidence directe sur les ponts-rail permettant de franchir les axes routiers ni sur les tunnels qui traversent la gare de Nice ville ou sur la route nationale 7 (voie Mathis – autoroute urbaine sud) qui surplombe la gare.

MESURES

En l'absence d'incidence sur les caractéristiques du réseau routier autour de la gare de Nice ville, aucune mesure n'est nécessaire.

CIRCULATIONS

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

En situation actuelle, les niveaux de trafic journaliers sont modérés sur le réseau de voirie local, à l'exception du Bd Gambetta à l'ouest de la gare, mais surtout de la Voie Mathis sur laquelle on dénombre plus de 50 000 véh/j au niveau de la gare. Les contraintes de circulation (sens uniques) influent également sur les volumes de trafic comme par exemple dans le tunnel de la gare. L'Avenue Thiers, au niveau de la gare reçoit environ 8 400 véh/j.

L'ESSENTIEL

Le projet des phases 1 et 2 va impacter les conditions de circulation routière :

 en permettant un report modal important de la route vers le fer, le projet phase 1 et 2 permettra de faire diminuer les trafics sur les axes de transit à l'échelle nationale et à l'échelle régionale; l'étude de trafic réalisée aux abords de la gare de Nice-ville ne montre localement pas d'évolution significative de la circulation routière aux horizons 2035 et 2050 suite à la réalisation de l'opération.

INCIDENCES

Le projet des phases 1 et 2 va impacter les **conditions de circulation** routière :

- d'une part et avant tout en permettant un report modal important de la route sur le fer, ce qui va permettre de faire diminuer les trafics sur les axes de transit à l'échelle nationale et à l'échelle régionale (se reporter au tome 1);
- d'autre part, autour des gares, avec à l'inverse un effet d'accroissement des trafics routiers découlant de l'attractivité du mode ferroviaire améliorée par le projet. En effet, une partie des voyageurs supplémentaires dans le train se rendront à la gare en voiture, que ce soit pour du stationnement courte durée, longue durée, de la dépose-minute, du taxi ou VTC. C'est l'objet des études présentées dans les cahiers territoriaux.

L'objectif des études de circulation locales est de quantifier l'impact du projet sur la circulation routière autour des gares afin de caractériser les impacts connexes comme les émissions de bruit et de polluants.

Deux horizons sont étudiés :

- l'horizon de mise en service de la phase 2 du projet à 2035 ;
- l'horizon de modélisation long terme qui est 2050.

Pour les horizons futurs, les 2 situations suivantes sont étudiées :

- l'option de référence, correspondant à la situation future la plus probable si le projet n'était pas réalisé ;
- l'option projet, correspondant à la situation future la plus probable si le projet était réalisé.

A l'horizon projet, les accès et le réseau de voirie local sont considérés inchangés.

Dans le modèle de trafic, les trois quarts des flux VP pour du rabattement TER sont en échange avec la seule zone de la gare. On peut voir sur la carte suivante qu'il s'agit d'une zone étendue qui justifie le recours à la voiture individuelle pour une partie des voyageurs. Néanmoins, ces flux ont été redistribués sur les zones alentours à l'ouest, considérant que ces zones ne bénéficient pas de l'effet tramway T1 pour atteindre directement la gare.

Un cinquième des flux de la zone de la gare a par ailleurs été redistribué sur une sous-zone correspondant aux quartiers directement au sud de la gare.

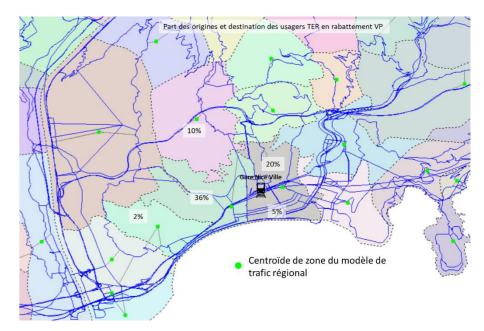


Figure 56 : Zonage du modèle régional de trafic sur la Ville de Nice et distribution du trafic VP TER en échange avec la gare

Incidences et mesures

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Evolution du trafic à l'horizon 2035

La cartographie suivante présente les trafics journaliers tous véhicules et deux sens confondus sur le périmètre d'étude à l'horizon 2035 en référence. Par rapport à la situation actuelle, les niveaux de trafic prévisionnels sont relativement équivalents. Les contraintes de capacité (plan de circulation, nombre de voies, congestion) limitent en effet les évolutions sur ce secteur.

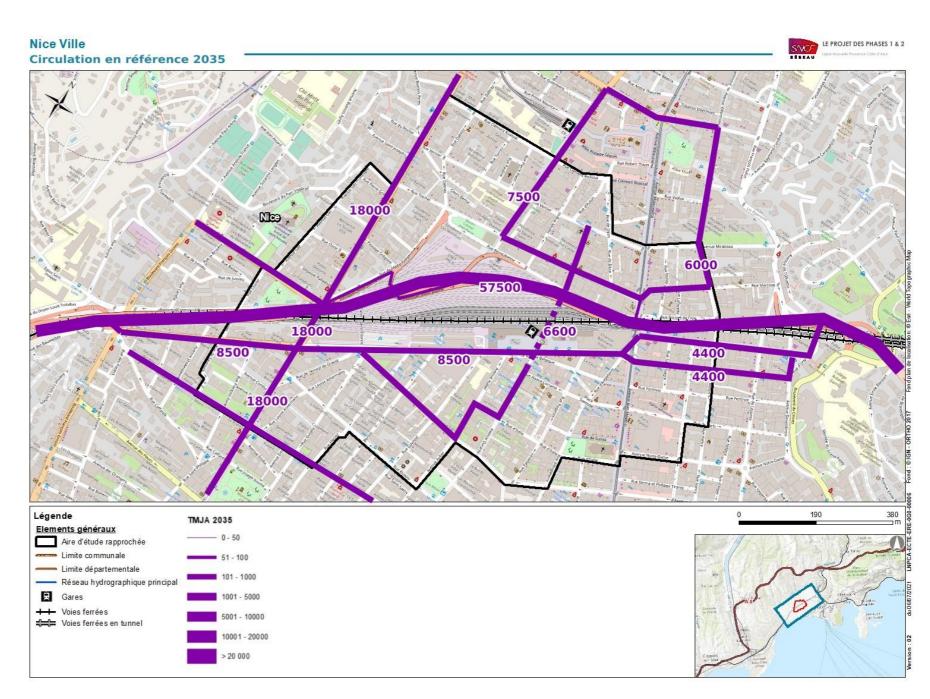


Figure 57 : Cartographie des niveaux de circulation en option de référence 2035



En option de projet, plusieurs effets se conjuguent autour de la gare pour aboutir à la cartographie suivante qui présente les écarts de flux routiers entre le projet et l'horizon de référence 2035 :

- l'effet projet qui entraîne du report modal de la voiture vers le train, contribue à faire baisser le trafic sur les axes de transit, en l'occurrence ici la voie Mathis (environ -200 véh/j/sens);
- les voyageurs Grandes Lignes se reportent en partie sur la gare nouvelle de Nice Aéroport. La plupart venant du nord de Nice, les principaux accès depuis le nord sont soulagés d'une centaine de véhicules par jour environ (Bd Gambetta, Rue de Villeneuve, Tunnel de la gare, ...);
- les voyageurs TER sont en revanche plus nombreux à converger vers la gare de Nice Ville depuis les quartiers les plus proches. Ils apparaissent ainsi sur la carte suivante dans les traits rouges vers / depuis l'ouest, l'est et le sud. Depuis le nord, le phénomène est masqué par la baisse du trafic VP liée aux voyageurs Grandes Lignes.

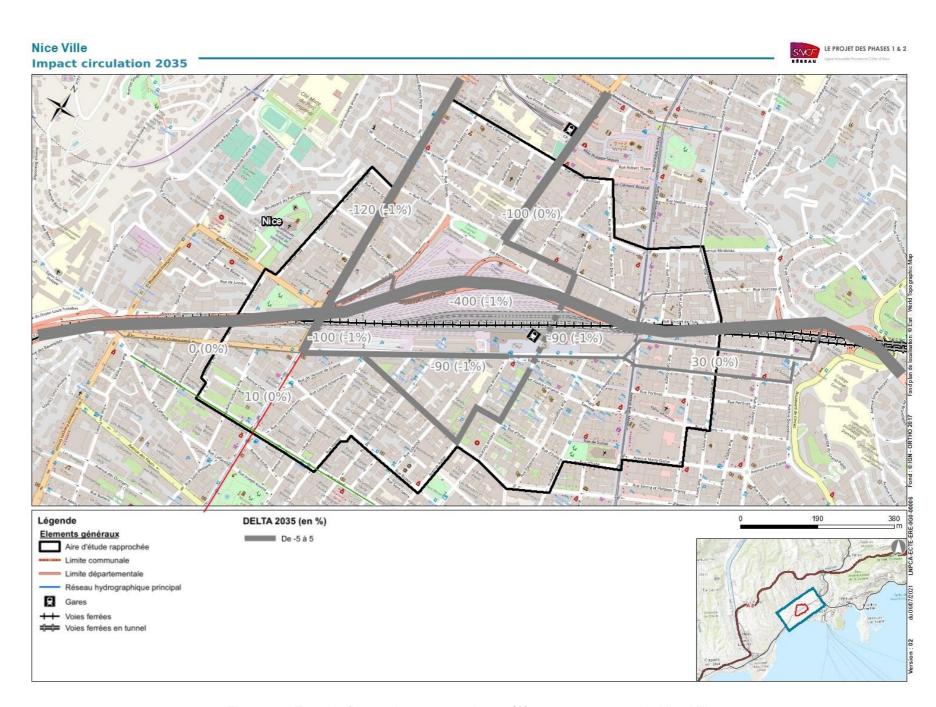


Figure 58 : Ecart de flux routiers entre projet et référence 2035 autour de Nice Ville

Incidences et mesures

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Evolution du trafic à l'horizon 2050

A l'horizon 2050, les trafics sont légèrement plus élevés que pour 2035, mais les constats dressés pour 2035 restent les mêmes.

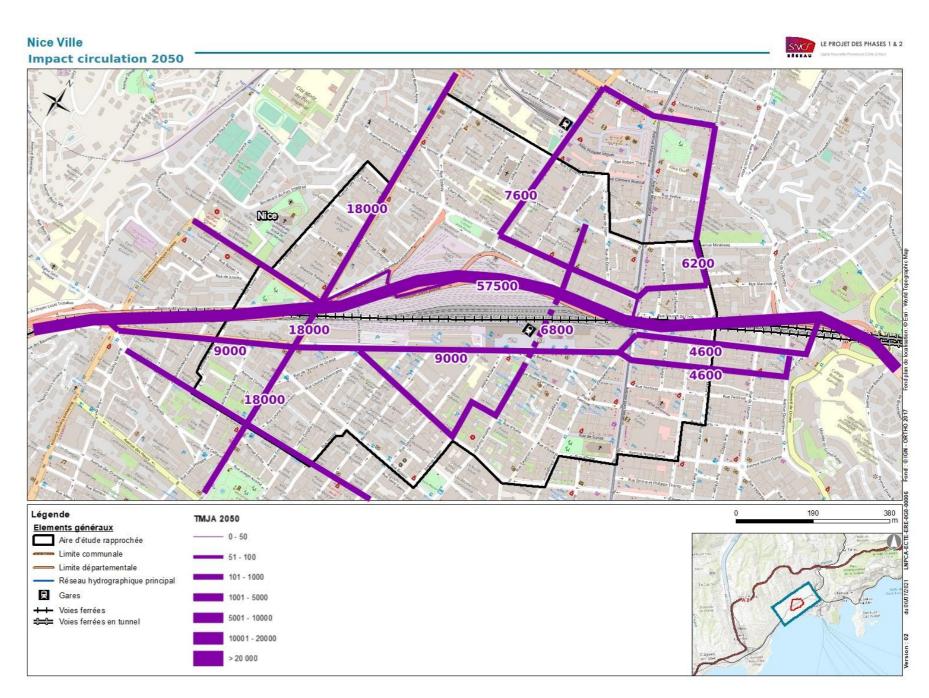


Figure 59 : Cartographie des niveaux de circulation en option de référence 2050

Incidences et mesures

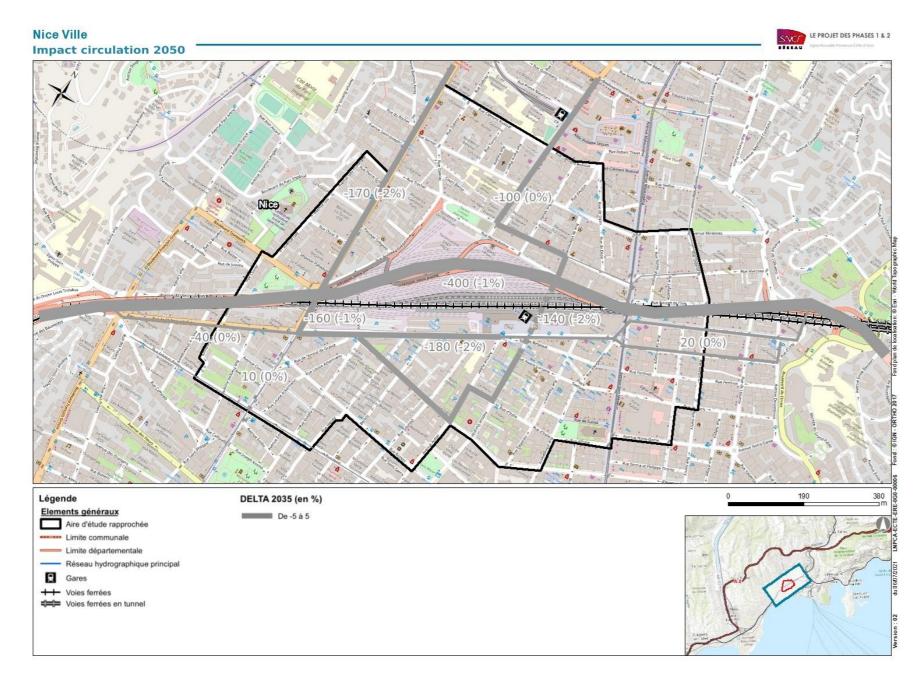


Figure 60 : Ecart de flux routiers entre projet et référence 2050 autour de Nice Ville

En conclusion sur la circulation routière :

- en permettant un report modal important de la route vers le fer, le projet phase 1 et 2 permettra de faire diminuer les trafics sur les axes de transit à l'échelle nationale et à l'échelle régionale ;
- l'étude de trafic réalisée aux abords de la gare de Nice-ville ne montre localement pas d'évolution significative de la circulation routière aux horizons 2035 et 2050 suite à la réalisation de l'opération.

MESURES

En l'absence d'incidence significative sur la circulation routière autour de la gare de Nice ville, aucune mesure n'est nécessaire.

TRANSPORTS EN COMMUN (AUTRES QUE FERROVIAIRE)

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

L'aire d'étude rapprochée est desservie par des lignes de bus et une ligne de tramway de la métropole niçoise.

L'ESSENTIEL

Pas d'incidences.

INCIDENCES

L'opération s'inscrit au sein des emprises ferroviaires et n'aura donc pas d'incidence directe sur les lignes et arrêts de tramway et de bus présents à proximité en phase de fonctionnement et de maintenance.

MESURES

En l'absence d'incidence sur les transports en commun (autres que ferroviaire), aucune mesure n'est nécessaire.



4.3.4 MILIEU PHYSIQUE (HORS EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES)

CLIMAT ET RISQUES ASSOCIES

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

L'aire d'étude rapprochée est concernée par un climat méditerranéen, caractérisé par des hivers doux et des étés chauds, un ensoleillement important et des précipitations irrégulières.

L'aire d'étude est exposée au risque de canicule. L'aléa d'incendie de forêt est très faible à nul selon le plan départemental de protection de la forêt contre les incendies (PDPFCI).

L'ESSENTIEL

Pas d'incidences négatives notables.

Effet positif du fait du report route-rail et de la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

INCIDENCES

Au vu de la nature de l'opération, aucune incidence notable n'est attendue sur le climat local ou global en phase de réalisation. De même, elle n'est pas de nature à accroitre le risque de canicule, ni le risque d'incendie de forêt en l'absence de massif forestier.

L'opération contribue à augmenter le nombre de rames TER pour assurer l'augmentation de fréquence prévue entre Cannes et Nice. Elle aura donc un effet positif sur le climat puisqu'elle contribuera au report route-rail et donc à la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

MESURES

En l'absence d'incidence sur le climat et les risques associés, aucune mesure n'est nécessaire.

GEOLOGIE, RELIEF ET RISQUES ASSOCIES

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

Le contexte géologique de l'aire d'étude rapprochée est marqué par la présence de remblais anthropiques (en particulier au droit de l'opération de Nice ville où les installations ferroviaires sont en remblai) et d'alluvions holocènes sableuses et marneuses jusqu'à 25 m de profondeur environ.

Le relief est peu marqué, en légère pente vers le sud. Les voies ferrées et la gare de Nice ville sont en remblai.

L'aire d'étude rapprochée s'inscrit en zone de sismicité moyenne et est concernée par trois zones sédimentaires avec effet de site lithologique du plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRNP) de séismes (zones B1, B2 et B3). L'aléa de retrait-gonflement des argiles est moyen. La commune de Nice présente un potentiel radon de catégorie 1 sur 3.

L'ESSENTIEL

Pas d'incidences.

INCIDENCES

Les incidences sur la géologie et sur le relief en phase de fonctionnement et de maintenance sont liées aux mouvements de matériaux (réalisation de déblais et de remblais) mis en œuvre en phase de réalisation.

Comme déjà évoqué, dans le cadre de l'opération de Nice ville, ces mouvements de matériaux sont très limités et n'induisent donc pas d'incidence sur la géologie et le relief en phase de fonctionnement et de maintenance. De plus, aucun dépôt définitif n'est prévu.

En l'absence de création d'habitation et d'établissement recevant du public (ERP) concernés par la réglementation de dépistage du radon, aucune incidence de l'opération sur la santé humaine liée au radon n'est attendue.

MESURES

En l'absence d'incidence sur la géologie, le relief et les risques associés, aucune mesure n'est nécessaire.

4.3.5 EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES

EAUX SOUTERRAINES

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

L'aire d'étude rapprochée est concernée par trois masses d'eaux souterraines superposées : Alluvions des basses vallées littorales des Alpes-Maritimes (Siagne, Loup et Paillon) (FRDG386), Poudingues pliocènes de la basse vallée du Var (FRDG244) et Massifs calcaires jurassiques des Préalpes niçoises (FRDG175). Les eaux souterraines sont présentes à une profondeur relativement faible au droit de l'aire d'étude rapprochée (de l'ordre de 1 à 8 m d'après les données disponibles) mais ne sont toutefois pas affleurantes au droit du remblai ferroviaire.

Les trois masses d'eau souterraines présentes au droit de l'aire d'étude rapprochée présentent un bon état quantitatif et qualitatif. La préservation de ce bon état constitue un enjeu fort. Les masses d'eaux souterraines sont principalement exploitées pour un usage d'adduction en eau potable et industrielle et par les carrières. L'aire d'étude rapprochée ne recoupe toutefois pas d'aire d'alimentation de captage public ni de périmètre de protection de captage public d'alimentation en eau potable. Elle n'est pas concernée par une zone de répartition des eaux. Six forages sont recensés dans la banque du sous-sol du BRGM au sein de l'aire d'étude rapprochée : trois ouvrages de suivi du niveau des eaux souterraines, un forage d'eau collective et deux ouvrages dont l'usage n'est pas renseigné.

L'ESSENTIEL

Pas d'incidences.

ECOULEMENT DES EAUX SOUTERRAINES (INCIDENCES QUANTITATIVES)

INCIDENCES

En l'absence de rejet d'eau en nappe ou de construction sous le niveau de la nappe, l'opération ne conduit pas à modifier le niveau de la nappe ou à perturber les écoulements d'eaux souterraines en phase de fonctionnement et de maintenance.

L'opération s'inscrit au droit d'une zone déjà imperméabilisée et ne conduit pas à limiter la recharge des nappes en présence.

MESURES

En l'absence d'incidence quantitative sur les eaux souterraines, aucune mesure n'est nécessaire.

QUALITE DES EAUX SOUTERRAINES (INCIDENCES QUALITATIVES)

INCIDENCES

Les incidences qualitatives potentielles sur les eaux souterraines en phase de fonctionnement et de maintenance sont liées aux effets au risque de pollution :

- accidentelle par déversement de produits polluants transportés par trains (TMD), en cas de fuite de wagons, de déraillement, de collision, etc. . Ce risque est considéré comme faible compte tenu de la rareté de survenue d'un accident sur le réseau ferroviaire ;
- saisonnière, due aux traitements phytosanitaires (réalisés dans le respect de la réglementation en vigueur) destinés à maîtriser le développement de la végétation sur les voies et les talus et qui peuvent être acheminés via les eaux superficielles ou infiltrés dans les sols jusqu'à la nappe.

Compte tenu de la localisation des aménagements projetés en gare de Nice ville au sein d'emprises ferroviaires déjà exploitées et du fait que l'opération n'a pas vocation à augmenter le transport de matières



dangereuses, aucune augmentation de ces risques n'est attendue (pas d'augmentation des surfaces à désherber, pas d'augmentation des risques liés au TMD par rail).

MESURES

En l'absence d'incidence négative de l'opération sur la qualité des eaux souterraines en phase de fonctionnement et de maintenance, aucune mesure n'est envisagée.

USAGES DES EAUX SOUTERRAINES

INCIDENCES

En l'absence d'incidence négative de l'opération sur la qualité et la quantité des eaux souterraines en phase de fonctionnement et de maintenance, aucune incidence n'est attendue sur les points d'eau référencés à la BSS du BRGM dans l'aire d'étude rapprochée.

MESURES

En l'absence d'incidence sur les usages des eaux souterraines, aucune mesure n'est nécessaire.

ECOULEMENT DES EAUX SUPERFICIELLES (INCIDENCES QUANTITATIVES)

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

L'aire d'étude rapprochée est localisée dans le bassin versant des Paillons et Côtiers est (LP_15_11) et ne recoupe aucun cours d'eau. Trois écoulements enterrés, ne présentant pas d'enjeu particulier, interceptent l'are d'étude rapprochée.

L'aire d'étude rapprochée ne recoupe pas de périmètre de protection de prise d'eau superficielle à usage d'alimentation en eau potable (AEP) publique.

Aucune zone de baignade n'est recensée dans l'aire d'étude rapprochée.

L'ESSENTIEL

Pas d'incidences.

INCIDENCES

Seuls trois écoulements enterrés ne présentant pas d'enjeu particulier sont présents au droit de l'aire d'étude rapprochée. L'opération de Nice ville ne les recoupe pas et n'aura donc pas d'incidence sur leur écoulement.

L'opération s'inscrit au droit d'une zone déjà imperméabilisée et ne conduit pas à augmenter les débits de ruissellement.

La plateforme ferroviaire n'est actuellement pas drainée. Un drainage longitudinal du nouveau quai et des voies concernées par une reprise de plateforme est envisagé (Cf. chapitre 1). Le rejet des eaux drainées est projeté directement dans le réseau pluvial communal.

Etant donné qu'actuellement l'intégralité des eaux de pluie tombant sur les quais et sur les voies se retrouve par ruissellement dans le réseau urbain (contexte urbanisé), les volumes d'eau rejetés au réseau communal ne seront pas augmentés.

MESURES

En l'absence d'incidence sur les écoulements enterrés, aucune mesure n'est nécessaire. Aucun rétablissement de cours d'eau ou d'écoulement n'est nécessaire.

QUALITE DES EAUX SUPERFICIELLES (INCIDENCES QUALITATIVES)

INCIDENCES

Les incidences qualitatives potentielles sur les eaux superficielles en phase de fonctionnement et de maintenance sont communes avec celles des eaux souterraines détaillées ci-avant (risque de pollution accidentelle et risque de pollution saisonnière).

Du fait de l'absence de cours d'eau à l'air libre et de la non augmentation des surfaces à désherber, aucune incidence négative n'est attendue sur la qualité des eaux superficielles.

MESURES

En l'absence d'incidence qualitative sur les eaux superficielles, aucune mesure n'est nécessaire.

USAGES DES EAUX SUPERFICIELLES

INCIDENCES

En l'absence d'enjeu, aucune incidence n'est attendue.

MESURES

En l'absence d'incidence sur les usages des eaux superficielles, aucune mesure n'est nécessaire.

RISQUES NATURELS LIES AUX EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

L'aire d'étude rapprochée est potentiellement sujette aux débordements de nappes.

En termes de risque d'inondation par les eaux superficielles, l'aire d'étude rapprochée est dans son intégralité concernée par le lit majeur du ruisseau le Magnan selon l'atlas des zones inondables. L'aire d'étude rapprochée est située à l'extérieur des zones de probabilité de crue du territoire à risque important

d'inondation (TRI) de Nice-Cannes-Mandelieu et n'est pas concernée par un zonage de plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRNP) inondations.

L'aire d'étude rapprochée n'est pas concernée par le risque de submersion marine. Elle est potentiellement concernée par le risque de ruissellement urbain.

L'ESSENTIEL

Pas d'incidences.

INCIDENCES

Comme indiqué précédemment, l'opération de Nice ville n'aura pas d'incidence sur le niveau de la nappe et sur les écoulements enterrés.

Elle n'aura pas non plus d'incidence sur le champ d'expansion de crue du ruisseau le Magnan.

En l'absence d'augmentation des surfaces imperméabilisées susceptibles d'accroitre le ruissellement et en l'absence d'augmentation des débits rejetés dans le réseau d'eau pluviale communal, l'opération n'augmentera pas le risque de ruissellement urbain.

L'opération n'est donc pas de nature à accroitre le risque d'inondation.

MESURES

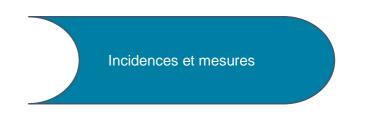
En l'absence d'incidence sur le risque d'inondation, aucune mesure n'est nécessaire.

COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS CADRE

ARTICLE L211-1 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Le tableau suivant rend compte de la compatibilité de l'opération de Nice ville avec les orientations définies dans l'article L211-1 du code de l'environnement afin d'aboutir à une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau :





Orientations de la gestion équilibrée et durable de la ressource en eau	Positionnement de l'opération	Compatibilité
1° / Prévention des inondations et préservation des écosystèmes aquatiques, des sites et des zones humides	L'opération n'a pas incidence sur le risque d'inondation. En l'absence de cours d'eau à l'aire libre et de zones humides, l'opération n'a pas d'incidence sur les écosystèmes aquatiques, les sites et les zones humides.	Oui
2°/Protection des eaux et lutte contre toute pollution par déversements, écoulements, rejets, dépôts directs ou indirects de matières de toute nature et plus généralement par tout fait susceptible de provoquer ou d'accroître la dégradation des eaux en modifiant leurs caractéristiques physiques, chimiques, biologiques ou bactériologiques, qu'il s'agisse des eaux superficielles, souterraines ou des eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales	L'opération n'a pas d'incidence sur les eaux superficielles (aucun cours d'eau ou autres écoulement n'est recoupé par l'opération). Des mesures sont définies afin d'éviter tout type de pollution en phase de réalisation. L'opération n'augmentera pas les risques de pollution des eaux souterraines en phase de fonctionnement.	Oui
3° / Restauration de la qualité de ces eaux et leur régénération	L'opération n'a pas d'incidence sur les eaux souterraines et superficielles en phase de fonctionnement. Elle n'est donc pas concernée par une restauration de la qualité de la ressource en eau et sa régénération.	Sans objet
4° / Développement, mobilisation, création et protection de la ressource en eau	Comme évoqué précédemment, des mesures sont prévues afin de protéger la ressource en eau en phase de réalisation. L'opération n'a pas d'incidence sur la ressource en eau en phase de fonctionnement.	Oui
5° / Valorisation de l'eau comme ressource économique et, en particulier, pour le	L'opération n'induit pas la prise en compte de l'eau comme une ressource économique. Elle n'est	Sans objet

Orientations de la gestion équilibrée et durable de la ressource en eau	Positionnement de l'opération	Compatibilité
développement de la production d'électricité d'origine renouvelable ainsi que la répartition de cette ressource	donc pas concernée par cette orientation.	
5° bis / Promotion d'une politique active de stockage de l'eau pour un usage partagé de l'eau permettant de garantir l'irrigation, élément essentiel de la sécurité de la production agricole et du maintien de l'étiage des rivières, et de subvenir aux besoins des populations locales	L'opération n'est pas de nature à mettre en péril l'usage partagé de l'eau (aucun prélèvement d'eau souterraine ou superficielle n'est envisagé dans le cadre de l'opération).	Oui
6° / Promotion d'une utilisation efficace, économe et durable de la ressource en eau	Aucun prélèvement d'eau souterraine ou superficielle n'est envisagé dans le cadre de l'opération qui n'est donc pas concernée par cette orientation.	Sans objet
7° / Rétablissement de la continuité écologique au sein des bassins hydrographiques	Aucun cours d'eau ou écoulement à l'air libre n'est recoupé par l'opération qui n'est donc pas concernée par cette orientation.	Sans objet

Le tableau suivant présente la compatibilité de l'opération avec les exigences en matière de gestion équilibrée de la ressource en eau définies dans l'article L211-1 du code de l'environnement :

Exigences de la gestion équilibrée de la ressource en eau	Positionnement de l'opération	Compatibilité			
Satisfaction des exigences de la santé, de la salubrité publique, de la sécurité civile et de l'alimentation en eau potable de la population	L'opération n'est pas de nature à avoir une incidence qualitative ou quantitative sur la ressource en eau en phase de fonctionnement. Des mesures sont définies afin d'éviter toute pollution de la ressource en eau en phase de réalisation.	Oui			

Exigences de la gestion équilibrée de la ressource en eau	Positionnement de l'opération	Compatibilité
Satisfaction ou conciliation, lors des différents usages, activités ou travaux, des exigences: 1 / De la vie biologique du milieu récepteur, et spécialement de la faune piscicole et conchylicole; 2 / De la conservation et du libre écoulement des eaux et de la protection contre les inondations;	L'opération ne recoupe pas de cours d'eau ou d'écoulement à l'air libre et n'a pas d'incidence sur les écoulements et sur la vie biologique associée. L'opération n'a aucune incidence sur le risque d'inondation ou sur les usages des eaux superficielles ou souterraines (aucun usage recensé).	Oui
3 / De l'agriculture, des pêches et des cultures marines, de la pêche en eau douce, de l'industrie, de la production d'énergie, en particulier pour assurer la sécurité du système électrique, des transports, du tourisme, de la protection des sites, des loisirs et des sports nautiques ainsi que de toutes autres activités humaines légalement exercées.		

L'opération ne fait pas obstacle à la préservation du patrimoine hydraulique, en particulier des moulins hydrauliques et de leurs dépendances, ouvrages aménagés pour l'utilisation de la force hydraulique des cours d'eau, des lacs et des mers, protégé soit au titre des monuments historiques, des abords ou des sites patrimoniaux remarquables en application du livre VI du code du patrimoine, soit en application de l'article L. 151-19 du code de l'urbanisme.

L'opération de Nice ville est donc compatible avec l'article L211-1 du code de l'environnement.

ARTICLE D211-10 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

L'article D211-10 du code de l'environnement définit les objectifs de qualité pris comme référence dans les documents de programmation et de planification élaborés et les décisions prises par l'Etat, ses établissements publics et les autres personnes morales de droit public et en vue d'assurer une amélioration continue de l'environnement.

Les écoulements (non référencés comme cours d'eau par la Police de l'Eau) recoupés par l'opération de Nice ville ne sont pas des eaux



conchycoles ou piscicoles et ne sont pas destinées à la production d'eau alimentaire ni à la baignade. L'opération n'est donc pas tenue d'être conforme aux objectifs de qualité associés définis dans l'article D211-10 du code de l'environnement.

A noter que différentes mesures qualitatives ont été définies en phase de réalisation afin de préserver la qualité de la ressource en eau. À la vue de la nature de l'opération de Nice ville, aucune dégradation de la qualité de la ressource en eau n'est attendue en phase de fonctionnement.

SDAGE 2016-2021 DU BASSIN RHONE-MEDITERRANEE

Les masses d'eaux au droit desquelles s'inscrit l'opération dépendent du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône-Méditerranée 2016-2021. Ce dernier fixe les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau.

Dès sa conception, l'opération a été élaborée pour être compatible avec les objectifs du SDAGE. Au stade des études détaillées, des dossiers de demande d'autorisation ou de déclaration seront si nécessaire réalisés au titre des articles L 214-1 et suivants du code de l'environnement (« loi sur l'eau »). Les mesures proposées seront conformes aux dispositions du SDAGE.

La compatibilité de l'opération vis-à-vis des orientations fondamentales du SDAGE du bassin Rhône Méditerranée est vérifiée dans le tableau suivant :

Orientations fondamentales du SDAGE	Positionnement de l'opération	Compatibilité
OF0 – Changement climatique : s'adapter aux effets du changement climatique	L'opération n'est pas de nature à générer un changement climatique.	
OF1 – Prévention : privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité	Les mesures mises en œuvre en phase travaux privilégient l'évitement et la réduction des impacts avec notamment des mesures préventives visant à limiter les risques de pollution. Si nécessaire, un assainissement provisoire sera mis en œuvre afin d'éviter des arrivées de ruissellements naturels sur les zones de travaux. La lutte contre le gaspillage de l'eau et le souci de son économie seront inscrits aux cahiers des charges des entreprises.	Oui

Orientations fondamentales du SDAGE	Positionnement de l'opération	Compatibilité
OF2 - Non dégradation : concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques	La mise en œuvre de la séquence Eviter – Réduire – Compenser (ERC) dans le cadre de l'opération permet de répondre à cet objectif.	Oui
	Comme indiqué précédemment, des mesures préventives sont définies en phase de réalisation afin d'éviter tout type de pollution.	
	L'opération n'a pas d'incidence sur les milieux aquatiques en phase de fonctionnement.	
OF3 – Dimension économique et sociale : prendre en compte les enjeux économiques et sociaux des politiques de l'eau et assurer une gestion durable des services publics d'eau et d'assainissement	L'opération n'induit pas la prise en compte des enjeux économiques et sociaux des politiques de l'eau et la gestion durable des services publics d'eau et d'assainissement.	Sans objet
OF4 – Eau et aménagement du territoire : renforcer la gestion de l'eau par bassin versant et assurer la cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau	La rédaction du présent document et les mesures qu'il prévoit vont dans le sens d'une prise en compte le plus en amont possible des enjeux liés à l'eau par les politiques et projets d'aménagement du territoire.	Oui

Orientations	Positionnement de	Compatibilité
fondamentales du SDAGE	l'opération	
OF5 – Pollutions : - OF5A - Poursuivre les efforts de lutte contre les pollutions d'origine	L'opération n'a pas d'incidence qualitative sur les eaux en phase de réalisation.	Oui
pollutions d'origine domestique et industrielle	Etant donné qu'actuellement l'intégralité des eaux de pluie tombant sur les quais et sur les voies se retrouve par ruissellement dans le réseau urbain (contexte urbanisé), les volumes d'eau rejetés au réseau communal et la charge polluante associée ne seront pas augmentés.	
	Comme indiqué précédemment, des mesures préventives sont définies en phase de réalisation afin d'éviter tout type de pollution.	
- OF5B - Lutter contre l'eutrophisation des milieux aquatiques	Aucun milieu aquatique fragile vis-à-vis des phénomènes d'eutrophisation n'est présent à proximité de l'opération.	Sans objet
- OF5C - Lutter contre les pollutions par les substances dangereuses	Comme indiqué précédemment, des mesures préventives sont définies en phase de réalisation afin d'éviter tout type de pollution. L'opération n'a pas	Oui
	d'incidence qualitative sur les eaux en phase de fonctionnement.	
- OF5D - Lutter contre la pollution par les pesticides par des changements conséquents dans les pratiques actuelles	L'opération ne conduit pas à augmentation les surfaces à désherber et n'est donc pas susceptible d'accroitre l'usage de pesticides.	Oui



Orientations fondamentales du SDAGE	Positionnement de l'opération	Compatibilité
- OF5E - Évaluer, prévenir et maîtriser les risques pour la santé humaine	Comme évoqué précédemment, des mesures sont prévues afin de protéger la ressource en eau en phase de réalisation.	Oui
	L'opération n'a pas d'incidence sur la ressource en eau en phase de fonctionnement.	
	De plus, aucun usage des eaux souterraines et superficielles n'est recensé en aval immédiat de l'opération (captage, baignade, etc.).	
OF6 – Fonctionnement des milieux aquatiques : - OF 6A : agir sur la morphologie et le décloisonnement pour préserver et restaurer les milieux aquatiques	L'opération n'a pas d'incidence sur les espaces de bon fonctionnement des milieux aquatiques et sur leur continuité. Elle n'est pas de nature à les dégrader (voir orientation OF2). Notamment, aucun cours d'eau ou autre écoulement n'est recoupé par l'opération.	Oui
- OF 6B: préserver, restaurer et gérer les zones humides	L'opération n'a pas d'incidence sur les zones humides.	Oui
- OF6C : intégrer la gestion des espèces de la faune et de la flore dans les politiques de gestion de l'eau	L'opération n'a pas d'incidence sur les espèces faunistiques ou floristiques autochtones inféodées aux milieux aquatiques (absence de zones humides et absence de cours d'eau à l'air libre recoupé par l'opération). En phase de réalisation, une attention particulière sera apportée aux matériaux amenés sur le chantier afin d'éviter toute colonisation d'espèces végétales invasives.	Oui

Orientations fondamentales du SDAGE	Positionnement de l'opération	Compatibilité			
OF7 – Partage de la ressource: atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir	Aucun prélèvement d'eau souterraine ou superficielle n'est envisagé dans le cadre de l'opération qui n'a donc pas d'incidence sur l'équilibre quantitatif de la ressource en eau.	Oui			
OF8 – Risque d'inondation : augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques	L'opération ne modifie pas les capacités d'écoulement (notamment, elle ne réduit pas de champ d'expansion des crues et ne crée pas de remblai en zone inondables). Le secteur de l'opération n'est pas concerné par des risques torrentiels ni par l'érosion côtière du littoral.	Sans objet			

L'opération de Nice ville est donc compatible avec le SDAGE 2016-2021 Rhône-Méditerranée.

SAGE BASSE VALLEE DU VAR

L'opération de Nice ville s'inscrit dans le périmètre du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Nappe et Basse Vallée du Var. Le périmètre du SAGE est basé sur les limites administratives de 20 communes de la basse vallée du Var, dont la commune de Nice fait partie.

Le SAGE fixe des dispositions qui déclinent ses enjeux et ses objectifs selon quatre espaces définis par le SAGE :

- « espace vallée » constitué par la partie du bassin versant du Var qui se trouve incluse dans le périmètre du SAGE;
- « espace nappe » correspondant à la nappe alluviale du Var ;
- « espace vital » de fonctionnalité écologique du Var ;
- « espace pluvial » pour favoriser la maîtrise des ruissellements pluviaux.

Bien que située dans le périmètre du SAGE Nappe et Basse Vallée du Var, l'opération de Nice ville est localisée à l'extérieur du bassin versant du Var et s'inscrit à l'extérieur des 4 espaces pour lesquels les dispositions du SAGE sont fixées.

Par conséquent, aucune compatibilité de l'opération de Nice ville n'est recherchée avec les dispositions du SAGE Nappe et Basse Vallée du Var.

CONTRAT DE MILIEU

L'opération s'inscrit dans le périmètre de trois contrats de milieu :

- Baie d'Azur d'Antibes à Cap d'Ail (eaux côtières et littorales), contrat clos le 23 janvier 2017;
- Nappe et Basse Vallée du Var (eaux douces superficielles), achevé (a priori en 2016);
- Paillons (eaux douces superficielles et eaux souterraines), achevé le 31 décembre 2017.

Ces trois contrats de milieu étant à ce jour achevés, aucune compatibilité de l'opération de Nice ville n'est recherchée avec ceux-ci.

PGRI 2016-2021 DU BASSIN RHONE-MEDITERRANEE DU TRI DE NICE-CANNES-MANDELIEU

L'opération de Nice ville s'inscrit dans le périmètre du territoire à risque important d'inondation (TRI) de Nice-Cannes-Mandelieu mais elle n'est pas concernée par les crues du Paillon. Aucune compatibilité de l'opération avec ce TRI n'est donc recherchée.

PPRI BASSE VALLEE DU VAR ET PPRI PAILLON AVAL

L'opération de Nice ville s'inscrit à l'extérieur des zonages réglementaires des plans de prévention des risques naturels prévisibles (PPRNP) inondations de la basse vallée du Var et du Paillon aval. Par conséquent, aucune compatibilité de l'opération de Nice ville n'est recherchée avec ces PPRNP inondation.



4.3.6 MILIEU NATUREL

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

La très forte artificialisation de l'aire d'étude immédiate, constituée en intégralité d'un faisceau de voies ferrées, de quais et de bâtiments techniques, le contexte urbain et la déconnexion de l'aire d'étude immédiate avec les milieux naturels environnants sont des facteurs qui expliquent la très faible diversité biologique attendue, ce qu'attestent les données bibliographiques.

Quelques espèces protégées anthropophiles communes à enjeu faible, voire moyen, dont les données bibliographiques attestent leur présence dans l'aire d'étude rapprochée, pourraient cependant fréquenter l'aire d'étude immédiate pendant une partie ou la totalité de leur cycle biologique :

- -oiseaux : Moineau domestique (Passer domesticus) par exemple ;
- -reptiles : Lézard des murailles (Podarcis muralis) et Tarente de Maurétanie (Tarentola mauritanica) ;
- -chauves-souris : Pipistrelle commune (Pipistrellus pipistrellus) par exemple.

L'aire d'étude immédiate, enclavée dans le tissu urbain dense, fortement anthropisée et imperméabilisée, ne présente pas d'enjeu fonctionnel.

L'ESSENTIEL

Les incidences brutes sur les habitats, la flore et faune sont estimées négligeables.

Des mesures de réduction seront mises en œuvre durant le chantier si nécessaire (limitation de l'éclairage nocturne, orientations des éclairages...).

Les incidences résiduelles sont négligeables, aucune mesure de compensation ne sera mise en œuvre.

INCIDENCES BRUTES

L'incidence brute sur les habitats est estimée négligeable car les rares espaces verts et alignements d'arbres ornementaux seront conservés et gérés de la même manière qu'actuellement.

L'incidence brute sur la flore est estimée négligeable pour les mêmes raisons. Le risque de dispersion d'espèces végétales exotiques envahissantes est similaire à celui existant actuellement, les rares espaces verts et alignements d'arbres ornementaux étant gérés de la même manière qu'actuellement.

L'incidence brute sur la faune est estimée négligeable pour les raisons suivantes :

- pas de destruction ou de dégradation d'habitats d'espèces, les rares espaces verts et alignements d'arbres ornementaux étant conservés et gérés de la même manière qu'actuellement;
- concernant les risques de mortalité accidentelle par collision en phase d'exploitation, les incidences sont réelles mais existent déjà et seront similaires, l'aménagement de deux voies à quai supplémentaires, où les trains circulent à faible vitesse, n'étant pas susceptible d'augmenter ce risque de manière significative.
- concernant le dérangement non intentionnel en phase d'exploitation, les incidences sont réelles mais existent déjà et seront similaires, l'aménagement de deux voies à quai supplémentaires n'étant pas susceptible d'augmenter ce dernier de manière significative vu l'activité ferroviaire et humaine existante (gare de Nice Ville). De plus les espèces anthropophiles fréquentant la gare de fret sont habitués à cette activité.

Compte tenu de la forte pollution lumineuse existante (secteur urbain) et de l'éclairage nocturne actuel de la gare, les éclairages nocturnes de ces voies à quai supplémentaires ne sont pas susceptibles d'augmenter de manière significative la perturbation des espèces nocturnes susceptibles de fréquenter la gare.

En conclusion, les incidences brutes de l'opération sur les habitats, la flore et faune sont estimées négligeables.

MESURES D'EVITEMENT ET DE REDUCTION

Mesures de réduction

L'unique mesure de réduction est relative à l'éclairage nocturne des voies à quai supplémentaires (Code CEREMA : R2.2c). Elle consiste à réaliser un éclairage adapté respectant la réglementation en vigueur (arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses) :

- puissance nominale des lampes utilisées réduite (100 W suffisent pour éclairer les voiries, 35 à 70 W pour les voies piétonnes) ;
- aucun éclairage en direction des friches herbacées localisées sur le pourtour de la gare de fret;
- limitation de la durée d'éclairage au moyen de minuteries ou de détecteurs de mouvements installés à proximité des luminaires ;
- utilisation de lampadaires ne diffusant pas de lumière vers le ciel et la dirigeant uniquement là où elle est nécessaire (angle de projection de la lumière ne dépassant pas 70° à partir du sol), équipés de verres luminaires plats et de capots réflecteurs;
- utilisation exclusive de lampes à Sodium Basse Pression (SBP) et/ou de LEDs ambrées à spectre étroit.

INCIDENCES RESIDUELLES

Les incidences résiduelles sont analogues aux incidences brutes (estimées négligeables).

MESURES DE COMPENSATION ET D'ACCOMPAGNEMENT

Compte tenu des incidences résiduelles estimées négligeables sur les habitats, la flore et faune, aucune mesure de compensation ou d'accompagnement ne sera mise en œuvre.

4.3.7 ZONES HUMIDES

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

Aucune zone humide n'est présente dans l'aire d'étude immédiate.

L'ESSENTIEL

Pas d'enjeu, aucune incidence.

INCIDENCES

En l'absence d'enjeu intrinsèque, aucune incidence de l'opération Nice ville n'est attendue sur les zones humides.

MESURES

En l'absence d'incidence, aucune mesure n'est nécessaire.

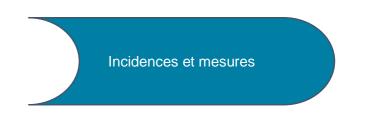
4.3.8 PATRIMOINE ET PAYSAGE

PAYSAGE

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

La cité niçoise possède de grandes richesses architecturales. Le paysage du secteur de Nice est marqué par l'effet de cirque montagneux et découpé par de nombreux vallons qui entourent la ville de Nice, l'intense développement de l'habitat diffus dans l'arrière-pays niçois et la promenade des Anglais le long de la baie des Anges.

Le paysage est très urbain dans l'aire d'étude rapprochée. Il est structuré par la gare de Nice ville et par la voie Mathis. Les aménagements extérieurs de la gare ont été rénovés récemment, le parvis propose un espace vaste, ouvert et fluide. La perception des collines présentes à l'est et à l'ouest de la ville se fait au gré de la linéarité des axes et de la hauteur des fronts bâti présents au premier plan et des reculs nécessaires pour se dégager des axes de vue.



L'ESSENTIEL

L'opération ne modifie pas l'aspect architectural et paysager de la gare, ni les perceptions visuelles lointaines.

INCIDENCES

L'opération, réalisée à l'intérieur des emprises ferroviaires de la gare de Nice ville, n'induit pas d'incidences sur le paysage. Les travaux de quais et de voies prévus sont de faible ampleur et peu visibles depuis l'extérieur des emprises ferroviaires. Ils ne modifient pas l'aspect architectural et paysager de la gare, ni les perceptions visuelles.

Les travaux prévus pour l'extension de la passerelle se font dans le respect et la continuité des ouvrages existants tant du point de vue des proportions, que celle des matériaux et leurs teintes. Dans ce contexte de projet, l'impact visuel de cette extension est maitrisé quant à son intégration dans le site et ne bouleverse pas la perception visuelle de cette partie des ouvrages de la gare, de sa passerelle et de sa halle historique. A ce titre l'extension constituera une continuité architecturale et cohérente par rapport à l'état existant

MESURES

En l'absence d'incidence négative sur le paysage, aucune mesure n'est nécessaire.

PATRIMOINE CULTUREL

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

L'aire d'étude rapprochée recoupe le périmètre de protection de 15 monuments historiques classés ou inscrits au titre du code du patrimoine et est située à environ 300 m de deux monuments faisant l'objet d'un projet de classement.

L'aire d'étude rapprochée se situe dans le périmètre de l'aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) qui concerne la Promenade des Anglais et certains quartiers plus au nord. Elle recoupe le bien et la zone tampon du site « Nice, capitale du tourisme de Riviera » inscrit sur la liste du Patrimoine Mondial de l'UNESCO.

L'aire d'étude rapprochée est concernée par 23 éléments de patrimoine remarquables et bâti isolé à protéger et par plusieurs éléments de patrimoine paysager à protéger ou à préserver au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme (PLUm de Nice Côte d'Azur).

L'aire d'étude rapprochée est intégralement comprise dans la zone littorale et est en partie incluse dans les espaces proches du rivage. Elle n'est concernée par aucun objectif de protection ou d'orientation d'aménagement dans les espaces proches du rivage.

L'aire d'étude rapprochée ne recoupe pas de zone de présomption de prescription archéologique.

L'ESSENTIEL

L'opération n'a aucune atteinte directe ou indirecte sur les enjeux du patrimoine culturel (bâtis classés ou inscrits au titre des monuments historiques, AVAP, éléments de patrimoine remarquables et bâti isolé à protéger au titre du code de l'urbanisme, ...).

INCIDENCES

En l'absence de destruction de monuments historiques et de covisibilité au sein des périmètres interceptés par l'opération Nice ville :

- Gare du Sud (ancienne) : monument historique inscrit ;
- Immeuble La Rotonde : monument historique inscrit ;
- Palais Meyerbeer: monument historique inscrit;
- Villa El Patio : monument historique inscrit ;
- Cathédrale orthodoxe Saint-Nicolas: monument historique classé:

Aucune incidence n'est attendue en phase de fonctionnement et de maintenance sur les monuments historiques.

Comme indiqué précédemment, l'opération de Nice ville ne modifie pas l'aspect architectural et paysager de la gare, ni les perceptions visuelles. Elle n'a donc pas d'incidence sur :

- l'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) dont l'opération recoupe le secteur S2 « Les quartiers de villégiature de la plaine » et le sous-secteur S2' « Quartier en accompagnement »;
- l'inscription du bien « Nice, capitale du tourisme de Riviera » sur la liste du Patrimoine Mondial de l'UNESCO, dont l'opération Nice ville recoupe la zone tampon. La valeur universelle du bien n'est en effet pas remise en cause par l'opération.

L'opération de Nice ville n'aura aucune incidence sur les éléments de patrimoine remarquables et bâti isolé à protéger ou à préserver au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme.

L'opération de Nice ville n'est pas de nature à avoir une incidence sur d'éventuels vestiges archéologiques durant la phase de fonctionnement et de maintenance.

MESURES

En l'absence d'incidence négative sur le patrimoine culturel, aucune mesure n'est nécessaire.

4.3.9 CADRE DE VIE ET SANTE HUMAINE

ENVIRONNEMENT SONORE

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

L'aire d'étude rapprochée est implantée en milieu urbain, dans un environnement relativement bruyant lié notamment à la circulation routière dont l'influence sonore atteint 250 m pour la voie Mathis et à la voie ferrée littorale.

Dans le secteur d'étude, l'ambiance sonore existante est considérée :

- non modérée pour les habitations situées en bordure directe des infrastructures routières principales (voie Mathis, rue de la Reine Jeanne, avenue Thiers, avenue Jean Médecin);
- modérée de nuit ou non modérée pour les habitations situées plus en retrait de ces infrastructures routières.

L'ESSENTIEL

Aux abords de la gare de Nice Ville, les aménagements et les évolutions du trafic n'induisent pas d'augmentation significative des niveaux sonores en façade des bâtiments, au regard des textes réglementaires relatifs à la modification d'infrastructure (augmentation inférieure à 2 dB(A) entre la situation de référence et la situation projet). Par ailleurs, aucun Point Noir du Bruit ferroviaire n'est créé.

Aucune protection acoustique réglementaire n'est à prévoir dans le cadre de cette opération.

INCIDENCES

Concernant le bruit de voisinage, le maître d'ouvrage s'engage à analyser cet aspect au cours des études de détail ultérieures et à respecter les exigences de la réglementation en vigueur.

L'impact acoustique du projet est traité uniquement sur la base de la réglementation du bruit des infrastructures ferroviaires. Comme le préconise la réglementation, seule la contribution acoustique des voies ferroviaires avec les trains en circulation est analysée.

Le cadre réglementaire (textes et indices réglementaires, critères d'ambiance sonore, objectifs acoustiques et bâtiments concernés et bruit de voisinage) est détaillé au chapitre 8 du Tome 1 de la pièce C.

Dans le cadre du projet d'aménagement de la gare de l'opération Nice Ville, une modélisation simplifiée est réalisée en 3 dimensions et intègre les courbes de niveau, les bâtiments et les infrastructures existantes.



Les calculs sont développés au droit du secteur d'aménagements du quai n°5 et de la création de la voie I, pour la circulation des trains Nice-Breil en Origine-Terminus à Nice Ville, situé à une quarantaine de mètres des bâtiments d'habitation de la rue de la Reine Jeanne (nord de la gare).

La création de la communication entre les voies C et D au sud de la gare n'induit pas de rapprochement des circulations ferroviaires par rapport aux bâtiments d'habitation de l'avenue Thiers et n'a donc pas d'impact significatif sur les niveaux sonores LAeq calculés ou mesurés.

Les vitesses de circulation prises en compte sont les suivantes :

- 30 km/h au droit des quais et 50 km/h de part et d'autre, pour les TER, Corail et TGV s'arrêtant en gare ;
- 50 km/h pour les trains de FRET ne s'arrêtant pas en gare.

Les hypothèses de trafics prises en compte sont synthétisées dans les tableaux en page suivante :

- pour la situation initiale (année 2019, du fait de la non représentativité des données 2020 pour cause de confinements successifs liés à la pandémie de Covid-19);
- pour la situation de référence (horizon du projet phase 2, mais sans réalisation des aménagements liés à celui-ci);
- pour la situation projet phase 2.

Les niveaux sonores calculés en façade des habitations situées dans le secteur de la création du quai n°5 et de la voie I, ainsi que du raccordement de cette dernière sur les voies existantes, sont présentés en page suivante, sous la forme d'un tableau :

- niveaux sonores en situation initiale (2019);
- niveaux sonores en situation de référence ;
- niveaux sonores en situation projet phase 2;
- évolution des niveaux sonores entre la situation de référence et la situation projet phase 2.

Ils correspondent à la contribution ferroviaire seule (hors bruit routier notamment) sur les périodes réglementaires jour (6 h - 22 h) et nuit (22 h - 6 h).

Les résultats des calculs ne sont présentés qu'au droit du secteur potentiellement impacté par les aménagements liés au projet. Il n'y a pas d'enjeux acoustiques sur les autres secteurs.

L'évolution des niveaux sonores entre la situation de référence et la situation projet est due :

- à l'évolution des trafics ;
- à la modification de l'exploitation des voies ;
- aux aménagements des voies (création de la voie I et raccordement).



Hypothèses de trafic sur la section 6_23 (Nice Saint Augustin / NAE - Nice Ville) :

	Période Jour (6 h – 22 h)						Période Nuit (22 h – 6 h)						Voies de circulation en gare	
Type de train	Situation initiale		Situation référence		Situation projet phase 2		Situation initiale		Situation référence		Situation projet phase 2		Situation initiale	Situation
	US	UM	US	UM	US	UM	US	UM	US	UM	US	UM	et situation référence	e projet phase 2 (cas accéléré)
TGV-D	7.6	8.4	16.8	11.2	31.4	12.6	-	-	-	-	-	-	VB et VE	VC, VD, VE et VG
Corail	16	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	VB et VE	-
Regio 2N	74	-	91.4	12.6	156.1	21.9	8	-	14.2	1.8	7.1	0.9	VA, VC, VD	VA, VB, VE et VF
FRET (F5)		6	(6		6	-	-	-	-	-	-	VA et VE	VA et VE

US = Unités simples / UM = Unités multiples

Hypothèses de trafic sur la section 6_24 (Nice Ville – Bif La Roya) :

	Période Jour (6 h – 22 h)						Période Nuit (22 h – 6 h)						Voies de circulation en gare	
Type de train	Situ: init	ation tiale	Situ: référ	ation ence		ation phase 2		ation iale	Situ réfé	ation rence		ation phase 2	Situation initiale	Situation
	US	UM	US	UM	US	UM	US	UM	US	UM	US	UM	et situation référence	projet phase 2 (cas accéléré)
TGV-D	5.8	4.2	18.4	5.6	35.4	12.6	-	-	-	-	-	-	VB et VE	VC, VD, VE et VG
Corail	11	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	VB et VE	-
Regio 2N	99.2	-	130.28	15.12	174.52	26.28	9.6	-	18.04	2.16	7.72	1.08	VA, VC, VD	VA, VB, VE et VF
TER 2N PG	-	7.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	VA, VC, VD	
BGC thermique Nice-Breil	20	-	30	-	32	-	2	-	2	-	2	-	VG	VH et VI
FRET (F5)		6	(6		6	-	-	-	-	-	-	VA et VE	VA et VE

US = Unités simples / UM = Unités multiples





Figure 61 : Plan de localisation des récepteurs en façade des habitations (source : Acoustb, 2021)

Récepteur	Etage		nitiale 2019		référence	2	rojet phase	Evolution entre situation référence et situation projet		
recoopteur	Liago	LAeq fer	(6 h - 22	(22 h - 6						
		(6 h - 22 h)	(22 h - 6 h)	(6 h - 22 h)	(22 h - 6 h)	(6 h - 22 h)	(22 h - 6 h)	` h)	` h)	
	0	50,7	40,5	48,9	35,1	49,6	33,0	0,7	-2,1	
	1	51,6	40,9	50,1	35,6	51,1	35,2	1,0	-0,4	
1	3	52,7	42,6	51,1	37,5	52,1	36,0	1,0	-1,5	
	5	53,5	43,4	52,0	38,9	52,8	36,8	0,8	-2,1	
	0	48,6	38,4	47,1	34,0	47,8	31,7	0,7	-2,3	
	1	51,8	41,0	50,4	36,0	51,3	35,6	0,9	-0,4	
2	3	53,1	42,8	51,5	38,0	52,5	36,6	1,0	-1,4	
	5	53,9	43,8	52,5	39,5	53,3	37,5	0,8	-2,0	
	1	52,0	41,5	50,7	37,0	51,8	36,7	1,1	-0,3	
3	3	54,3	43,7	52,9	39,4	53,9	38,2	1,0	-1,2	
Ŭ	5	54,9	44,7	53,5	40,5	54,5	38,8	1,0	-1,7	
	1	54,7	43,3	53,6	40,3	54,6	39,0	1,0	-1,3	
4	3	56,0	45,2	54,9	42,1	55,8	40,2	0,9	-1,9	
	5	56,2	45,6	55,0	42,4	56,0	40,4	1,0	-2,0	
	1	53,6	42,1	52,6	39,9	53,8	38,2	1,2	-1,7	
5	3	56,3	45,1	55,4	42,8	56,3	40,5	0,9	-2,3	
	5	56,7	45,8	55,7	43,2	56,6	40,7	0,9	-2,5	
	1	54,4	43,0	53,6	42,1	54,8	39,2	1,2	-2,9	
6	3	57,6	46,3	56,7	44,6	57,7	41,9	1,0	-2,7	
, in the second	5	57,9	46,6	56,9	44,8	57,8	41,9	0,9	-2,9	
	1	54,0	42,9	53,3	42,2	54,4	38,8	1,1	-3,4	
7	3	58,2	47,1	57,2	45,5	58,3	42,8	1,1	-2,7	
	5	58,4	47,3	57,4	45,6	58,4	42,8	1,0	-2,8	
	1	52,4	41,3	51,6	40,3	53,0	37,9	1,4	-2,4	
8	2	58,5	47,3	57,4	46,1	58,7	43,6	1,3	-2,5	
	4	59,1	48,1	57,9	46,6	59,2	44,0	1,3	-2,6	
	1	53,2	42,2	52,5	41,9	54,1	39,6	1,6	-2,3	
9	2	59,0	48,1	57,7	47,0	59,4	44,5	1,7	-2,5	
	4	59,6	48,8	58,3	47,6	59,8	44,8	1,5	-2,8	
	1	56,3	45,7	55,9	45,8	56,9	42,0	1,0	-3,8	
10	3	59,0	48,5	58,3	47,7	59,4	44,2	1,1	-3,5	
	5	59,3	48,7	58,6	47,9	59,5	44,3	0,9	-3,6	
	1	56,9	45,8	56,8	46,2	57,4	42,2	0,6	-4,0	
11	3	60,6	49,9	60,1	49,4	60,6	45,1	0,5	-4,3	
	5	60,7	50,1	60,2	49,4	60,6	45,1	0,4	-4,3	
	0	48,5	39,1	47,6	37,3	48,3	33,6	0,7	-3,7	
12	2	52,4	42,1	51,4	40,1	52,1	36,7	0,7	-3,4	
	4	53,3	43,0	52,3	41,1	53,0	37,5	0,7	-3,6	
	0	55,2	45,9	54,6	42,7	54,5	39,5	-0,1	-3,2	
12	1	57,5	47,5	56,9	45,4	57,0	41,5	0,1	-3,9	
13	3	59,4	49,0	58,8	47,7	59,2	43,7	0,4	-4,0	
	5	59,7	49,3	59,0	48,0	59,5	44,0	0,5	-4,0	
	2	64,3	53,7	64,0	52,9	64,1	48,6	0,1	-4,3	
14	3	64,0	53,7	63,6	52,7	63,7	48,1	0,1	-4,6	
	5	61 7	51 3	61 1	50 5	61 5	<i>4</i> 5 7	0.4	-A R	



MESURES

Dans un premier temps, on constate une diminution des niveaux sonores entre la situation initiale et la situation de référence, qui s'explique par la suppression des rames de type Corail, très bruyantes, qui circulent actuellement sur le réseau mais qui seront amenées à disparaitre dans les années à venir.

Entre la situation de référence et la situation projet :

- l'augmentation des niveaux sonores en période diurne reste inférieure à 2 dB(A), malgré la création de la voie I qui se rapproche des habitations de la rue de la Reine Jeanne (circulation des trains Nice-Breil) et l'augmentation du nombre de TGV et TER sur le faisceau de voies de la gare ;
- du fait de la faible vitesse de circulation des rames dans le secteur de la gare, les niveaux sonores en façade des habitations restent inférieurs à 63 dB(A), sauf pour les bâtiments les plus proches des voies (récepteur 14 par exemple);
- en période nocturne, on note une diminution des niveaux sonores due à la baisse du nombre de TER en circulation. Les niveaux sonores sont compris entre 35 et 48 dB(A), selon la distance des habitations par rapport aux voies ferrées.

Aux abords de la gare de Nice Ville, les aménagements et les évolutions du trafic n'induisent pas d'augmentation significative des niveaux sonores en façade des bâtiments, au regard des textes réglementaires relatifs à la modification d'infrastructure (augmentation inférieure à 2 dB(A) entre la situation de référence et la situation projet). Par ailleurs, aucun Point Noir du Bruit ferroviaire n'est créé.

Aucune protection acoustique réglementaire n'est à prévoir dans le cadre de cette opération.

Un dispositif adaptatif est mis en œuvre pour limiter les incidences sonores intempestives et s'organise comme suit à partir de matériel spécialisé :

- Acoustique : utilisation d'un système de haut-parleurs plus directifs pour limiter les émergences sonores ;
- Traitement du signal : diffusion de toutes les annonces au même niveau sonore et égalisation spécifique du système ;
- Avertissement de la diffusion des annonces à la présence d'usagers sur les quais : utilisation de caméras.

L'opération Nice ville a donc une incidence positive sur les incidences résultant des annonces sonores de la gare.

QUALITE DE L'AIR

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

La qualité de l'air de l'aire d'étude rapprochée est conditionnée par un environnement caractérisé principalement par des espaces urbains. Cinq établissements recevant des populations vulnérables sont présents dans l'aire d'étude rapprochée. Deux stations AtmoSud de fond urbain et trafic urbain sont présentes à moins de 2 km de l'aire d'étude rapprochée.

Les teneurs moyennes annuelles relevées par ces deux stations respectent les valeurs limites pour l'ensemble des polluants mesurés (NO2, PM10, PM2,5, benzène, benzo(a)pyrène, nickel, arsenic). Néanmoins, les teneurs moyennes 2019 et 2020 en PM2,5 ne respectent pas l'objectif de qualité sur les deux stations.

L'indice ATMO confère à la zone d'étude une qualité de l'air pouvant être qualifié de moyenne à bonne sur les 4 dernières années.

L'ESSENTIEL

L'évaluation de l'impact sur la qualité de l'air de l'opération Nice Ville a été réalisée à partir du calcul des émissions en lien avec le trafic routier potentiellement impacté par ce projet.

L'opération ferroviaire en question n'engendre pas d'impact significatif sur le trafic routier (<-1%) par rapport aux horizons sans projet, en 2035 et 2050.

Les évolutions des émissions en polluants sont cohérentes avec les évolutions du trafic routier dans l'aire d'étude.

Le projet n'est pas de nature à impacter la qualité de l'air et cela se vérifie avec le calcul des émissions routières pour lesquelles aucune évolution significative n'est attendue par comparaison avec les horizons au Fil de l'Eau (2035 et 2050).

Le report modal engendré par le projet doit conduire à une amélioration de la qualité de l'air par une diminution des déplacements en véhicules thermiques réseau routier en général.

EFFET DU PROJET DES PHASES 1 & 2 SUR LA QUALITE DE L'AIR A L'ECHELLE NATIONALE ET REGIONALE

Le projet des phases 1 & 2 va impacter les conditions de circulation routière :

 d'une part et avant tout en permettant un report modal important de la route sur le fer, ce qui va permettre de faire diminuer les trafics sur les axes de transit à l'échelle nationale et à l'échelle régionale (Tome 1 Chapitre 5 Analyse des incidences du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation au § 3.6.2 Incidences sur l'exploitation des autres réseaux de transport); d'autre part, autour des gares, avec à l'inverse un effet d'accroissement des trafics routiers découlant de l'attractivité du mode ferroviaire améliorée par le projet. En effet, une partie des voyageurs supplémentaires dans le train se rendront à la gare en voiture, que ce soit pour du stationnement courte durée, longue durée, de la dépose-minute, du taxi ou VTC. C'est l'objet des éléments présentées dans les cahiers territoriaux pour exposer les hypothèses des études air et santé locales.

Plus le périmètre routier examiné est restreint autour de la gare, plus le second effet (l'accroissement de véhicules dus aux trafics d'accès à la gare) l'emportera sur l'effet d'allégement de trafic de transit global.

Mais il faut souligner que l'effet du projet des phases 1 & 2 est globalement positif, avec un volume de trafic annuel reporté de la route vers le fer de 450 (en 2030) et 540 (en 2050) millions de veh.km.

Ces modifications de trafic vont avoir un impact sur la qualité de l'air, le transport routier étant responsable d'une part importante des émissions de certains polluants (NOx en particulier, PM10 et PM2,5 également). Cela va se traduire avant tout par un impact positif sur la qualité de l'air à l'échelle nationale et régionale en participant à la baisse des émissions polluantes, du fait de la baisse des kilomètres circulés par les véhicules particuliers. Les gains en émissions polluantes sont détaillés dans le Tome 1 Chapitre 5 Analyse des incidences du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation au § 3.7 Cadre de vie et santé humaine.

Les résultats de l'étude sur la qualité de l'air développés ci-après ne concernent que le périmètre du présent cahier territorial.

RESEAU ROUTIER ET TRAFICS

Les données de trafics sont issues des études réalisées par SYSTRA.

D'après la note technique du 22 février 2019 et le guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières du CEREMA, le réseau routier doit être composé :

- du projet routier retenu, y compris les différentes variantes de tracé;
- de l'ensemble des voies dont le trafic est affecté significativement par le projet :
 - o pour un TMJA > 5 000 véh/j les tronçons dont le trafic varie au minimum de ±10 % à l'horizon de mise en service ;
 - pour un TMJA < 5 000 véh/j les tronçons dont le trafic varie au minimum de ±500 véh/j;
- de l'ensemble des projets d'infrastructure routière existants ou approuvés présents dans la zone d'étude, même s'ils ne sont ni impactants pour le projet, ni impactés par celui-ci.

Néanmoins, de par sa nature, l'opération Nice Ville n'impacte pas de façon significative le trafic, aucun tronçon routier ne rentre dans les catégories citées précédemment.



Ainsi, pour cette étude, il a été fait le choix de retenir l'ensemble des tronçons routiers pour lesquels le trafic a été déterminé en lien avec l'emprise de l'opération Nice Ville.

Les trafics sont retenus pour cinq scénarios situés à trois horizons d'étude différents :

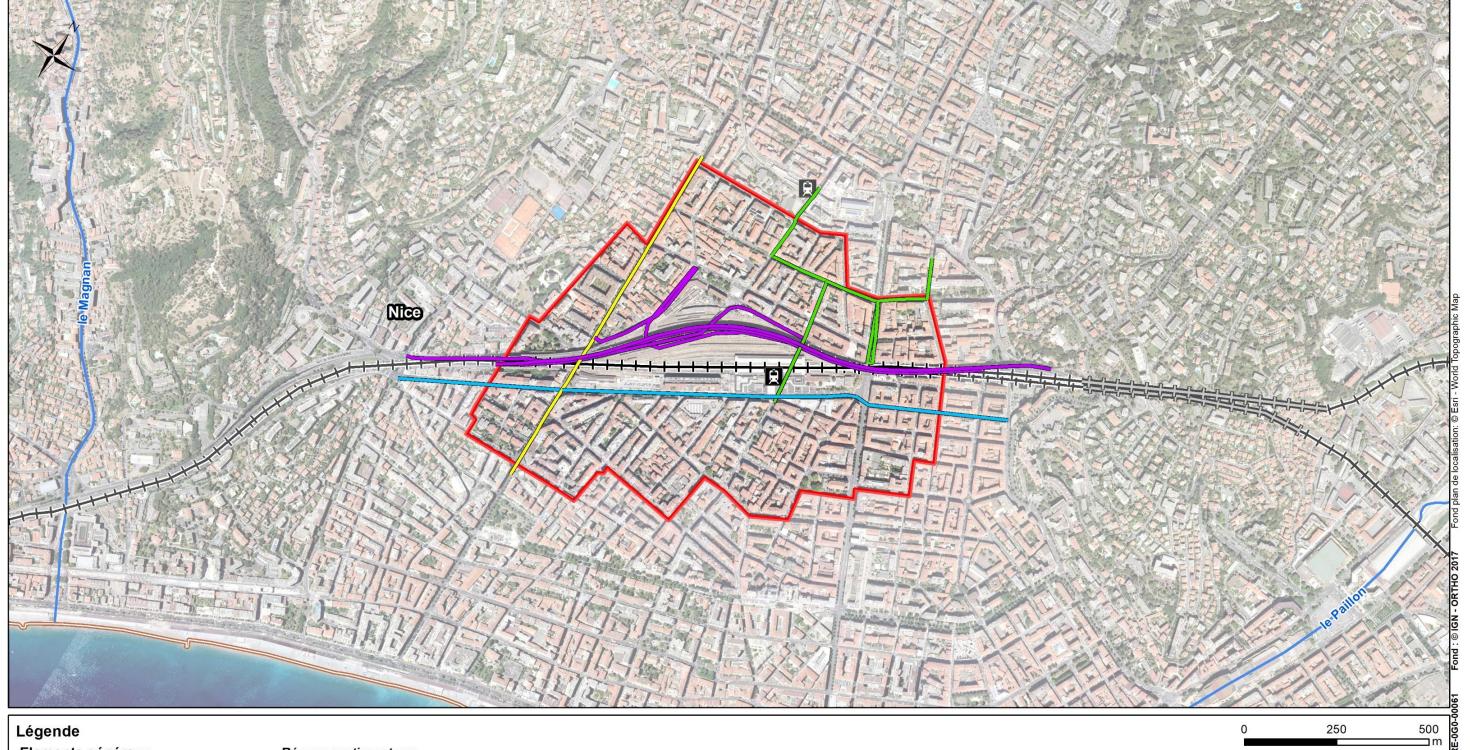
- À l'horizon 2019, l'étude porte sur la situation actuelle nommée État initial (EI19).
- À l'horizon 2035, l'étude porte sur deux situations nommées :
 - Fil de l'eau pour l'année 2035 (FE35), à savoir la situation future à l'horizon de la mise en service sans la réalisation du projet;
 - État projeté pour l'année 2035 (EP35), à savoir la situation future à l'horizon de la mise en service avec la réalisation du projet.
- À l'horizon 2050, l'étude porte sur deux situations nommées :
 - Fil de l'eau pour l'année 2050 (FE50), à savoir la situation future à l'horizon long terme sans la réalisation du projet;
 - État projeté pour l'année 2050 (EP50), à savoir la situation future à l'horizon long terme avec la réalisation du projet.

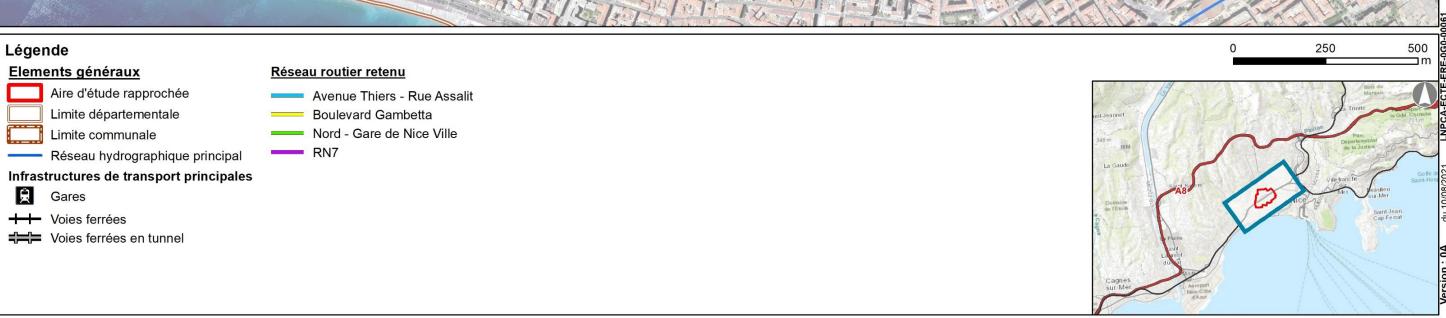
Le réseau routier retenu est représenté sur la figure et le tableau page suivante. Pour faciliter la compréhension et l'analyse des résultats, l'ensemble des tronçons a été réparti en 4 groupes :

- Le groupe **Avenue Thiers Rue Assalit** compte 5 tronçons et un linéaire total de 1,66 km;
- Le groupe **Boulevard Gambetta** compte 20 tronçons et un linéaire total de 1,01 km ;
- Le groupe **Nord Gare de Nice Ville** compte 19 tronçons et un linéaire total de 1,49 km;
- Le groupe **RN7** (M6007) compte 11 tronçons et un linéaire total de 4,85 km.

Réseau routier retenu











Graupas	Transans	Longueur	É	tat initial - 20°	19	Fil	de l'eau - 20	35	Éta	at projeté - 20	035	Fi	l de l'eau - 20	050	Éta	at projeté - 20	050
Groupes	Tronçons	en km	Vitesse	VL	PL	Vitesse	VL	PL	Vitesse	VL	PL	Vitesse	VL	PL	Vitesse	VL	PL
	Tr01	0.45	47	8 190	210	47	8 190	210	47	8 190	210	47	8 190	210	47	8 151	209
Avenue	Tr24	0.56	47	8 190	210	47	8 190	210	47	8 112	208	47	8 190	210	47	8 005	205
Thiers - Rue	Tr45	0.09	47	8 190	210	47	8 190	210	47	8 219	211	47	8 190	210	47	8 210	210
Assalit	Tr46	0.15	47	8 190	210	47	8 190	210	47	8 132	208	47	8 190	210	47	8 073	207
71000111	Tr55	0.42	47	4 095	105	47	4 095	105	47	4 124	106	47	4 095	105	47	4 114	106
	Tr06	0.03	37	17 550	450	38	17 429	447	38	17 316	444	35	20 007	513	36	19 851	509
	Tr07	0.11	37	15 970	410	38	15 852	406	38	15 736	404	35	18 437	473	36	18 272	468
	Tr08	0.02	40	15 970	410	40	15 852	406	40	15 736	404	38	18 437	473	39	18 272	468
	Tr09	0.04	40	15 970	410	41	15 852	406	41	15 736	404	39	18 437	473	39	18 272	468
	Tr10	0.04	40	17 550	450	41	17 429	447	41	17 316	444	39	20 007	513	39	19 851	509
	Tr11	0.07	43	17 550	450	44	17 429	447	44	17 316	444	43	20 007	513	43	19 851	509
				17 550	450		17 429	447		+	444				+		
	Tr12 Tr13	0.02	39			39		447	39	17 316	444	38	20 007	513	39	19 851	509
		0.09	39	17 550	450	39	17 429		39	17 316		38	20 007	513	39	19 851	509
Doulovard	Tr14	0.03	39	17 550	450	39	17 429	447	39	17 316	444	38	20 007	513	39	19 851	509
Boulevard	Tr15	0.06	38	17 550	450	38	17 429	447	38	17 316	444	37	20 007	513	37	19 851	509
Gambetta	Tr16	0.09	34	17 550	450	34	17 429	447	34	17 316	444	33	20 007	513	33	19 851	509
	Tr17	0.01	34	16 052	328	34	15 933	325	34	15 837	323	33	18 532	378	33	18 375	375
	Tr18	0.12	34	17 550	450	34	17 429	447	34	17 336	444	33	20 007	513	33	19 861	509
	Tr19	0.03	34	17 640	360	34	17 518	358	34	17 424	356	33	20 110	410	33	19 963	407
	Tr21	0.04	33	17 550	450	34	17 433	447	34	17 443	447	32	20 007	513	33	20 017	513
	Tr22	0.07	33	17 550	450	34	17 433	447	34	17 443	447	32	20 007	513	33	20 017	513
	Tr23	0.02	34	17 550	450	35	17 433	447	35	17 443	447	34	20 007	513	34	20 017	513
	Tr25	0.03	33	17 550	450	34	17 433	447	34	17 443	447	32	20 007	513	33	20 017	513
	Tr26	0.06	34	17 550	450	35	17 433	447	35	17 443	447	34	20 007	513	34	20 017	513
	Tr27	0.04	33	17 550	450	34	17 433	447	34	17 443	447	32	20 007	513	33	20 017	513
	Tr30	0.02	38	6 935	365	39	5 458	287	39	5 377	283	39	5 558	292	39	5 424	286
	Tr31	0.12	38	6 935	365	38	5 458	287	38	5 368	282	38	5 560	293	38	5 424	286
	Tr32	0.11	37	6 935	365	38	5 458	287	38	5 377	283	38	5 558	292	38	5 424	286
	Tr33	0.03	38	6 935	365	39	5 458	287	39	5 377	283	39	5 558	292	39	5 424	286
	Tr34	0.03	38	6 935	365	39	5 458	287	39	5 377	283	39	5 558	292	39	5 424	286
	Tr36	0.04	38	6 935	365	39	5 458	287	39	5 377	283	39	5 558	292	39	5 424	286
	Tr38	0.05	38	6 935	365	39	5 458	287	39	5 377	283	39	5 558	292	39	5 424	286
	Tr40	0.17	47	9 506	244	47	9 506	244	47	9 370	240	47	9 506	244	47	9 370	240
Nord - Gare	Tr41	0.15	37	6 935	365	38	5 458	287	38	5 462	288	38	5 560	293	38	5 558	292
	Tr42	0.19	47	6 338	162	47	6 338	162	47	6 250	160	47	6 338	162	47	6 201	159
de Nice Ville	Tr43	0.05	35	7 220	380	36	5 747	302	36	5 748	302	35	7 701	405	35	7 704	406
	Tr44	0.13	37	4 798	252	38	3 315	175	38	3 316	174	38	3 418	180	38	3 420	180
	Tr47	0.03	35	7 220	380	36	5 747	302	36	5 748	302	35	7 701	405	35	7 704	406
	Tr48	0.04	38	4 798	252	38	3 315	175	38	3 316	174	38	3 418	180	38	3 420	180
	Tr49	0.10	35	7 220	380	36	5 747	302	36	5 748	302	35	7 701	405	35	7 704	406
	Tr50	0.05	35	7 220	380	36	5 747	302	36	5 748	302	35	7 701	405	35	7 704	406
	Tr51	0.01	38	2 837	73	38	2 629	67	38	2 632	68	36	5 316	136	36	5 314	136
	Tr52	0.06	35	7 220	380	36	5 747	302	36	5 748	302	35	7 701	405	35	7 704	406
	Tr53	0.11	35	7 220	380	36	5 747	302	36	5 748	302	35	7 701	405	35	7 704	406
	Tr02	0.06	39	17 345	445	40	15 866	407	40	15 863	407	40	15 901	408	40	15 902	408
	Tr03	0.25	35	28 500	1 500	36	28 033	1 475	36	27 844	1 466	35	30 509	1 606	35	30 324	1 596
	Tr04	0.37	32	11 622	298	33	11 595	297	32	11 593	297	32	11 728	301	32	11 729	301
	Tr05	0.13	41	26 125	1 375	42	25 652	1 350	42	25 460	1 340	42	25 761	1 356	42	25 574	1 346
	Tr20	1.01	47	3 900	100	47	3 900	100	47	3 920	100	47	3 900	100	47	3 910	100
RN7	Tr28	0.43	22	28 500	1 500	23	28 957	1 524	24	28 766	1 514	23	28 857	1 519	23	28 671	1 509
	Tr29	0.58	38	3 900	100	39	3 305	85	39	3 305	85	38	4 582	118	38	4 582	118
	Tr35	0.08	22	28 500	1 500	23	28 957	1 524	24	28 766	1 514	23	28 857	1 519	23	28 671	1 509
	Tr37	0.67	23	26 125	1 375	25	25 612	1 348	25	25 422	1 338	25	25 851	1 361	25	25 660	1 350
	Tr39	0.53	17	28 500	1 500	19	26 145	1 376	19	25 973	1 367	19	26 045	1 371	19	25 868	1 362
	Tr54	0.74	19	26 125	1 375	21	23 195	1 221	21	23 009	1 211	21	23 435	1 233	21	23 246	1 224
	1107	U.1 T		20120	. 5/ 0		20 100				1 - 1 - 1 1			. 200			

Figure 62 : Réseau routier retenu (source : Systra – Egis, 2021)

Incidences et mesures

Sur la base de ces trafics, le kilométrage parcouru (qui correspond au produit du TMJA et de la distance parcourue pour chaque tronçon) (cf. Figure 63) entre l'État initial 2019 et le Fil de l'eau 2035 diminuerait de -5 % sur le réseau routier étudié. Plus précisément, les variations évoluent de -16 % à 0 % suivant les groupes de tronçons.

Entre le Fil de l'eau 2035 et l'État projeté 2035, le kilométrage parcouru n'évolue pas de manière significative (-0,3 % à -0,8 %) quel que soit le groupe de tronçons.

Entre le Fil de l'eau 2035 et le Fil de l'eau 2050, le kilométrage parcouru augmenterait de 4 % sur le réseau routier étudié. Plus précisément, les variations évoluent de 0 % à 15 % suivant les groupes de tronçons.

Entre le Fil de l'eau 2050 et l'État projeté 2050, le kilométrage parcouru n'évolue pas de manière significative (-0,6 % à -1,1 %) quel que soit le groupe de tronçons.

Quel que soit l'horizon d'étude, le groupe RN7 représente environ 70 % du kilométrage parcouru global.

L'évolution globale du kilométrage parcouru est présentée sur la Figure 64.

		Kilométrage parcouru				Évolution du kilométrage parcouru			
	El 2019	FE 2035	EP 2035	FE 2050	EP 2050	(EI ₁₉ -FE ₃₅)/FE ₃₅	(EP ₃₅ -FE ₃₅)/FE ₃₅	(FE ₅₀ -FE ₃₅)/FE ₃₅	(EP ₅₀ -FE ₅₀)/FE ₅₀
Avenue Thiers - Rue Assalit	12 209	12 209	12 171	12 209	12 077	0%	-0.3%	0%	-1.1%
Boulevard Gambetta	17 807	17 683	17 603	20 343	20 228	-0.7%	-0.5%	15%	-0.6%
Nord - Gare de Nice Ville	10 834	9 087	9 013	10 048	9 944	-16%	-0.8%	11%	-1.0%
RN7	92 801	88 436	87 902	90 169	89 625	-5%	-0.6%	2%	-0.6%
TOTAL	133 651	127 416	126 690	132 770	131 874	-5%	-0.6%	4%	-0.7%

Figure 63 : Kilométrage parcouru (source : Egis, 2021)

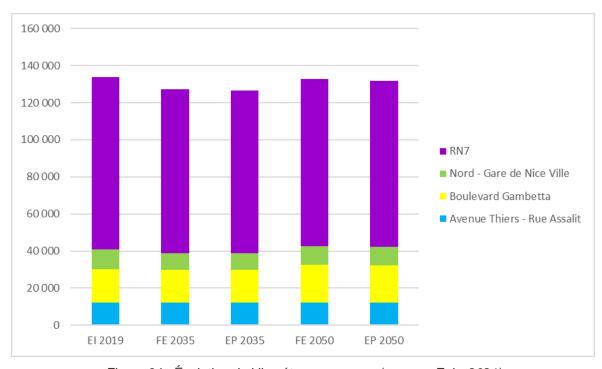


Figure 64 : Évolution du kilométrage parcouru (source : Egis, 2021)

BILAN DES EMISSIONS ROUTIERES DANS L'AIRE D'ETUDE

Les émissions routières ont été évaluées selon la méthodologie COPERT (COmputer Programme to Calculate Emissions from Road Transport), dans sa version COPERT 5.

Les émissions routières ont été évaluées pour chacun des tronçons du réseau routier, aux horizons 2019 pour l'État initial (El19), 2035 pour l'horizon de mise en service pour le Fil de l'eau (FE35) et l'État projeté (EP35) et 2050 pour l'horizon long terme pour le Fil de l'eau (FE50) et l'État projeté (EP50).

Analyse comparative des bilans des émissions entre l'État initial et l'horizon de mise en service sans projet

Les bilans des émissions routières aux horizons 2019 (État initial) et 2035 sans projet (Fil de l'eau 2035) sont présentés aux Figure 65 et Figure 66. Dans le second tableau, les pourcentages correspondent aux écarts relatifs entre l'État initial et le Fil de l'eau (noté (FE35-EI19)/EI19).

L'analyse comparative des émissions polluantes à ces deux horizons met en évidence une diminution moyenne de -48 % des émissions en polluants, quel que soit le groupe de tronçons. Cette diminution moyenne cache des différences selon les polluants :

- diminution très élevée (-62 % à -87 %) pour le dioxyde d'azote, le monoxyde de carbone, le benzène et les COVNM;
- diminution élevée (-30 % à -40 %) pour les PM10, les PM2,5 et le benzo(a)pyrène;
- diminution modérée (-18 % à -20 %) pour le dioxyde de soufre, l'arsenic et le nickel.

Les émissions routières diminuent donc pour tous les polluants, en cohérence avec la diminution du kilométrage parcouru (-5 %). Ces résultats sont également associés aux effets positifs liés aux améliorations technologiques (généralisation du pot catalytique, reformulation des carburants, etc.). Le renouvellement du parc roulant est un facteur important de réductions des pollutions atmosphériques.

			Groupe d	e tronçons		
		Avenue Thiers - Rue Assalit	Boulevard Gambetta	Nord - Gare de Nice Ville	RN7	TOTAL
Dioxyde d'azote	kg/j	2.00	3.25	1.97	21.71	28.9
PM10	kg/j	0.49	0.82	0.51	6.86	8.7
PM2,5	kg/j	0.34	0.57	0.35	4.60	5.9
Monoxyde de carbone	kg/j	4.18	6.73	4.11	46.92	61.9
COVNM	kg/j	0.32	0.55	0.34	4.40	5.6
Benzène	g/j	10.53	18.29	10.39	133.61	172.8
Dioxyde de soufre	kg/j	0.06	0.09	0.06	0.64	0.8
Arsenic	mg/j	0.21	0.34	0.21	2.40	3.2
Nickel	mg/j	1.63	2.62	1.64	18.40	24.3
Benzo(a)pyrène	mg/j	14.56	21.24	12.86	110.06	158.7

Figure 65 : Bilan des émissions routières à l'État initial – 2019 (source : Egis, 2021)

			Groupe d	le tronçons		
		Avenue Thiers - Rue Assalit	Boulevard Gambetta	Nord - Gare de Nice Ville	RN7	TOTAL
Dioxyde d'azote	kg/j	0.51	0.82	0.40	4.73	6.5
Dioxyde d azote	(FE ₃₅ -EI ₁₉)/EI ₁₉	-74%	-75%	-80%	-78%	-78%
PM10	kg/j	0.36	0.61	0.31	4.79	6.1
FINITO	(FE ₃₅ -EI ₁₉)/EI ₁₉	-25%	-25%	-39%	-30%	-30%
PM2,5	kg/j	0.22	0.36	0.18	2.82	3.6
FIVIZ,5	(FE ₃₅ -EI ₁₉)/EI ₁₉	-36%	-36%	-47%	-39%	-39%
Manayuda da aarbana	kg/j	1.77	2.87	1.41	17.23	23.3
Monoxyde de carbone	(FE ₃₅ -EI ₁₉)/EI ₁₉	-58%	-57%	-66%	-63%	-62%
COVNM	kg/j	0.05	0.08	0.04	0.57	0.7
COVINIVI	(FE ₃₅ -EI ₁₉)/EI ₁₉	-85%	-86%	-87%	-87%	-87%
Benzène	g/j	1.74	2.85	1.38	16.43	22.4
Denzene	(FE ₃₅ -EI ₁₉)/EI ₁₉	-83%	-84%	-87%	-88%	-87%
Diagorda da acortea	kg/j	0.05	0.08	0.04	0.51	0.7
Dioxyde de soufre	(FE ₃₅ -EI ₁₉)/EI ₁₉	-13%	-14%	-28%	-21%	-20%
Arsenic	mg/j	0.19	0.30	0.16	1.96	2.6
Arsenic	(FE ₃₅ -EI ₁₉)/EI ₁₉	-10%	-12%	-26%	-19%	-18%
Nickel	mg/j	1.42	2.25	1.19	14.68	19.5
Nickei	(FE ₃₅ -EI ₁₉)/EI ₁₉	-13%	-14%	-28%	-20%	-20%
Ponzo(a)nyràne	mg/j	9.09	13.17	6.79	66.19	95.3
Benzo(a)pyrène	(FE ₃₅ -EI ₁₉)/EI ₁₉	-38%	-38%	-47%	-40%	-40%

Figure 66 : Bilan des émissions routières au Fil de l'eau – 2035 (source : Egis, 2021)



Analyse des Bilans des émissions à l'horizon de mise en service avec et sans projet

Le bilan des émissions routières à l'horizon 2035 pour l'État projeté 2035 (EP35), à savoir la situation avec la réalisation du projet est présenté à la Figure 67. Dans ce tableau, les pourcentages correspondent aux écarts relatifs entre l'État projeté 2035 et le Fil de l'eau 2035 (noté (EP35-FE35)/FE35).

L'analyse comparative des émissions polluantes à l'horizon 2035 met en évidence des évolutions non significatives (entre -0,6 % et -0,8 %) quel que soit le polluant et le groupe de tronçons considéré.

Les évolutions des émissions entre le Fil de l'eau 2035 et l'État projeté 2035 sont cohérentes avec les évolutions du kilométrage parcouru (-0,6 %).

			Groupe d	le tronçons		
		Avenue Thiers - Rue Assalit	Boulevard Gambetta	Nord - Gare de Nice Ville	RN7	TOTAL
Dioxyde d'azote	kg/j	0.51	0.81	0.40	4.70	6.4
Dioxyde d azote	(EP ₃₅ -FE ₃₅)/FE ₃₅	-0.3%	-0.5%	-0.9%	-0.8%	-0.7%
PM10	kg/j	0.36	0.61	0.31	4.75	6.0
FWIO	(EP ₃₅ -FE ₃₅)/FE ₃₅	-0.3%	-0.5%	-1.0%	-0.9%	-0.8%
PM2,5	kg/j	0.22	0.36	0.18	2.80	3.6
	(EP ₃₅ -FE ₃₅)/FE ₃₅	-0.3%	-0.5%	-1.0%	-0.9%	-0.8%
Monoxyde de carbone	kg/j	1.76	2.85	1.40	17.10	23.1
Morioxyde de carbone	(EP ₃₅ -FE ₃₅)/FE ₃₅	-0.3%	-0.5%	-0.9%	-0.8%	-0.7%
COVNM	kg/j	0.05	0.08	0.04	0.57	0.7
COVINIVI	(EP ₃₅ -FE ₃₅)/FE ₃₅	-0.3%	-0.5%	-0.9%	-0.9%	-0.8%
Benzène	g/j	1.74	2.84	1.37	16.31	22.3
benzene	(EP ₃₅ -FE ₃₅)/FE ₃₅	-0.3%	-0.5%	-0.9%	-0.7%	-0.7%
Dioxyde de soufre	kg/j	0.05	0.08	0.04	0.50	0.7
Dioxyde de Sourre	(EP ₃₅ -FE ₃₅)/FE ₃₅	-0.3%	-0.5%	-0.9%	-0.8%	-0.7%
Arsenic	mg/j	0.19	0.30	0.16	1.94	2.6
Arsenic	(EP ₃₅ -FE ₃₅)/FE ₃₅	-0.5%	-0.7%	< -0.01%	-0.9%	-0.8%
Nickel	mg/j	1.41	2.25	1.18	14.56	19.4
Nickei	(EP ₃₅ -FE ₃₅)/FE ₃₅	-0.3%	-0.3%	-0.7%	-0.8%	-0.7%
Panza(a)nywàna	mg/j	9.07	13.11	6.74	65.79	94.7
Benzo(a)pyrène	(EP ₃₅ -FE ₃₅)/FE ₃₅	-0.3%	-0.5%	-0.8%	-0.6%	-0.6%

Figure 67 : Bilan des émissions routières à l'État projeté – 2035 (source : Egis, 2021)



Analyse comparative des bilans des émissions entre l'horizon de mise en service sans projet et l'horizon long terme sans projet

Le bilan des émissions routières aux horizons 2050 sans projet (Fil de l'eau 2050) est présenté à la Figure 68 Dans ce tableau, les pourcentages correspondent aux écarts relatifs entre le Fil de l'eau 2035 et le Fil de l'eau 2050 (noté (FE50-FE35)/FE35).

L'analyse comparative des émissions polluantes à ces deux horizons met en évidence une diminution moyenne de -19 % des émissions en polluants, quel que soit le groupe de tronçons. Cette diminution moyenne cache des différences selon les polluants :

- diminution très élevée (-60 %) pour le dioxyde d'azote ;
- diminution élevée (-35 %) pour le benzène ;
- diminution modérée (-13 % à -22 %) pour les COVNM, le dioxyde de soufre, l'arsenic, le nickel et le benzo(a)pyrène ;
- diminution faible (-1 % à -5 %) pour les PM2,5 et le monoxyde de carbone ;
- évolution non significative (0,1 %) pour les PM10.

Les émissions routières diminuent donc pour certains polluants, malgré l'augmentation du kilométrage parcouru (4 %). Ces résultats sont associés aux effets positifs liés aux améliorations technologiques (généralisation du pot catalytique, reformulation des carburants, etc.). Le renouvellement du parc roulant est un facteur important de réductions des pollutions atmosphériques.

			Groupe o	le tronçons		
		Avenue Thiers - Rue Assalit	Boulevard Gambetta	Nord - Gare de Nice Ville	RN7	TOTAL
Dioxyde d'azote	kg/j	0.20	0.37	0.18	1.88	2.6
Dioxyde d azote	(FE ₅₀ -FE ₃₅)/FE ₃₅	-61%	-55%	-56%	-60%	-60%
PM10	kg/j	0.35	0.71	0.34	4.69	6.1
FINITO	(FE ₅₀ -FE ₃₅)/FE ₃₅	-3%	15%	9%	-2%	0.1%
PM2,5	kg/j	0.21	0.41	0.20	2.72	3.5
FIVIZ,3	(FE ₅₀ -FE ₃₅)/FE ₃₅	-5%	13%	7%	-4%	-1%
Monoxyde de carbone	kg/j	1.58	3.03	1.42	16.00	22.0
Worldxyde de Carbone	(FE ₅₀ -FE ₃₅)/FE ₃₅	-10%	6%	0%	-7%	-5%
COVNM	kg/j	0.04	0.07	0.04	0.47	0.6
COVINIVI	(FE ₅₀ -FE ₃₅)/FE ₃₅	-21%	-9%	-8%	-17%	-16%
Benzène	g/j	1.03	2.06	0.94	10.54	14.6
Denzene	(FE ₅₀ -FE ₃₅)/FE ₃₅	-41%	-28%	-32%	-36%	-35%
Dioxyde de soufre	kg/j	0.04	0.07	0.04	0.41	0.6
Dioxyde de Sourre	(FE ₅₀ -FE ₃₅)/FE ₃₅	-21%	-7%	-10%	-19%	-17%
Arsenic	mg/j	0.16	0.29	0.15	1.67	2.3
Arsenic	(FE ₅₀ -FE ₃₅)/FE ₃₅	-17%	-3%	-7%	-15%	-13%
Nickel	mg/j	1.11	2.07	1.07	12.00	16.3
Nickei	(FE ₅₀ -FE ₃₅)/FE ₃₅	-21%	-8%	-10%	-18%	-17%
Danza/a\mimàna	mg/j	6.79	11.31	5.65	50.82	74.6
Benzo(a)pyrène	(FE ₅₀ -FE ₃₅)/FE ₃₅	-25%	-14%	-17%	-23%	-22%

Figure 68 : Bilan des émissions routières au Fil de l'eau – 2050 (source : Egis, 2021)

Incidences et mesures

Analyse comparative des bilans des émissions à l'horizon long terme avec et sans projet

Le bilan des émissions routières à l'horizon 2050 pour l'État projeté 2050 (EP50), à savoir la situation avec la réalisation du projet est présenté à la Figure 69. Dans ce tableau, les pourcentages correspondent aux écarts relatifs entre l'État projeté 2050 et le Fil de l'eau 2050 (noté (EP50-FE50)/FE50).

L'analyse comparative des émissions polluantes à l'horizon 2050 met en évidence des évolutions non significatives (entre -0,8 % et 1 %) quel que soit le polluant et le groupe de tronçons considéré.

Les évolutions des émissions entre le Fil de l'eau 2050 et l'État projeté 2050 sont cohérentes avec les évolutions du kilométrage parcouru (-0,7 %).

Les diagrammes de la Figure 70 montrent l'évolution des émissions totales, polluant par polluant, pour l'*État initial*, les *Fils de l'eau 2035 et 2050* et les *États projetés 2035 et 2050*.

			Groupe o	le tronçons		
		Avenue Thiers - Rue Assalit	Boulevard Gambetta	Nord - Gare de Nice Ville	RN7	TOTAL
Dioxyde d'azote	kg/j	0.20	0.36	0.17	1.87	2.6
Dioxyde d azole	(EP ₅₀ -FE ₅₀)/FE ₅₀	-1.1%	-0.7%	-1.1%	-0.4%	-0.6%
PM10	kg/j	0.35	0.70	0.33	4.65	6.0
FIVITO	(EP ₅₀ -FE ₅₀)/FE ₅₀	-1.1%	-1.0%	-1.2%	-0.7%	-0.8%
PM2,5	kg/j	0.20	0.41	0.19	2.70	3.5
FIVIZ,3	(EP ₅₀ -FE ₅₀)/FE ₅₀	-1.1%	-1.0%	-1.2%	-0.7%	-0.8%
Manayuda da aarbana	kg/j	1.56	3.00	1.41	16.27	22.2
Monoxyde de carbone	(EP ₅₀ -FE ₅₀)/FE ₅₀	-1.1%	-0.8%	-1.1%	1.7%	1.0%
COVNM	kg/j	0.04	0.07	0.04	0.47	0.6
COVNIVI	(EP 50 -FE 50)/FE 50	-1.1%	-0.8%	-1.0%	0.4%	0.1%
Benzène	g/j	1.02	2.04	0.93	10.68	14.7
benzene	(EP 50 -FE 50)/FE 50	-1.1%	-0.8%	-1.1%	1.3%	0.7%
Diagonda da acortea	kg/j	0.04	0.07	0.04	0.41	0.6
Dioxyde de soufre	(EP ₅₀ -FE ₅₀)/FE ₅₀	-1.1%	-0.8%	-1.1%	-0.4%	-0.5%
Arsenic	mg/j	0.16	0.29	0.15	1.66	2.3
Arsenic	(EP ₅₀ -FE ₅₀)/FE ₅₀	-1.3%	-0.7%	-0.7%	-0.4%	-0.5%
Nickel	mg/j	1.10	2.05	1.06	11.96	16.2
Nickel	(EP ₅₀ -FE ₅₀)/FE ₅₀	-1.1%	-0.9%	-1.3%	-0.4%	-0.6%
	mg/j	6.72	11.25	5.59	50.52	74.1
Benzo(a)pyrène	(EP ₅₀ -FE ₅₀)/FE ₅₀	-1.1%	-0.5%	-1.0%	-0.6%	-0.7%

Figure 69 : Bilan des émissions routières à l'État projeté – 2050 (source : Egis, 2021)

PIECE C - TOME 2 : CAHIERS TERRITORIAUX - NICE VILLE



Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

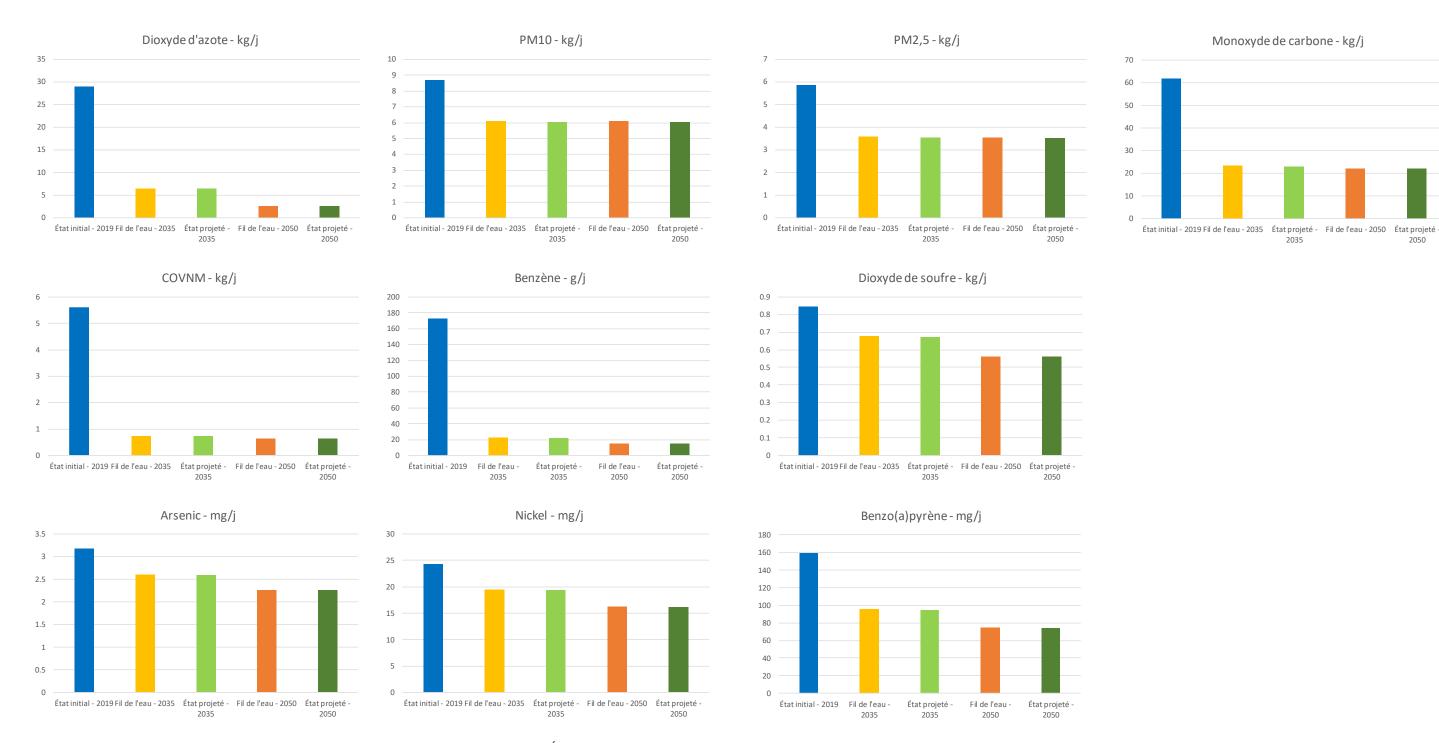
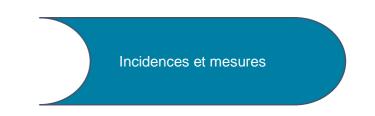


Figure 70 : Évolution des émissions totales par polluant et par état (source : Egis, 2021)



CONCLUSION

L'évaluation de l'impact sur la qualité de l'air de l'opération Nice Ville a été réalisée à partir du calcul des émissions en lien avec le trafic routier potentiellement impacté par ce projet.

L'opération ferroviaire en question n'engendre pas d'impact significatif sur le trafic routier (<-1%) par rapport aux horizons sans projet, en 2035 et 2050.

Les évolutions des émissions en polluants sont cohérentes avec les évolutions du trafic routier dans l'aire d'étude.

Le projet n'est pas de nature à impacter la qualité de l'air et cela se vérifie avec le calcul des émissions routières pour lesquelles aucune évolution significative n'est attendue par comparaison avec les horizons au Fil de l'Eau (2035 et 2050).

VIBRATIONS

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

La gare est située à proximité de bâtis sensibles (logements) et de bâtiments tertiaires dont les activités ne sont pas sensibles aux vibrations (hôtels).

Les autres établissements sensibles d'enseignement et de soin santé sont situés à plus de 50 m.

L'ESSENTIEL

L'opération ne présente pas de risque de dommages aux structures des bâtiments liés aux vibrations en exploitation.

La probabilité de perception des vibrations est faible en entrée sud de la gare de Nice ville et moyen en entrée nord de la gare où l'appareil de voie créé dans le cadre de l'aménagement des voies H et I est situé à environ 40 m des habitations les plus proches.

La mise en place de tapis sous ballast sera étudiée afin de réduire le risque de plaintes liées à la perception tactile et auditive des vibrations générées en phase exploitation.

Dans le cadre d'une voie de train classique (sans aiguillage), les critères permettant de définir la probabilité d'impact vibratoire potentiel d'un tronçon du projet en phase exploitation sont synthétisés dans le tableau suivant :

Type de locaux	Distance bâtiment-rails inférieure à 20 m	Distance bâtiment-rails comprise entre 20 m et 35 m	Distance bâtiment-rails supérieure à 35 m
Logements	ogements FORT		FAIBLE
Soin santé / Enseignement / Spectacles	FORT	MOYEN	FAIBLE
Bureaux	MOYEN	FAIBLE	FAIBLE
Activité industrielle * ou commerciale	FAIBLE	FAIBLE	FAIBLE

En présence d'un aiguillage ou d'un appareil de voie, les critères permettant de définir la probabilité d'impact vibratoire en phase exploitation sont synthétisés dans le tableau suivant :

Type de locaux	Distance bâtiment-rails inférieure à 35 m	Distance bâtiment-rails comprise entre 35 m et 50 m	Distance bâtiment-rails supérieure à 50 m
Logements	FORT	MOYEN	FAIBLE
Soin santé / Enseignement / Spectacles	FORT	MOYEN	FAIBLE
Bureaux	MOYEN	FAIBLE	FAIBLE
Activité industrielle * ou commerciale	FAIBLE	FAIBLE	FAIBLE

^{*} Sauf les centres de recherche, laboratoires, établissements dont la présence d'équipements sensible aux vibrations est avérée.

La probabilité de perception vibratoire est indiquée à ce stade des études en fonction de la distance par rapport à l'infrastructure et de la sensibilité du bâti. Une variabilité due à la transmission par le sol de nature complexe et au type de construction peut être observée d'un secteur à l'autre : elle fera l'objet des études de détail ultérieures.

Il n'existe pas en France de texte réglementaire fixant des valeurs maximales admissibles de niveaux vibratoires. Dans le cadre du projet, une analyse de l'impact prévisionnel est menée sur la base des normes ISO existantes et du retour d'expérience sur des projets similaires. Cette analyse concerne l'impact de l'infrastructure ferroviaire en phase exploitation ; elle est réalisée sans comparaison avec l'état initial ou l'état de référence.

INCIDENCES

Les incidences sont analysées dans la zone susceptible d'être impactée par les modifications de l'infrastructure ferroviaire, soit 35 m de part et d'autre des voies ou 50 m de part et d'autre des appareils de voie.

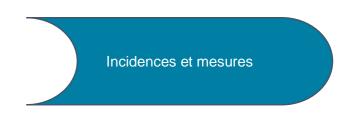
Le projet ne présente pas de risque de dommages aux structures des bâtiments liés aux vibrations en exploitation.

En effet, toutes les mesures de niveaux vibratoires réalisées à quelques mètres des infrastructures ferroviaires sur le territoire français, même TGV et FRET, restent très inférieures aux seuils de dommages aux structures.

En entrée Sud de la Gare de Nice Ville, les voies modifiées sont situées à plus de 35 m des bâtiments avoisinant, et les appareils de voies modifiés / créés sont situés à plus de 50 m (cf. figure suivante). La probabilité de perception des vibrations est donc FAIBLE :



Figure 71 : Vue aérienne - Secteur des aménagements au Sud de la Gare



En entrée nord de la gare, l'appareil de voie créé dans le cadre de l'aménagement des voies H et I est situé à environ 40 m des habitations repérées en rouge sur la figure suivante, pour lesquelles la probabilité de perception des vibrations est MOYENNE :



Figure 72 : Vue aérienne - Secteur des aménagements au Nord de la Gare

MESURES

La mise en place de tapis sous ballast est préconisée afin de réduire le risque de plaintes liées à la perception tactile et auditive des vibrations générées en phase exploitation.

La mise en place de ce dispositif sur une longueur de 50 m environ dans le secteur de l'appareil de voie devra être validée dans les études de détail ultérieures.





Figure 73 : Illustrations de la mise en place de tapis sous ballast

En conclusion:

L'opération ne présente pas de risque de dommages aux structures des bâtiments liés aux vibrations en exploitation.

La probabilité de perception des vibrations est faible en entrée sud de la gare de Nice ville et moyen en entrée nord de la gare où l'appareil de voie créé dans le cadre de l'aménagement des voies H et I est situé à environ 40 m des habitations les plus proches.

La mise en place de tapis sous ballast sera étudiée afin de réduire le risque de plaintes liées à la perception tactile et auditive des vibrations générées en phase exploitation.

AMBIANCE LUMINEUSE

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

L'ensemble de l'aire d'étude rapprochée est concerné par une forte pollution lumineuse.

L'ESSENTIEL

Pas d'incidences significatives.

INCIDENCES

Les émissions lumineuses peuvent causer une gêne aux riverains et entrainer des perturbations sur la faune (faune nocturne en particulier).

Le nouveau quai sera équipé d'un éclairage pour la sécurité des usagers. L'incidence de ce nouvel éclairage reste toutefois négligeable compte tenu de l'éclairage actuel de la gare et de la forte pollution lumineuse déjà présente dans le secteur.

MESURES

Aucune mesure n'est nécessaire.

ODEURS ET FUMEES

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

L'aire d'étude rapprochée n'est pas concernée par des odeurs ou des émissions de fumées particulières.

L'ESSENTIEL

Pas d'incidences significatives.

INCIDENCES

L'opération ne génère pas d'odeur particulière ou de fumées en phase de fonctionnement et de maintenance.

MESURES

En l'absence d'incidence négative, aucune mesure n'est nécessaire.

4.3.10 ENERGIE, GES ET BILAN CARBONE

ENERGIE

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

La consommation énergétique de la commune de Nice est de l'ordre de 500 000 tep, essentiellement issue des produits pétroliers (45 %), de l'électricité (31 %) et du gaz naturel (20 %). Le secteur des transports routiers est le plus consommateur en énergie. L'énergie produite à Nice provient en grande partie (53 %) de l'incinération d'ordures ménagères.

Aucun parc éolien ou photovoltaïque et aucune installation hydroélectrique n'est présent dans l'aire d'étude rapprochée.

L'ESSENTIEL

Effets positifs du projet par baisse de la consommation énergétique liée au report modal.

INCIDENCES

Le mode ferroviaire utilise essentiellement la traction électrique, dont les modes de production (nucléaire, hydroélectricité, énergie renouvelables...) sont très majoritairement indépendants des hydrocarbures.

En phase de fonctionnement et de maintenance, l'opération n'a pas d'incidence sur les sources d'approvisionnement en énergie et n'est pas susceptible d'augmenter notablement la consommation en énergie, principalement en électricité, de la gare de Nice ville.

De plus, l'opération en gare de Nice ville participe au report d'une partie des trafics routier vers le mode ferroviaire et permet de réaliser des économies au niveau de la consommation énergétique.

MESURES

En l'absence d'incidence négative, aucune mesure n'est nécessaire.



VULNERABILITE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

INCIDENCES

Se référer à la Pièce C, Tome 1, Chapitre 5 – Analyse des incidences du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation, modalités de suivi et estimation des coûts, Sous-chapitre 3.8

MESURES

Se référer à la Pièce C, Tome 1, Chapitre 5 – Analyse des incidences du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation, modalités de suivi et estimation des coûts, Sous-chapitre 3.8

GAZ A EFFET DE SERRE

Se référer à la Pièce C, Tome 1, Chapitre 5 – Analyse des incidences du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation, modalités de suivi et estimation des coûts, Sous-chapitre 3.8

4.3.11 SYNTHESE DES INCIDENCES ET MESURES EN PHASE DE FONCTIONNEMENT

Le tableau suivant présente la synthèse des incidences et des mesures en phase de fonctionnement et de maintenance.

LE PROJET DES PHASES 1 & 2 PIECE C – TOME 2 : CAHIERS TERRITORIAUX - NICE VILLE

Incidences et mesures

RÉSEAU Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Incide	ences du proje	t et mesures retenues - PHASE EXPLOITAT	TION	
	Thématique	Sensibilité du projet vis-à-vis de la sous-thématique	Incidences du projet	Dispositions retenues spécifiques au projet et à l'opération et incidences résiduelles Les mesures génériques sont appliquées à toutes les opérations.
	Eaux souterraines	Zone déjà imperméabilisée ne conduisant pas à limiter la recharge des nappes en présence. Pas de sensibilité spécifique	Aucune incidence attendue	Aucune mesure en l'absence d'incidence
Milieu physique	Eaux superficielles	Pas de sensibilité spécifique	Aucune incidence attendue	Aucune mesure en l'absence d'incidence
Milieup	Risques inondation	Débordements de nappe potentiels. Site ferroviaire concerné par le risque inondation par débordements du vallon de Magnan (d'après l'Atlas des zones inondables). Phénomènes de ruissellement urbain susceptibles de se produire en cas d'évènements pluvieux intenses.	Aucune incidence attendue (pas d'aggravation du risque inondation existant)	Aucune mesure en l'absence d'incidence
Milie u natur	Milieux naturels Zones humides	Pas de zones humides identifiées	Aucune incidence attendue	Aucune mesure en l'absence d'incidence
atrimoine	Paysage	L'opération qui s'insère dans un contexte urbain contraint est restreinte au sein des emprises ferroviaires et ne présente pas de sensibilité particulière vis-à-vis du paysage du fait de sa nature (création de deux voies supplémentaires à quai et réaménagement du plan de voie).	Absence d'incidence notable attendue	Aucune mesure en l'absence d'incidence
Paysage patrimoine	Patrimoine culturel	L'aire d'étude rapprochée recoupe plusieurs périmètres de protection des monuments historiques ainsi que le périmètre du projet d'AVAP qui concerne la Promenade des Anglais et certains quartiers plus au nord, toutefois la nature des aménagements n'induit pas de sensibilité particulière vis-à-vis de ces enjeux.	Absence d'incidence notable attendue	Aucune mesure en l'absence d'incidence
	Bâti, foncier, occupation des sols	Site ferroviaire historique au cœur de la ville.	Pas d'incidences en phase exploitation	Pas de mesures en absence d'incidences
Milieu humain	Eléments socio- économiques	Les activités économiques de l'aire d'étude rapprochée se traduisent par la présence de nombreux hôtels, restaurants, commerces et services.	Opération favorable au développement socio-économique local en raison de l'amélioration de la mobilité : incidence notable positive . Modification des modes de déplacement et potentielle augmentation de la demande en transports en commun. Amélioration de l'offre de service associée au projet de réalisation par la commune de requalification urbaine de quartiers reliés à la gare : incidence positive notable . Opération favorable au développement économique local en raison de l'amélioration de la mobilité : incidence notable positive .	Incidence favorable du projet.
	Tourisme et loisirs	La ville de Nice est très touristique (tourisme culturel, tourisme balnéaire et tourisme d'affaires) Des liaisons douces (aménagements cyclables, zones piétonnes) sont présentes dans l'aire d'étude rapprochée. Une piste cyclable passe sous la gare de Nice ville.	Opération favorable au développement économique local en raison de l'amélioration de la mobilité : accroissement de l'attractivité de la ville.	Incidence favorable du projet.



LE PROJET DES PHASES 1 & 2
PIECE C – TOME 2 : CAHIERS TERRITORIAUX - NICE VILLE

Incidences et mesures

RÉSEAU Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Incide	Incidences du projet et mesures retenues - PHASE EXPLOITATION							
	Thématique	Sensibilité du projet vis-à-vis de la sous-thématique	Incidences du projet	Dispositions retenues spécifiques au projet et à l'opération et incidences résiduelles Les mesures génériques sont appliquées à toutes les opérations.				
	Pollution et risques technologiques	D'anciennes activités industrielles et de service peuvent être à l'origine d'une contamination des sols : de nombreux sites BASIAS sont recensés dans l'aire d'étude ainsi qu'un site de maintenance et de remisage (SMR) de matériel ferroviaire (ancien Technicentre SNCF) présent dans la partie nord des emprises de la gare de Nice ville. Un site pollué BASOL est également présent dans l'aire d'étude rapprochée.		Aucune mesure en l'absence d'incidence				
	Circulation – réseaux de transport (ors ferroviaire)	L'aire d'étude rapprochée est implantée au droit d'un réseau routier dense constitué de la voie Mathis (M6007 en viaduc), d'axes routiers structurants et de nombreux axes plus secondaires. Trois parkings publics y sont recensés. Le franchissement routier de la gare de Nice ville et des voies ferrées est assuré par 4 ponts rail (PRA) et deux tunnels qui passent sous la gare.	Aucune incidence attendue	Aucune mesure en l'absence d'incidence				
de vie et santé	Environnement sonore et vibrations	L'opération est implantée en milieu urbain, dans un environnement relativement bruyant lié notamment à la circulation routière, où l'ambiance sonore existante est considérée non modérée pour les habitations situées en bordure directe des infrastructures routières principales (voie Mathis, rue de la Reine Jeanne, avenue Thiers, avenue Jean Médecin) et modérée de nuit, ou non modérée, pour les habitations situées plus en retrait. La gare est située à proximité de bâtis sensibles au vibrations (logements). En revanche aucune activité sensible n'est recensée à proximité de la gare. Les établissements d'enseignement et de soin santé sont situés à plus de 50 m.	Les aménagements et les évolutions du trafic n'induisent pas d'augmentation significative des niveaux sonores en façade des bâtiments relatifs à la modification d'infrastructure (augmentation inférieure à 2 dB(A)) : incidence non notable L'opération ne présente pas de risque de dommages aux structures des bâtiments liés aux vibrations. Le risque de perception des vibrations est faible en entrée sud de la Gare de Nice Ville et moyen en entrée nord de la gare où l'appareil de voie créé dans le cadre de l'aménagement des voies H et I est situé à environ 40 m des habitations les plus proches : incidence non notable	Incidence résiduelle non notable				
Cadre de	Qualité de l'air	Qualité de l'air conditionnée par l'espace urbain pouvant être qualifié de moyenne à bonne sur les 4 dernières années (indice ATMO). Les teneurs moyennes 2019 et 2020 en particules fines PM2,5 ne respectent pas l'objectif de qualité sur les deux stations à proximité de l'opération. Densité de population élevée. Cinq établissements recevant des populations vulnérables sont présents à proximité. L'opération n'est pas du nature à modifier le trafic routier.	Globalement, l'opération n'engendre pas d'impact significatif sur le trafic routier (<1%) par rapport aux horizons sans projet, en 2035 et 2050. Aucune évolution significative des émissions en polluants n'est attendue du fait du projet. L'analyse comparative des émissions polluantes à l'horizon 2050 met en évidence des évolutions comprise entre -0,8 % et 1 % en lien avec les évolutions du kilométrage parcouru (-0,7 %) du fait du report de trafic routier de la gare de Nice Thiers vers la nouvelle gare de Nice Aéroport : incidence plutôt positive mais non notable.	Aucune mesure en l'absence d'incidence				



4.4 MODALITES DE SUIVI DES MESURES ET COUTS

Afin de pouvoir vérifier les engagements pris et adapter le cas échéant les mesures, SNCF Réseau s'engage sur un plan ambitieux de suivi des mesures. Ce plan s'appuie sur les retours d'expérience de projets ferroviaires ainsi que sur d'autres projets d'infrastructures linéaires. Il comprend trois volets :

- l'actualisation des informations avant la phase de réalisation ;
- le suivi en phase de réalisation ;
- le suivi en phase de fonctionnement et de maintenance.

4.4.1 MODALITES DE SUIVI DES MESURES AVANT LA PHASE DE REALISATION : ACTUALISATION DES INFORMATIONS

Les mesures de suivi en phase de réalisation permettent de rendre compte de la bonne mise en œuvre et de l'efficacité des mesures ERC.

Pour les eaux, les milieux aquatiques et le milieu naturel (dont zones humides), une **actualisation des informations** sera effectuée lors de l'élaboration du futur dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE) et de l'actualisation de l'évaluation environnementale, sur la base d'un projet technique plus finement calé. Cette actualisation permettra de définir avec précision les mesures, leurs modalités de suivi en phase de réalisation ainsi que leur coût.

4.4.2 MODALITES DE SUIVI DES MESURES EN PHASE DE REALISATION : ORGANISATION ENVIRONNEMENTALE DE LA PHASE CHANTIER

La mise en œuvre des différentes mesures de protection de l'environnement en phase de réalisation implique une organisation environnementale précise au niveau du maître d'ouvrage, de la maîtrise d'œuvre et de l'entreprise en charge des travaux.

AVANT LE DEMARRAGE DE LA PHASE DE REALISATION

SNCF Réseau impose la mise en œuvre des mesures environnementales de manière contractuelle à l'entreprise réalisant les travaux.

Pour ce faire, les mesures sont détaillées dans les dossiers de consultation des entreprises (DCE), sous forme d'une notice de respect de l'environnement (NRE). Les exigences de SNCF Réseau sont ainsi spécifiées dans cette notice, qui définit également les orientations pour l'élaboration d'un plan d'assurance environnement

(PAE) que l'entreprise intègre dans le cadre de l'exécution des travaux.

Ce PAE, commun à l'ensemble des activités exercées en phase de réalisation, est établi pendant la période de préparation et soumis à approbation de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre. Ce document est évolutif pendant toute la durée de la phase de réalisation. Il précise notamment :

- l'organisation interne de l'entreprise et les moyens matériels et humains mis en place pour atteindre les objectifs fixés conformément aux exigences (réglementaires, de SNCF Réseau ...) et les mesures de contrôle s'y rapportant;
- le(s) lieu(x) d'exécution et le planning prévisionnel adapté aux enjeux environnementaux (durée, horaires ...);
- les plans des installations de chantier et emprises, y compris les dispositifs de protection de l'environnement avec mention des points de prélèvement d'eau et de rejet;
- les tâches élémentaires des travaux, leurs incidences (réelles ou potentielles) sur l'environnement (sur les enjeux spécifiques) et les dispositions qu'elles imposent à l'entreprise et à ses sous-traitants et fournisseurs en phase chantier (méthodes d'exécution ...);
- les procédures d'exécution et de contrôle pour assurer la conformité de l'exécution des prestations à la réglementation, à la NRE et aux spécifications du marché. Ces procédures assurent la maîtrise des points liés aux incidences relevées par l'analyse environnementale de l'opération ou aux différentes exigences des arrêtés et autorisations en découlant.

Concernant les modalités d'intervention en cas de pollution accidentelle, le plan d'organisation et d'intervention en cas de pollution (POI) est établi par l'entreprise pendant la phase de préparation des travaux, en concertation avec le maître d'œuvre. Il détaille notamment les personnes (coordonnées) et organismes à alerter et les moyens d'intervention disponibles (ex : kits antipollutions) en phase de réalisation.

Le POI a pour but de réagir rapidement, méthodiquement et efficacement si une pollution survenait sur le chantier.

Il est prévu la mise en place d'un chantier respectueux de l'environnement, où les déchets seront triés et acheminés vers les filières adéquates. La gestion des déchets suit la procédure qui est spécifiquement établie par l'entreprise pendant la phase de préparation des travaux, notamment par l'établissement d'un schéma d'organisation et de suivi de l'élimination des déchets (SOSED).

Le SOSED identifie le type et les volumes de déchets attendus et détaille leur gestion et leur valorisation en fonction de la localité et des filières possibles dans la région.

Pour assurer le respect des exigences environnementales, du PAE, du POI et du SOSED, l'entreprise en charge des travaux désigne un

(ou plusieurs) chargé d'environnement, dont la présence effective sur le chantier est contractualisée avec SNCF Réseau.

PENDANT LA PHASE DE REALISATION

Le chargé d'environnement est présent sur site afin d'assurer le bon déroulement des travaux. Sa présence est exigée lors des visites programmées dans le cadre du suivi environnemental réalisé par la maîtrise d'œuvre ou le maître d'ouvrage.

Il est responsable de l'action des sous-traitants et fournisseurs et a des relais au niveau de chaque nature d'ouvrage (chefs de chantier, chefs de lots...) qui suivent régulièrement le chantier et l'informent de la mise en œuvre du PAE.

Il s'assure que les consignes sont correctement mises en œuvre sur le chantier, depuis le début des travaux jusqu'à la réception et en assure le contrôle.

Le chargé environnement vielle à sensibiliser, former et informer les hommes de terrain aux enjeux de l'environnement tant en phase de réalisation qu'en phase de repliement et de restitution.

La sensibilisation du personnel, réalisée dès le démarrage du chantier sur les comportements à adopter et sur la gestion des nuisances et pollutions, est essentielle pour la bonne application des consignes.

Les équipes, y compris les sous-traitants, fournisseurs, conducteurs d'engins, sont sensibilisées à la démarche et informées sur la réglementation et les préconisations à respecter vis-à-vis du contexte environnemental durant toute la durée des travaux. Il est notamment question de :

- risques de pollution ;
- gestion de déchets et maintien de l'état de propreté du chantier; les déchets produits par et sur le chantier sont tracés tout au long de la phase de réalisation grâce aux bordereaux de suivi des déchets (BSD);
- comportements favorables à la réduction des nuisances telles que salissures et poussières ;
- comportements favorables et respect des consignes de limitation du bruit;
- pratiques associées pour la limitation des consommations d'eau et d'énergie;
- préservation des existants, de la végétation, et respect du milieu naturel autour et sur le chantier;
- règles de bonne conduite et de respect des normes de sécurité vis-à-vis de l'utilisation des engins, des matériaux et déchets dangereux.

À l'issue de la phase de réalisation, le chargé d'environnement est tenu de fournir à SNCF Réseau le bilan de la prise en compte de l'environnement sur le chantier.



SUIVI DES MESURES EN PHASE DE REALISATION SPECIFIQUE A L'OPERATION NICE VILLE

SUIVI DES EAUX

Dans le cadre de l'élaboration du futur dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE) et de l'actualisation de l'évaluation environnementale, un recensement des puits, sources et captages privés sera réalisé.

Pour les points d'eau susceptibles d'être impactés, un état zéro avant le démarrage des travaux (« état de référence »), sera effectué par prélèvements quantitatif et qualitatif avec analyses portant sur les paramètres susceptibles d'être influencés par les travaux (température, pH, conductivité, turbidité, Matières en Suspension (MES), hydrocarbures, paramètres bactériologiques, ...).

Les paramètres seront fixés, en concertation avec les services de l'Etat, au stade de l'élaboration du futur dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE) et de l'actualisation de l'évaluation environnementale.

L'organisation environnementale mise en place en phase de réalisation permet, pendant toute la durée du chantier, de :

- assurer le respect du futur arrêté d'autorisation environnementale sur les éventuelles prescriptions spécifiques aux eaux et à leurs usages;
- vérifier l'efficacité du système d'assainissement provisoire mis en place, le cas échéant, et de l'entretenir ;
- constater les pollutions éventuelles (hydrocarbures, béton, ...) et mettre en place les mesures curatives.

Les prélèvements et analyses initiés avant le démarrage de la phase de réalisation seront poursuivis et renforcés si nécessaire en phase critique (terrassements, ...). Ce suivi permet de déceler rapidement un dysfonctionnement et de mettre en place, si nécessaire, des mesures correctives.

L'intensité du suivi et sa périodicité seront fixés, en concertation avec les services de l'Etat, au stade de l'élaboration du DDAE et de l'actualisation de l'évaluation environnementale.

En l'absence de cours d'eau ou d'écoulement superficiel recoupé par l'opération, aucun suivi des eaux superficielles n'est à ce stade prévu en phase de réalisation.

SUIVI ECOLOGIQUE

Compte tenu du caractère urbain des emprises travaux (gare de Nice ville), d'une incidence résiduelle négligeable sur les habitats, la flore et la faune, aucun suivi écologique ne sera mis en œuvre en préalable du démarrage du chantier ni durant le chantier.

En l'absence de zones humides, aucun suivi n'est envisagé en phase de réalisation.

SUIVI PAYSAGER

Au vu des incidences limitées de l'opération de Nice ville sur le paysage et de l'absence de mesures de réduction associées, aucun suivi paysager n'est à ce stade prévu en phase de réalisation.

SUIVI ACOUSTIQUE

L'organisation environnementale mise en place en phase de réalisation permet, pendant toute la durée du chantier, de :

- suivre la perception du bruit de chantier par les riverains via le recueil de leurs remarques ;
- vérifier la conformité des engins et matériels utilisés (engins homologués avec étiquetage ou fourniture d'un certificat de conformité);
- vérifier le bon fonctionnement du matériel ;
- proposer des mesures correctives en cas de nécessité.

Des mesures de contrôles et de monitoring seront réalisées en cours de chantier à la demande du Maître d'Ouvrage, pour permettre de quantifier et d'évaluer l'efficacité des dispositions mises en œuvre, mais aussi d'assurer une information régulière du public, des Maires et du Préfet le cas échéant. Ces mesures constituent à la fois un outil de contrôle, et un outil de communication.

À noter que pour les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) créées ou utilisées dans le cadre du chantier, les dossiers d'autorisation de ces installations doivent comporter un chapitre « bruit » afin de répondre aux prescriptions de l'Arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les ICPE.

SUIVI DE LA QUALITE DE L'AIR

L'organisation environnementale mise en place en phase de réalisation permet, pendant toute la durée du chantier, de :

- vérifier la conformité des engins et matériels utilisés (respect des normes d'émissions, utilisation de filtres à particules sur les engins qui peuvent être équipés, ...);
- l'efficacité de l'arrosage pour limiter l'envol des poussières ;
- contrôler les opérations de chargement / déchargement par vents forts :
- proposer des mesures correctives en cas de nécessité.

SUIVI DES VIBRATIONS

Si nécessaire, une expertise des bâtis situés à proximité de la zone de chantier sera réalisée préalablement au démarrage du chantier pour définir les éventuelles mesures à mettre en œuvre.

4.4.3 MODALITES DE SUIVI DES MESURES EN PHASE DE FONCTIONNEMENT ET DE MAINTENANCE

Les mesures de suivi en phase de fonctionnement et de maintenance de l'infrastructure permettent de rendre compte de la bonne mise en œuvre et de l'efficacité des mesures ERC.

Pour les eaux, les milieux aquatiques et le milieu naturel (dont zones humides), le DDAE, élaboré sur la base d'un projet technique plus finement calé, permettra de définir avec précision les mesures, leurs modalités de suivi en phase de réalisation ainsi que leur coût.

SUIVI DE FREQUENTATION DE LA GARE

Le suivi de la fréquentation de la gare sera réalisé par Gares & Connexions au moyen d'une base de données Open Data, qui permet d'analyser les fréquentations en gare à l'aide des traces de téléphonie mobile.

SUIVI DES EAUX

Au vu de la nature de l'opération et de la non aggravation du risque de pollution accidentelle et saisonnière, l'opération de Nice ville n'a pas d'incidence quantitative et qualitative sur les eaux souterraines ainsi que sur les usages et les risques associés en phase de fonctionnement et de maintenance. Aucun suivi des eaux souterraines n'est à ce stade prévu en phase de fonctionnement et de maintenance.

Si un suivi des eaux souterraines était réalisé pendant la phase de réalisation suite à la découverte de terres polluées ou suite à une pollution résultant d'incidents de chantier (déversement accidentel d'hydrocarbures...), celui-ci pourrait, selon les résultats d'analyses, être poursuivi en phase de fonctionnement et de maintenance.

Au vu de la nature de l'opération et de la non aggravation du risque de pollution accidentelle et saisonnière, et compte tenu de l'absence de cours d'eau ou d'écoulement superficiel recoupé par l'opération, aucune mesure de suivi des eaux superficielles n'est prévue en phase de fonctionnement et de maintenance.



SUIVI ECOLOGIQUE

Compte tenu du caractère urbain des emprises travaux (gare de Nice ville), d'une incidence résiduelle négligeable sur les habitats, la flore et la faune, aucun suivi écologique ne sera mis en œuvre en phase de fonctionnement et de maintenance.

En l'absence de zones humides, aucun suivi n'est envisagé en phase de fonctionnement et de maintenance.

SUIVI PAYSAGER

En l'absence d'incidences de l'opération de Nice ville sur le paysage et de mesures de réduction associées, aucun suivi paysager n'est à ce stade prévu en phase de fonctionnement et de maintenance.

SUIVI ACOUSTIQUE

Vis-à-vis du bruit de voisinage, une campagne de mesures est prévue avant et après la mise en service de la gare qui permettra de vérifier le respect des émergences réglementaires admissibles.

En cas de dépassement des seuils admissibles, des protections acoustiques seront mises en place.

SUIVI DE LA QUALITE DE L'AIR

Du fait des résultats de l'étude Air-Santé, la mise en place d'un suivi de la qualité de l'air n'est pas envisagé.

4.4.4 COUT DES MESURES

Le coût des mesures mises en œuvre sur l'opération Nice ville est estimé à **300 000€** et concerne principalement le traitement des eaux (sur existant) et le suivi acoustique (tapis anti-vibration).

Analyse des effets cumules avec d'autres projets existants

5 ANALYSE DES EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS EXISTANTS

L'ESSENTIEL

L'analyse fait ressortir des effets cumulés avec les projets suivants :

- Projet ICONIC (Compagnie De Phalsbourg);
- Projet de réaménagement de la cour ouest de la gare de Nice Ville (SNCF Gares & Connexions);
- Projet Nice Ouest Nice Ville (SNCF Immobilier).

En phase de réalisation, les effets cumulés restent non notables. Des mesures seront prises afin d'assurer la coordination entre les différents maîtres d'ouvrage, de limiter l'éventuelle gêne occasionnée dans cette période transitoire et les risques de pollutions.

En **phase de fonctionnement** et de maintenance, les effets cumulés seront plutôt positifs, les différents projets participant à la requalification générale de ce secteur : amélioration de la desserte et des mobilités, requalification urbaine, développement socio-économique, ...

La notion d'effets cumulés recouvre l'addition, dans le temps ou dans l'espace, d'effets directs ou indirects issus d'un ou de plusieurs projets et concernant le même facteur environnemental.

Conformément à la réglementation (article R122-5 du code de l'environnement), les effets cumulés doivent être analysés avec d'autres projets existants ou approuvés (projets réalisés ou ayant fait l'objet d'une décision leur permettant d'être réalisés lors du dépôt du dossier de demande) qui :

- « Ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une consultation publique ;
- Ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le maître d'ouvrage. »

La liste des autres projets connus est établie via la consultation du :

 site internet de l'autorité environnementale, Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Provence Alpes-Côte d'Azur (DREAL Provence-Alpes Côte d'Azur) http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/avis-de-l-autorite-environnementale-r2082.html :

• site de la direction départementale des territoires (et de la mer) DDT(M) / service en charge de la police de l'eau.

Certains projets connus situés à proximité immédiate de l'opération mais n'ayant pas fait l'objet d'avis de l'autorité environnementale peuvent être considérés dans l'analyse des effets cumulés.

5.1 PROJETS PRIS EN COMPTE DANS L'ANALYSE DES EFFETS CUMULES

L'opération de Nice ville n'est pas concernée par d'autres projets connus au sens réglementaire.

Le tableau suivant liste les projets connus situés à proximité immédiate de l'opération mais n'ayant pas fait l'objet d'avis de l'autorité environnementale.

Projet connu / Maître d'ouvrage	Avis de l'AE	Localisation	Prise en compte
Passerelle urbaine gare de Nice Ville (MNCA)	Sans objet	Gare de Nice ville	Non
Projet ICONIC (Compagnie De Phalsbourg)	Sans objet	Projet contigu à la gare de Nice ville	Oui (proximité avec l'opération de Nice ville)
Projet de réaménagement de la cour ouest de la gare de Nice Ville (SNCF Gares & Connexions)	Sans objet	Projet contigu à la gare de Nice ville	Oui (proximité avec l'opération de Nice ville)
Projet Nice Ouest - Nice Ville (SNCF Immobilier)	non	Projet contigu à la gare de Nice ville	Oui (proximité avec l'opération de Nice ville)

5.2 PASSERELLE URBAINE GARE DE NICE VILLE

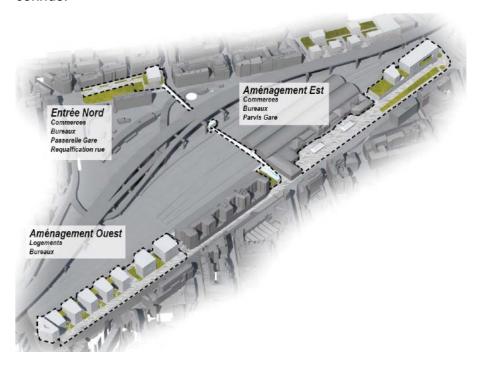
5.2.1 PRESENTATION DU PROJET

Source : note de synthèse - atelier urbain de 2013

Le projet consiste à créer une passerelle urbaine piétonne et vélo sur le site de la gare de Nice ville permettant de relier le quartier de Reine Jeanne au nord de la gare et la cour ouest au sud de la gare.

La passerelle déboucherait dans un programme immobilier au nord avec piétonisation des abords, qui deviendrait l'accès nord de la gare. Elle longerait par l'ouest la grande halle voyageurs et amènerait les piétons dans la cour ouest de la gare de Nice ville, en relation directe avec le parvis par le passage piéton dans l'aile ouest. Cette disposition rend possible une liaison directe avec la passerelle de distribution des quais.

La période de réalisation du projet de passerelle urbaine n'est pas connue.



A noter que ce projet n'a pas été précisé depuis 2013.

Consultés en 2021, les élus concernés ont indiqué ne pas souhaiter mettre ce projet en phase active et opérationnelle.

5.3 PROJET ICONIC

5.3.1 PRESENTATION DU PROJET

Source: Oteis (https://www.oteis.fr/project/nice-gare-thiers-projet-iconic-nice-06/); Nice Matin; Travaux publics et bâtiments du Midi

Le projet Iconic est un ensemble immobilier assurant la liaison entre la Gare SNCF Nice Thiers et l'Avenue Jean-Médecin d'environ 18 300 m² (bâtiment R+5) qui abritera (voir localisation sur la carte de synthèse des enjeux du milieu humain au chapitre) :

- un hôtel Hilton Garden Inn (125 chambres);
- un ensemble commercial et restaurants (8 000 m²);
- un plateau de bureaux (2 000 m²);
- un espace fitness haut de gamme (2 400 m²);

Analyse des effets cumules avec d'autres projets existants

• une salle de spectacle de 600 places.

Inscrit dans une opération de requalification urbaine, le bâtiment de verre et d'acier brossé est en cours de construction sur d'anciennes friches ferroviaires du quartier Thiers, à côté de la gare de Nice ville. Se déroulant en longueur, entre la gare et l'avenue Jean-Médecin, entre les rails et l'avenue Thiers, le complexe Iconic servira à améliorer les circulations piétonnes sur un site également desservi par le tramway.

Les travaux ont débuté en janvier 2018. Leur achèvement est attendu en 2023.



Figure 74 : Chantier du projet ICONIC en septembre 2020 (source : Visuel DR / Studios Libeskind via Nice-Matin)

5.3.2 ANALYSE DES EFFETS CUMULES AVEC L'OPERATION

Le projet lconic sera achevé à l'horizon du démarrage des travaux de l'opération de Nice ville : aucun effet cumulé n'est ainsi attendu en phase de réalisation.

En phase de fonctionnement et de maintenance de l'opération de Nice ville, les effets cumulés attendus sont globalement positifs du fait de la complémentarité des deux projets : l'opération de Nice ville contribue à l'amélioration de la desserte ferroviaire de la gare et le projet Iconic augmentera l'offre de services (hôtel, contre commercial, restaurants etc.) à proximité de la même gare.

5.4 PROJET DE REAMENAGEMENT DE LA COUR OUEST DE LA GARE DE NICE VILLE

Le projet porte sur le réaménagement de la cour ouest de la gare de Nice ville (foncier SNCF Gare & Connexions) qui consiste à :

- créer un nouveau bâtiment (emprise < 300m²) pour le relogement des activités de la SNCF;
- requalifier des espaces publics.

L'étude de faisabilité de ce projet est en cours. Le début des travaux est prévu début 2022 (horizon du projet : 2023).

5.4.2 ANALYSE DES EFFETS CUMULES AVEC L'OPERATION

Le projet de réaménagement de la cour ouest de la gare de Nice ville sera achevé à l'horizon du démarrage des travaux de l'opération de Nice ville (pas de recouvrement des plannings) : aucun effet cumulé n'est ainsi attendu en phase de réalisation.

Aucun effet cumulé négatif n'est attendu en phase d'exploitation et de maintenance entre ces deux projets. Les effets cumulés apparaissent positifs du fait de la complémentarité des deux projets, en particulier pour le milieu humain (requalification des espaces publics).

5.5 PROJET NICE OUEST - NICE VILLE

5.5.1 PRESENTATION DU PROJET

Le projet Nice-Ouest – Nice ville est une opération immobilière située à l'ouest de la gare de Nice ville sur environ 7 000 m² de foncier SNCF Voyageur et SNCF Gares & Connexions :

Ces emprises abritent actuellement des activités ferroviaires (brigades Réseau, engins caténaires, réseaux, voies ferrées), des activités sociales (associations cheminots) et un parking de stationnement des agents SNCF.

Le programme est en cours de définition. Il est à ce stade prévu la création de logements, d'une résidence pour étudiants et d'un hôtel en R+14/ R+16 pour une surface de plancher d'environ 30 000 m².

Le démarrage des travaux est envisagé à l'horizon 2026.

5.5.2 ANALYSE DES EFFETS CUMULES AVEC L'OPERATION



Figure 75: Localisation du projet Nice-Ouest

Compte tenu de la proximité géographique entre le projet Nice-Ouest – Nice ville et l'opération de Nice ville du projet, des effets cumulés sont attendus en phase de réalisation si ces deux projets sont réalisés en même temps, ce qui est potentiellement le cas en 2027.

Il a été envisagé initialement d'installer la base travaux (installations de chantier) de l'opération de Nice ville au droit de voies ferrées et d'une partie du parking pour les agents SNCF. Compte tenu de la concomitance de l'opération de Nice ville et du projet Nice-Ouest, la base travaux de l'opération de Nice ville est in fine envisagée à un autre emplacement situé au nord de la gare. Les bases travaux des deux chantiers auront des accès différents.

Ces effets temporaires cumulés porteront principalement sur les risques de pollutions (sols) et la gêne aux riverains et usagers (circulations, poussières, ambiance sonore principalement).

Durant les chantiers, les maitres d'ouvrage mettent en place les moyens nécessaires afin de réduire l'éventuelle gêne occasionnée dans cette période transitoire et de limiter les risques de pollutions.

En phase de fonctionnement et de maintenance, les effets cumulés apparaissent positifs du fait de la complémentarité des deux projets, en particulier pour le milieu humain (hôtel).

5.4.1 PRESENTATION DU PROJET



6 EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000

L'ESSENTIEL

Les habitats comme les espèces d'intérêt communautaire ne sont pas représentés au sein du périmètre projet. Les aménagements prévus concernent uniquement une zone anthropisée et n'auront aucune incidence directe ou indirecte sur les espèces et habitats ayant justifié la désignation du site Natura 2000 « Corniches de la Rivièra » et des autres sites Natura 2000 alentours.

Le projet est compatible avec les objectifs de conservation des DOCOB consultés.

Conformément aux articles L. 414-4 et R. 414-19 et R. 414-21 et suivants du code de l'environnement, le projet doit faire l'objet d'une évaluation de ses incidences au titre de Natura 2000.

C'est l'objet du présent chapitre, ciblé sur l'opération de « Nice ville ». L'analyse est basée sur les résultats des inventaires écologiques menés par Ecosphère et présentés au chapitre 3.6.

6.1 CADRE REGLEMENTAIRE

6.1.1 OBJET DE L'EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000

L'analyse des incidences du projet pour les phases 1 et 2 tient compte d'une combinaison des prérequis établis par le CGEDD dans sa note N°2015-N-03 :

- distance entre le projet et le site N2000 (des travaux localisés dans un site Natura 2000 ou tangents ou susceptibles d'avoir un effet indirect ou induit sur le site);
- considérations hydrographiques assurant des liens fonctionnels potentiels hors du périmètre contractuel (projet induisant un prélèvement d'eau ou un rejet d'effluents, significatif en quantité ou en qualité, et susceptibles d'affecter un site Natura 2000);
- fonctionnements écosystémiques (en continuité physique ou discontinue mais dont le projet se situe sur une possible zone d'échange biologique entre plusieurs sites Natura 2000);
- capacité de déplacement de certains taxons ou groupes taxonomiques qui peuvent aller au-delà des limites du site Natura 2000 (voir même concerné un ou plusieurs site Natura 2000 situé à distance importante).

L'aire d'étude immédiate et l'aire d'étude rapprochée de l'opération de « Nice Ville » sont exclues de tout périmètre Natura 2000. L'aire

d'étude immédiate est localisée à une distance minimale de 2,7 km de la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Corniches de la Rivièra » FR9301568, désignée au titre de la Directive « Habitats – Faune – Flore » 92/43/CEE et à :

- 3,4 km de la ZSC « Vallons obscurs de Nice et de Saint Blaise FR9301569 :
- 5 km de la ZSC « Cap Ferrat » FR9301996.

Ces sites ne sont toutefois pas retenus dans l'analyse des incidences au regard des considérations suivantes :

- zone d'étude entièrement anthropisée composée de parkings, bâtis et voies ferrées. Une friche et quelques végétations rudérales constituent les seuls espaces non imperméabilisés;
- aucun lien fonctionnel avec les ZSC alentours en raison de l'inscription de la zone d'étude au sein même du tissu urbain dense de la ville et de son enclavement.

De même, aucun lien écologique fonctionnel ne permet d'inclure la Zone de Protection Spéciale la plus proche, située à près de 5,4 km : « Basse vallée du Var » FR9312025.

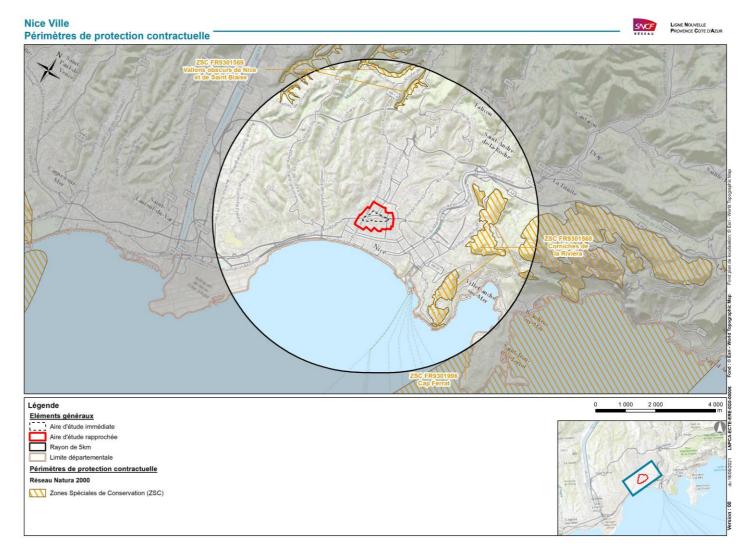


Figure 76 : Localisation du secteur « Nice ville » vis-à-vis des sites du réseau Natura 2000



6.1.2 METHODOLOGIE D'EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000

Conformément au contenu d'une évaluation des incidences précisé à l'article R414-23 du code de l'environnement, l'évaluation des incidences qui suit est ciblée sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire. Elle tient compte des améliorations possibles proposées par le CGEDD dans sa note N°2015-N-03.

Elle est proportionnée aux incidences prédictives du projet, en tenant compte :

- de la localisation du projet : le projet et ses aménagements ou les aménagements relatifs aux travaux passent directement au sein d'un site Natura 2000 ou en dehors ;
- des incidences directes et indirectes et notamment :
 - dérangement : le projet et ses aménagements ou les aménagements relatifs aux travaux ne passent pas directement sur le site mais peuvent provoquer des nuisances à distance. Ces effets seront présents aussi bien durant la phase de travaux (vibrations, poussières, pollutions accidentelles, etc.) que la phase exploitation (lumières, bruit, etc.);
 - un effet de coupure des corridors et de fragmentation des territoires : le projet et ses aménagements traversent des corridors ou fragmentent des territoires, qui relient des populations entre elles et permettent le brassage génétique.

6.2 EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000

6.2.1 PRESENTATION DES SITES NATURA 2000 LOCALISES A PROXIMITE DU PROJET

Trois sites Natura 2000 sont localisés à moins de 5 km de ce secteur et décrits succinctement ci-après.

ZSC FR9301568 - CORNICHES DE LA RIVIERA

La ZSC « Corniches de la Riviera » (FR9301568), désignée site Natura 2000 par l'arrêté du 2 juin 2010, s'étend dans le département des Alpes Maritimes en région Provence-Alpes-Côte-D'azur. Elle totalise une superficie totale de 1609 ha intégralement situés en région biogéographique méditerranéenne.

Composé de chaînons calcaires, ce site présente des milieux remarquables du thermo-méditerranéen avec différents stades de dégradation de peuplements de la série du Caroubier. Recouvert à 50% par des landes, broussailles, maquis et garrigues, cette ZSC propose néanmoins une belle diversité d'habitats avec des espaces

de pelouses sèches, d'affleurements rocheux et de formations forestières de résineux et de non résineux.

Site désigné par la présence d'une très forte richesse floristique avec près de 130 espèces patrimoniales, dont au moins 17 espèces protégées. Cette ZSC revêt une importance mondiale pour la conservation de la Nivéole de Nice, espèce rare et endémique, ainsi qu'une importance nationale pour la conservation du Phyllodactyle d'Europe (reptile) et du Spélerpès de Strinati (amphibien). On mentionnera également l'intérêt du site pour la conservation de la Noctuelle des Peucédans (papillon).

ZSC FR9301996 - CAP FERRAT

La ZSC « Cap Ferrat » (FR9301996) s'étend au large des côtes du département des Alpes-Maritimes en région Provence-Alpes-Côte-D'azur. Elle couvre une superficie totale de 8 959 ha intégralement situés en région biogéographique méditerranéenne.

Centré sur le Cap Ferrat et la baie de Beaulieu à Cap d'Ail, ce site est uniquement constitué de mer et bras de mer à l'exception de la fine frange littorale qu'il intègre et sur laquelle des habitats rocheux remarquables ont été identifiés, en particulier les tombants et pentes. Par ailleurs, la zone abrite des espaces encore préservés d'herbiers de Posidonies ou de Cymodocées.

Le site est régulièrement fréquenté par des populations de Grand Dauphins, tandis que plus au large d'autres mammifères marins ont pu être observés (rorqual commun, cachalot, dauphin bleu et blanc...)

ZSC FR9301569 - VALLONS OBSCURS DE NICE ET DE SAINT BLAISE

La ZSC « Vallons obscurs de Nice et de Saint Blaise » (FR9301569) est intégralement localisée dans le département des Alpes-Maritimes en région Provence-Alpes-Côte-D'azur. Elle s'étend sur 453 ha en région biogéographique méditerranéenne.

Site désigné compte tenu de la morphologie très particulière, avec des vallons humides, ombragés, très étroits et exceptionnellement profonds. Le microclimat qui y règne assure le maintien d'une flore subtropicale humide et diverses fougères. Majoritairement peuplée par des landes, broussailles, maquis et garrigues, une végétation très spécifique se développe au fond des vallons. Le site compte ainsi 4 habitats d'intérêt communautaire prioritaires.

Encore relativement mal connu ce site héberge cinq espèces d'intérêt communautaire inscrites à l'annexe II de la Directive Habitats. L'intérêt du site réside surtout en la présence du Spélerpès de Strinatii. Le cortège faunistique local se compose également d'invertébrés avec des populations de Grand Capricorne, de Laineuse du Prunellier ou encore de Lucane cerf-volant.

6.2.2 DIAGNOSTIC ECOLOGIQUE

L'aire d'étude immédiate est majoritairement composée d'infrastructures ferroviaires et routières ainsi que de zones urbanisées. Les jardins et parcs, correspondant à des alignements d'arbres et des parterres fleuris situés aux abords de la gare ou à une partie du square du colonel Jean-Pierre, représentent moins de 2% de la superficie totale de l'aire d'étude immédiate. Le patrimoine naturel local est réduit à un pool d'espèces volontiers commensales de l'Homme (Moineau domestique, martinets, tarente...).

Absence d'habitats naturels, seules des formations associées aux jardins sont recensées. Aucun habitat d'intérêt communautaire n'est donc identifié au sein de l'aire d'étude.

De même aucune espèce végétale ou animale d'intérêt communautaire n'a été recensée ou n'est pressentie au sein de l'aire d'étude immédiate fortement artificialisée.

A noter que les bâtiments pourraient accueillir des espèces anthropophiles de chiroptères, sans qu'aucune espèce inscrite à l'annexe II de la Directive Habitats ne soit pressentie.

6.2.3 EVALUATION DES LIENS FONCTIONNELS ENTRE LE(S) ZSC ET ZPS ENVIRONNANTES DANS LE PERIMETRE D'ETUDE

La dimension fonctionnelle est fortement restreinte au regard du positionnement en centre urbain.

6.2.4 INCIDENCES EN PHASE TRAVAUX ET EXPLOITATION

Les emprises travaux, les accès, les zones de stockage, la base vie, etc. se situent dans des emprises complétement artificialisées. Les rares espaces verts et alignements d'arbres ornementaux sont tous localisés hors emprise travaux, aux abords de la gare. Aucune incidence n'est attendue, du fait de l'absence d'habitat ou d'espèce d'intérêt communautaire. La très forte artificialisation de cet espace ne présente pas de lien fonctionnel avec les sites Natura 2000, y compris le plus proche. Aucune incidence indirecte n'est donc pressentie.

A noter également qu'aucune destruction de bâtiments et aucun travaux sur ces derniers ne sont prévus.

6.2.5 MESURES DESTINEES A SUPPRIMER OU REDUIRE LES EFFETS DOMMAGEABLES

Aucune mesure spécifique vis-à-vis du réseau Natura 2000 n'est nécessaire.

Les mesures prévues dans le cadre de l'étude d'impact au titre des espèces protégées en droit français sont présentées aux chapitres 4.2.6 et 4.4.