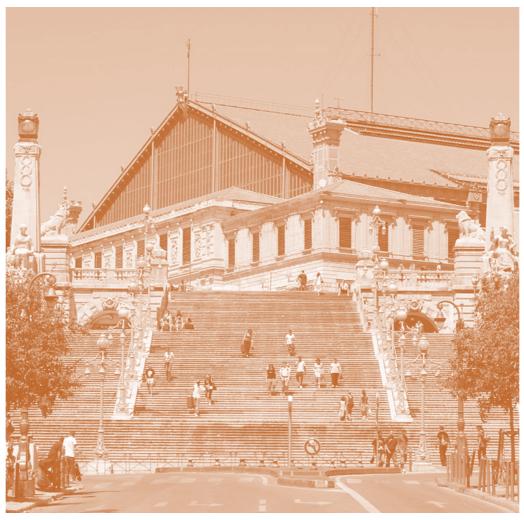
PIÈCE C TOME 2

ÉTUDE D'IMPACT CAHIERS TERRITORIAUX

NICE SAINT-ROCH







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





PIECE C: TOME 2 - CAHIERS TERRITORIAUX - NICE SAINT-ROCH

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).



PIECE C: TOME 2 - CAHIERS TERRITORIAUX - NICE SAINT-ROCH

			3.2.	7 Réseaux et servitudes d'utilité publique	24	3.8.3 Documents cadres
ON	1MAIRE		3.2.8	8 Documents cadres	27 3	3.9 CADRE DE VIE ET SANTÉ HUMAINE6
1	PRÉSENTATION DE L'OPÉRATION	. 7 3.	.3 Мов	ILITÉS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	28	3.9.1 Environnement sonore6
1.1	À QUOI SERT L'OPÉRATION	.7	3.3.	1 Réseau routier	28	3.9.2 Qualité de l'air6
	1.1.1 Situation actuelle des Mobilités ferroviaires		3.3.	2 Transports en commun urbains et intermodalité	28	3.9.3 Vibrations
	1.1.2 Les fonctionnalités recherchées		3.3.	3 Documents cadres	29	3.9.4 Ambiance lumineuse
12	DESCRIPTION DE L'OPÉRATION	3	4 Milie	EU PHYSIQUE (HORS EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES)	32	3.9.5 Odeurs et fumées
	1.2.1 Localisation de l'opération		3.4.	1 Climat et risques associés	32	3.9.6 Documents cadres
1.3	DESCRIPTION DE L'OPÉRATION		3.4.2	2 Géologie et risques associés	33 3	3.10 ENERGIE, GES ET BILAN CARBONE
	1.3.1 Localisation de l'opération		3.4.3	3 Relief et topographie	35	3.10.1 Energie
	1.3.2 Présentation générale des aménagements	3		IRONNEMENT PHYSIQUE : EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLI	.ES	3.10.2 Vulnérabilité au changement climatique7
	1.3.3 Aménagements ferroviaires		36			3.10.3 Gaz à effet de serre7
	1.3.4 Autres aménagements			1 Hydrogéologie		3.10.4 Synthèse des enjeux environnementaux7
1 1	ORGANISATION DES TRAVAUX			2 Eaux superficielles	40 4	INCIDENCES ET MESURES
1.7	1.4.1 Bases travaux			3 Risques naturels liés aux eaux souterraines et erficielles	/1	4.1 MESURES D'ÉVITEMENT
	1.4.2 Plan de circulation en phase de réalisation			4 Documents cadres		4.2 LES INCIDENCES ET MESURES EN PHASE DE RÉALISATION
	1.4.3 Durée et phasage des travaux			EU NATUREL		4.2.1 Les incidences en termes de mobilités et d'infrastractures
	1.4.4 Gestion des déblais / matériaux			1 Contexte écologique		de transport
		10		2 Moyens déployés		4.2.2 Les incidences et mesures sur le milieu humain
2 > A 14	PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTIONS SONNABLES EXAMINÉES	1.1		3 Les habitats		4.2.3 Les incidences et mesures sur le milieu physique (hors
\A I\	LES PRINCIPAUX ENJEUX DU TERRITOIRE VIS-À-VIS DU PROJET			4 La flore		eaux souterraines et superficielles)
2.1	LES VARIANTES ENVISAGÉES	1 4 1 <i>1</i>		5 Les invertébrés		4.2.4 Les incidences et mesures sur les eaux souterraines et superficielles
۷.۷	2.2.1 Concertation de 2019	1 4 1 <i>1</i>		6 Les amphibiens		4.2.5 Les incidences et mesures sur le milieu naturel
	2.2.2 Les enseignements de la concertation			•		
	•			7 Les reptiles		4.2.6 Les incidences et mesures sur les zones humides
3	ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	15		8 Les oiseaux		4.2.7 Les incidences et mesures sur le patrimoine et le paysage
3.1	INTRODUCTION	15		9 Les mammifères		4.2.8 Les incidences et mesures sur le cadre de vie et la santé
	3.1.1 Organisation du chapitre	2		10 Enjeux fonctionnels – continuités écologiques		humaine9
	3.1.2 Aires d'étude	15 ^{3.}		ES HUMIDES		4.2.9 Les incidences et mesures sur l'énergie, les GES et le
3.2	MILIEU HUMAIN ET SOCIO-ECONOMIE	17	3.7.	1 Réglementation		Bilan Carbone
	3.2.1 Organisation administrative, occupation du sol et foncier.	17	3.7.2	2 Inventaire départemental des zones humides		4.2.10 Synthèse des incidences et mesures en phase de réalisation
	3.2.2 Urbanisme réglementaire	18	3.7.	· ·		4.3 LES INCIDENCES ET MESURES EN PHASE DE FONCTIONNEMENT ET E
	3.2.3 Éléments socio-économiques			4 Synthèse sur les zones humides	F	PHASE DE MAINTENANCE
	3.2.4 Activités économiques	20 ^{3.}		SAGE ET PATRIMOINE CULTUREL		4.3.1 Les incidences sur les mobilités et les infrastrucures de
	3.2.5 Tourisme, loisirs et liaisons douces	21	3.8.	, 0		transportS
	3.2.6 Risques technologiques et pollution	21	3.8.2	2 Patrimoine culturel	58	4.3.2 Les incidences et mesures sur le milieu humain9





PIECE C: TOME 2 - CAHIERS TERRITORIAUX - NICE SAINT-ROCH

		Les incidences et mesures sur le milieu physique (hors souterraines et superficielles)97
		Les incidences et mesures sur les eaux souterraines et icielles
	4.3.5	Les incidences et mesures sur le milieu naturel100
	4.3.6	Les incidences et mesures sur les zones humides 102
		Les incidences et mesures sur le patrimoine et le ge102
		Les incidences et mesures sur le cadre de vie et la santé ne102
		Les incidences et mesures sur l'énergie, les GES et le bilan ne110
		Synthèse des incidences et mesures en phase de onnement et maintenance111
4.4	MODAL	ITÉS DE SUIVI DES MESURES ET COÛTS113
		Modalites de suivi des mesures avant la phase de ation : Actualisation des informations113
		Modalités de suivi des mesures en phase de réalisation : isation environnementale de la phase chantier113
		Modalités de suivi des mesures en phase de onnement et de maintenance114
	4.4.4	Coût des mesures114
5 PRO		YSE DES EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES EXISTANTS OU APPROUVÉS115
5.1	PROJE	TS PRIS EN COMPTE DANS L'ANALYSE DES EFFETS CUMULÉS 115
5.2	PROJE	T DU SMR « TECHNICENTRE AZUR »
	5.2.1	Présentation du projet116
	5.2.2	Analyse des effets cumulés du projet116
6	EVAL	UATION DES INCIDENCES NATURA 2000118
6.1		RÈGLEMENTAIRE118
	6.1.1	Objet de l'évaluation des incidences Natura 2000 118
	6.1.2	Démarche de l'évaluation des incidences Natura 2000 118
6.2	EVALU	ATION DES INCIDENCES NATURA 2000
	6.2.1	Localisation et présentation du projet120
	6.2.2	Contexte environnemental général
		Présentation des sites Natura 2000 concernés par le
	6.2.4	Caractérisation des incidences Natura 2000120

5.2.5	Mesures destinées à supprimer ou réduire les effets	
domm	nageables	. 120





PIECE C: TOME 2 - CAHIERS TERRITORIAUX - NICE SAINT-ROCH

TABLE DES ILLUSTRATIONS

FIGURE 1: HALTE PONT-MICHEL (SYSTRA 2018)	7
FIGURE 2: PLAN DE L'ORGANISATION FONCTIONNELLE PREVUE SUR LE FAISCEA	ıU
DE NICE SAINT-ROCH (CONCERTATION 2019)	9
FIGURE 3: IMPLANTATION DU CANIVEAU BORDURE SOUS BALLAST (SYSTRA, 20	21)
	12
FIGURE 4: LOCALISATION DU PONT MICHEL PAR RAPPORT AU SITE DE NICE SAI	NT-
ROCH (SYSTRA, 2021)	13
FIGURE 5 : ACCES AU SITE DE NICE SAINT-ROCH (SYSTRA, 2021)	
FIGURE 6 : ACCES A LA ZONE DE CHANTIER (SYSTRA, 2021)	13
FIGURE 7 : EMPRISES FERROVIAIRES NICE ST-ROCH	14
FIGURE 8 : LE SITE DE LA GARE DE ST-ROCH	
FIGURE 9 : POPULATION PAR GRANDES TRANCHES D'AGES (SOURCE : INSEE)	
FIGURE 10: HALLE SPADA, AU SUD DU SITE DE NICE SAINT-ROCH (GOOGLE MAP	S)
	21
FIGURE 11CASERNE AUVARE, AU SUD DU SITE DE NICE SAINT-ROCH (GOOGLE	
MAPS)	
FIGURE 12 : HOTEL ESATITUDE, RUE DE ROQUEBILLIERE (SYSTRA 2018)	
FIGURE 13 : SOURCES POTENTIELLES DE POLLUTIONS AU DROIT DU FUTUR ATEI	
DE MAINTENANCE DES TER DE NICE SAINT-ROCH (SOL-2E, 2018)	22
FIGURE 14: LOCALISATION DES INDICES ORGANOLEPTIQUES DE POLLUTION	
(ODEUR, COULEUR) AU NIVEAU DE LA STATION-SERVICE ET AU NIVEAU DE	
VOIES SUD (SOL-2E, 2018)	
FIGURE 15 : SCHEMA DU RESEAU PLUVIAL (ETUDE SPECIFIQUE POUR LE PROJET	
SMR TER AZUR, 2018, REGION)	
FIGURE 16 : PLAN DES SERVITUDES (PLUM NICE)	
FIGURE 17 : PENETRANTE DU PAILLON (GOOGLE MAPS)	
FIGURE 18: EXTRAIT DU PLAN DU RESEAU (LIGNES D'AZUR)	
FIGURE 19 : EXTRAIT DU SCHEMA DIRECTEUR DES MOBILITES A L'HORIZON 2031 DU PDU (SOURCE : PLUM NICE COTE D'AZUR)	
FIGURE 20 : EXTRAIT DU PPRNP SEISMES DE NICE (PPRNP DE JANVIER 2019)	
FIGURE 21: EXPOSITION AU RETRAIT GONFLEMENT DES ARGILES (GEORISQUES	
FIGURE 22: POINTS D'EAU DE LA BSS (INFOTERRE.BRGM.FR)	
FIGURE 23 : CARTE DE SYNTHESE DE L'ESTIMATION DEBITS DE POINTE (RAPPOR	
DE PRESENTATION DU PPRI)	
FIGURE 24 : LOCALISATION DE LA SECTION DU PAILLON (RAPPORT DE	40
PRESENTATION DU PPRI DU PAILLON)	40
FIGURE 25 : RISOUE DE REMONTEE DE NAPPE	
FIGURE 26 : CARTE DE SITUATION DES COMMUNES TRI DE NICE-CANNES-	
MANDELIEU (RAPPORT EXPLICATIF DE LA CARTOGRAPHIE DU TRI NICE-	
CANNES-MANDELIEU, DECEMBRE 2013)	42
FIGURE 27 : CARTE DE SYNTHESE DES SURFACES INONDABLES (CARTOGRAPHIE	
TRI NICE-CANNES-MANDELIEU, DECEMBRE 2013)	
FIGURE 28 : HAUTEURS DE RUISSELLEMENT POUR UNE PLUIE D'OCCURRENCE	
CENTENNALE EN L'ETAT ACTUEL POUR UNE PERMEABILITE FORTE (ETUDE	
EGIS 2018)	
FIGURE 29 : PRESENTATION DES TESTS DE PERMEABILITE SUR LE SITE DE L'ATEL	IER
FERROVIAIRE (SOL-2E)	43
FIGURE 30 : GESTION DE LA RESSOURCE EN EAU A L'ECHELLE LOCALE	45
FIGURE 31 : GESTION DU RISQUE INONDATION A L'ECHELLE LOCALE	45
FIGURE 32 : LOCALISATION DU PAPI PAILLONS (SOURCE : SMIAGE)	46
FIGURE 33: LOCALISATION DE L'AIRE D'ETUDE IMMEDIATE AU SEIN DU RESEAU	l
ECOLOGIQUE DU PLUM DE NICE COTE D'AZUR	50

FIGURE 34 : ANCIENNE ABBAYE DE SAINT-PONS -SUR LA COLLINE DE CIMI (SYSTRA 2018)	
FIGURE 35 : VUE VERS LA HALTE PONT-MICHEL, L'AVENUE PIERRE SEMAR	D ET LE
MONT-GROS (SYSTRA 2018)	
FIGURE 36 : OBSERVATOIRE ET VILLA SCHMITZ (SYSTRA 2018)	58
FIGURE 37 : MONUMENTS HISTORIQUES INTERCEPTANT L'AIRE D'ETUDE ((SOURCE
: ATLAS DES PATRIMOINES ; IMAGES WIKIPEDIA)	58
FIGURE 38 : PLACE DU PALIO, PATRIMOINE PAYSAGER A PROTEGER AU TI	TRE DU
PLU (GOOGLE MAPS)	
FIGURE 39 : LOCALISATION DES ZONES ARCHEOLOGIQUES DE SAISINE (AR	
PREFECTORAL DU 31 JUILLET 2003)	
FIGURE 40 : CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPOF	
TERRESTRE (SOURCE : DDTM, 2016)	
FIGURE 41 : PLAN DE LOCALISATION DES MESURES DE BRUIT REALISEES A	
NIVEAU DE NICE SAINT-ROCH (EGIS, 2021)	
FIGURE 42 : FICHE DE SYNTHESE DES RESULTATS DE MESURE AU PF01_06	
FIGURE 43: LOCALISATION DES STATIONS ATMOSUD RETENUES (SOURCE	
ATMOSUD)	
FIGURE 44 : PHENOMENES VIBRO-ACOUSTIQUES AU PASSAGE D'UN TRAII	
FIGURE 45 : POLLUTION LUMINEUSE DANS L'AIRE D'ETUDE (AVEX-ASSO.C	•
FIGURE 46 : TERRITOIRE COUVERT PAR LE PPA DES ALPES MARITIMES (SO	
PPA 06 – OBJECTIF 2025)	
FIGURE 47 : OBJECTIFS 2025 DU PPA DES ALPES-MARITIMES (SOURCE : PP	
OBJECTIF 2025)	
FIGURE 48 : EVOLUTION DE LA CONSOMMATION D'ENERGIE EN TEP (TON	
EQUIVALENT PETROLE) A NICE (SOURCE : D'APRES BASE DE DONNEE	
/ ATMOSUD)	75
FIGURE 49 : CONSOMMATION ENERGETIQUE EN TEP (TONNES EQUIVALE	
PETROLE) A NICE (SOURCE : D'APRES BASE DE DONNEES CIGALE / AT	
FIGURE 50 : ORIGINE DE L'ENERGIE CONSOMMEE A NICE (SOURCE : D'APF	
DE DONNEES CIGALE / ATMOSUD)	75
FIGURE 51 : SECTEURS DE PRODUCTION D'ENERGIE A NICE (SOURCE : D'A	
BASE DE DONNEES CIGALE / ATMOSUD)	76
FIGURE 52: HIERARCHISATION DES NIVEAUX DE SENSIBILITE	80
FIGURE 53: RECOMMANDATIONS AUX TRAVAILLEURS (PLAN NATIONAL C	CANICULE,
2018)	84
FIGURE 54: IMPLANTATION DU CANIVEAU BORDURE SOUS BALLAST (SYST	ΓRA,
2021)	
FIGURE 55 : CANIVEAU BORDURE (KERBDRAIN)	
FIGURE 56 - REPRESENTATION SCHEMATIQUE D'UNE ECHAPPATOIRE POL	
PETITE FAUNE (SOURCE : ECOSPHERE)	
FIGURE 57 - EXEMPLE D'ECHAPPATOIRE POUR LA PETITE FAUNE (SOURCE	
ECOSPHERE)	
FIGURE 58 : HYPOTHESES DE TRAFIC FERROVIAIRE – SECTION NICE VILLE -	
ROCH – US = UNITES SIMPLES / UM = UNITES MULTIPLES (SNCF RESE	
·	
2021)FIGURE 59 : SECTEURS D'AMENAGEMENTS DANS LE SECTEUR DE NICE ST	
EXTENSION DU REMISAGE TER ET AMENAGEMENTS SUR LA LIGNE N	
(SYSTRA/EGIS, 2021)	
FIGURE 60 : IMPACT FERROVIAIRE : EVOLUTION DES NIVEAUX SONORES E	
FAÇADE DES HABITATIONS - NIVEAUX SONORES EN SITUATION PROJ	IFT.
PHASE 2 (EGIS, 2021)	

FIGURE 61 : PROBABILITE DE PERCEPTION VIBRATOIRE POTENTIELLE EN FONCTION
DE LA PRESENCE DE BATIMENTS SENSIBLES POUR UNE VOIE FERREE SANS
AIGUILLAGE / APPAREIL DE VOIE10
FIGURE 62 : PROBABILITE DE PERCEPTION VIBRATOIRE POTENTIELLE EN FONCTION
DE LA PRESENCE DE BATIMENTS SENSIBLES POUR UNE VOIE FERREE AVEC
AIGUILLAGE / APPAREIL DE VOIE10
FIGURE 63 : IDENTIFICATION DES PROBABILITES DE PERCEPTION VIBRATOIRE A
L'INTERIEUR DES BATIMENTS SITUES A PROXIMITE DIRECTE DES VOIES
FERREES (EGIS, 2021)10

Présentation de l'opération

1 PRESENTATION DE L'OPERATION

1.1 À QUOI SERT L'OPERATION

L'ESSENTIEL

L'opération prévue sur le secteur de Nice Saint Roch a pour objectif d'augmenter la capacité de remisage des TER sur le site et de pouvoir transférer les trains vides pouvant gêner les circulations.

Cette opération permettra ainsi d'accompagner l'augmentation du nombre de rames TER nécessaires en phase 2 liée au renforcement des fréquences de desserte entre Cannes et Nice.

1.1.1 SITUATION ACTUELLE DES MOBILITES FERROVIAIRES

L'ESSENTIEL

L'aire d'étude rapprochée est marquée par la présence du site ferroviaire de Nice Saint-Roch qui est un site stratégique qui fonctionne en complément du site de Cannes Marchandises, pour offrir un appui logistique local et répondre aux enjeux ferroviaires de l'aire niçoise et plus largement jusqu'à la frontière italienne.

Elle accueille également la halte TER de Nice Pont-Michel.

L'aire d'étude comprend plusieurs infrastructures ferroviaires :

- le site ferroviaire de Nice Saint-Roch :
- la halte TER de Nice Pont-Michel.

Le faisceau ferré quant à lui peut être décomposé en trois zones :

- la voie principale de la ligne Nice-Breil desservant notamment la halte de Pont-Michel ;
- les voies de service à l'est des voies principales desservant l'atelier de maintenance actuel;
- les voies de services à l'ouest des voies principales desservant l'atelier TGV et les voies liés aux travaux d'entretien du réseau.

SITE FERROVIAIRE DE NICE SAINT-ROCH

Le site de Nice Saint-Roch est un site stratégique pour les différentes entités de la SNCF. Il fonctionne en complément du site de Cannes Marchandises, pour offrir un appui logistique local et répondre aux enjeux ferroviaires de l'aire niçoise et plus largement jusqu'à la frontière italienne. Il assure de multiples fonctions :

- le rôle de gare, avec la halte de Pont Michel, à voie unique, est située au nord du site, sous la voirie du même nom ;
- le remisage et la maintenance des TGV ;
- la maintenance des TER qui occupe l'ensemble de l'espace situé dans les emprises ferroviaires à l'est des voies principales;
- la réception, le chargement et le déchargement de trains de marchandises sur des voies dites de « débord » équipées d'un quai;
- le remisage des trains de maintenance et de travaux de la ligne Marseille-Vintimille;
- le stockage des matériaux nécessaires à l'entretien de l'infrastructure;
- l'accueil des bureaux et des locaux de stockage SNCF.

HALTE TER DE NICE-PONT-MICHEL

La halte de Nice-Pont-Michel est une halte à accès libre, opérée par la SNCF, au carrefour des quartiers de Roquebillière, Saint-Roch et Pasteur.

Mise en service en 2014, elle dispose d'un ascenseur permettant l'accès des personnes à mobilité réduite au quai unique que borde une voie simple. Pour pallier l'absence de guichet, elle se dote d'un automate destiné à l'achat des titres de transport TER.

Elle est desservie quotidiennement par une dizaine de liaisons de la ligne TER PACA Nice-Ville à Breil-sur-Roya, via Drap-Cantaron ou Tende.

La gare de Nice Pont-Michel est, parmi les 4 gares de Nice, celle qui accueille le moins de voyageurs (données 2019, source SNCF) :

• Nice Ville: 9 517 119 voyageurs;

Nice Riquier: 2 512 599 voyageurs;

Nice Saint-Augustin: 1 668 234 voyageurs;

Nice Pont Michel: 26 770 voyageurs.



Figure 1 : halte Pont-Michel (SYSTRA 2018)

1.1.2 LES FONCTIONNALITES RECHERCHEES

L'objectif des aménagements sur le site de Nice Saint-Roch est :

- d'augmenter la capacité de remisage des TER (stationnement des trains) de maintenance courante (entretien) des TER, dont la desserte sera renforcée sur le secteur niçois,
- de transférer les trains vides qui gênent aujourd'hui les circulations de trains en gare de Nice-Ville sur les voies principales.

L'opération permettra ainsi d'accompagner l'augmentation du nombre de rames TER nécessaires en phase 2 liée au renforcement des fréquences (nombre de trains dans l'offre) prévue entre Cannes et Nice.

Les opérations de maintenance lourde (niveau 3) de la navette azuréenne s'effectueront sur le nouveau site du technicentre de Nice st Roch équipé pour les automoteurs électriques. Cette installation, prévue d'être mise en service en 2025, ne fait pas partie du « projet des phases 1 & 2 ».

Cette opération est compatible avec des projets d'augmentation de capacité sur la ligne Nice-Breil et avec la création d'un technicentre TER pour entretenir les rames de la navette azuréenne au niveau de maintenance le plus élevé.

Le projet HPMV (Haute Performance Marseille Vintimille) modifiera la signalisation entre St Marcel (Bouches du Rhône) et Vintimille (Italie) 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 2 ou 3 hybride installée préalablement sur des postes d'aiguillage de type Argos.

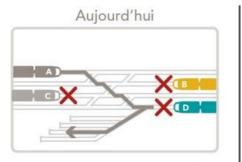
Les installations proposées, combinées avec le nouveau système de signalisation ERTMS (European Rail Traffic Management System) N2 ou N3 hybride, dont la réalisation prévue préalablement aux travaux de la phase 2 du projet permettra de réduire l'espacement entre deux trains successifs, visent à la fois à renforcer la robustesse du réseau et à augmenter la desserte TER et rendent possible la mise en place de différents schémas de services plus denses.

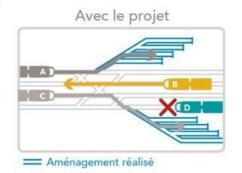
Les aménagements prévus en phases 1 et 2 portent essentiellement sur l'amélioration du fonctionnement du réseau existant en apportant des réponses à des problèmes structurels.

Les différents types d'aménagement réalisés sur le site de Nice Saint-Roch sont de types **remisages adaptés** :









décaissement), des modifications de la signalisation, la reprise des caténaires, ainsi que la mise en place d'un dispositif d'assainissement et de drainage permettant d'anticiper et de gérer les effets sur le ruissellement des eaux pluviales.

Les aménagements consisteront à créer cinq voies de remisage / maintenance des TER à quai de 220 m, avec une nouvelle entrée/sortie sur la ligne Nice – Breil sur le faisceau impair (côté Nord-Ouest).

Une entrée/sortie du faisceau de voies TGV/Maintenance et travaux existe déjà au sud du site sur la ligne Nice-Breil. Les voies de remisage seront connectées au faisceau de voies TGV/Maintenance et travaux par une voie en tiroir (c'est-à-dire en impasse), au nord du site. Ainsi, l'ensemble des voies (existantes et créées) pourront bénéficier des deux entrées/sorties.

Pour pouvoir implanter ces voies et leurs accès, la section de doubles voies entre Nice Ville et Pont-Michel sera raccourcie d'environ 250 m.

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 DESCRIPTION DE L'OPERATION

1.2.1 LOCALISATION DE L'OPERATION

L'opération de Nice St Roch concerne le site de remisage des trains de Nice Saint-Roch à l'est de la gare de Nice Ville, desservie par les lignes Marseille – Vintimille et Nice – Breil-sur-Roya.

L'opération est localisée sur la carte page précédente.

1.3 DESCRIPTION DE L'OPERATION

1.3.1 LOCALISATION DE L'OPERATION

L'opération de Nice St Roch concerne le site de remisage des trains de Nice Saint-Roch à l'est de la gare de Nice Ville, desservie par les lignes Marseille – Vintimille et Nice – Breil-sur-Roya.

L'opération est localisée sur la carte page précédente.

1.3.2 PRESENTATION GENERALE DES AMENAGEMENTS

L'ESSENTIEL

Les aménagements consisteront à créer cinq voies de remisage/maintenance des TER à quai, avec une nouvelle entrée/sortie sur la ligne Nice-Breil côté nord-ouest.

L'ensemble des voies seront connectées au faisceau de voies TGV/Maintenance et travaux par une voie en « tiroir » (impasse) au nord du site, afin de bénéficier des deux entrées/sorties.

Outre les aménagements de voies et de quais, l'opération intègre la réalisation des structures d'assise des nouvelles voies (peu de

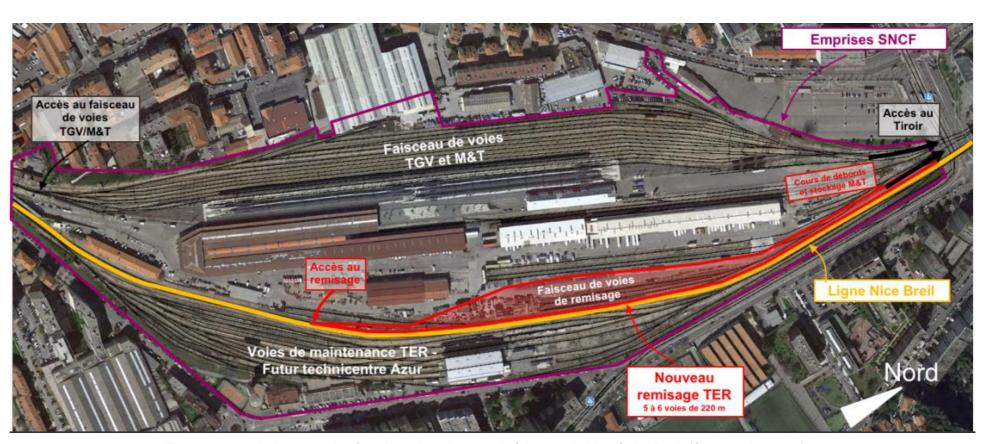
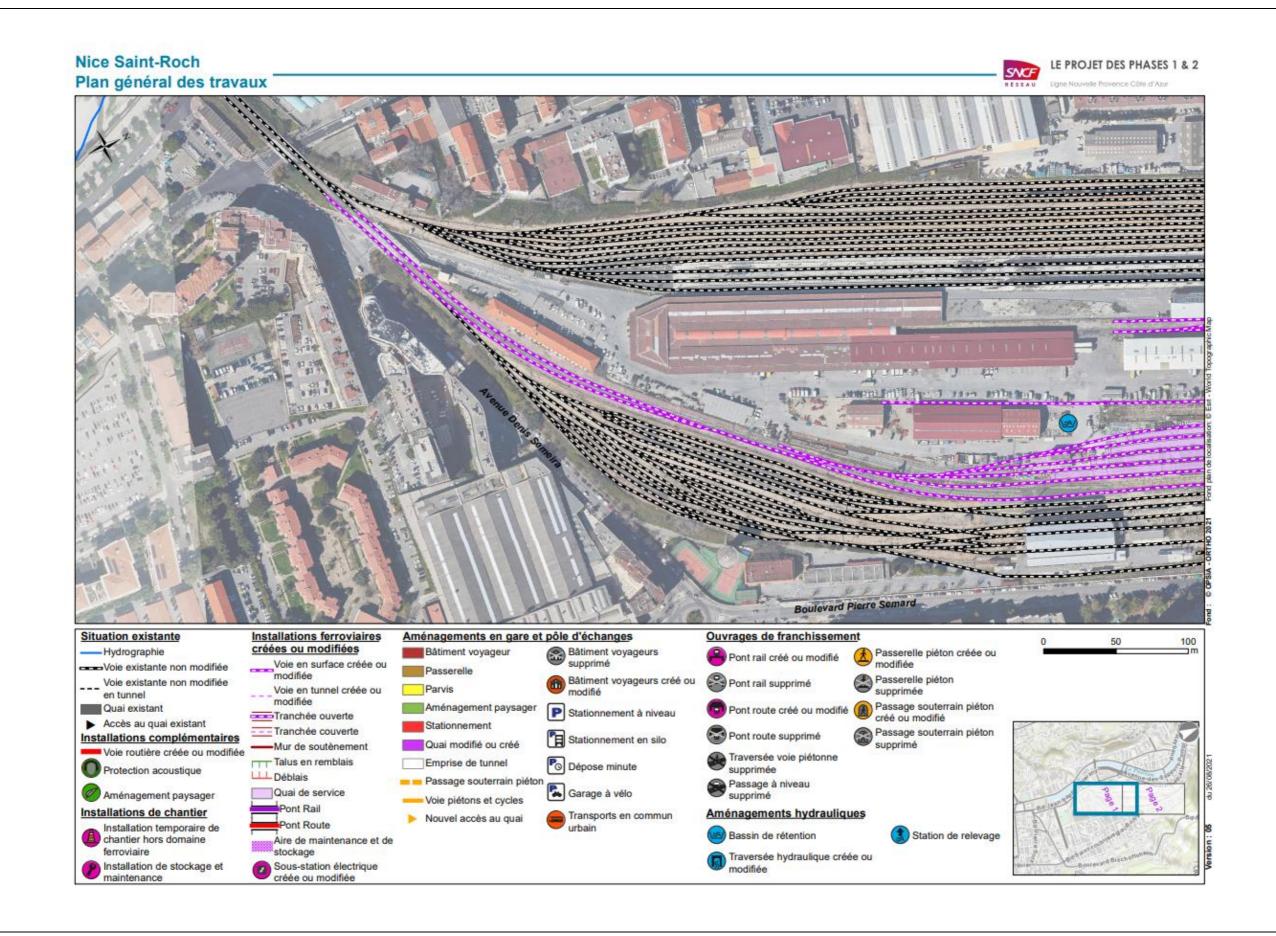
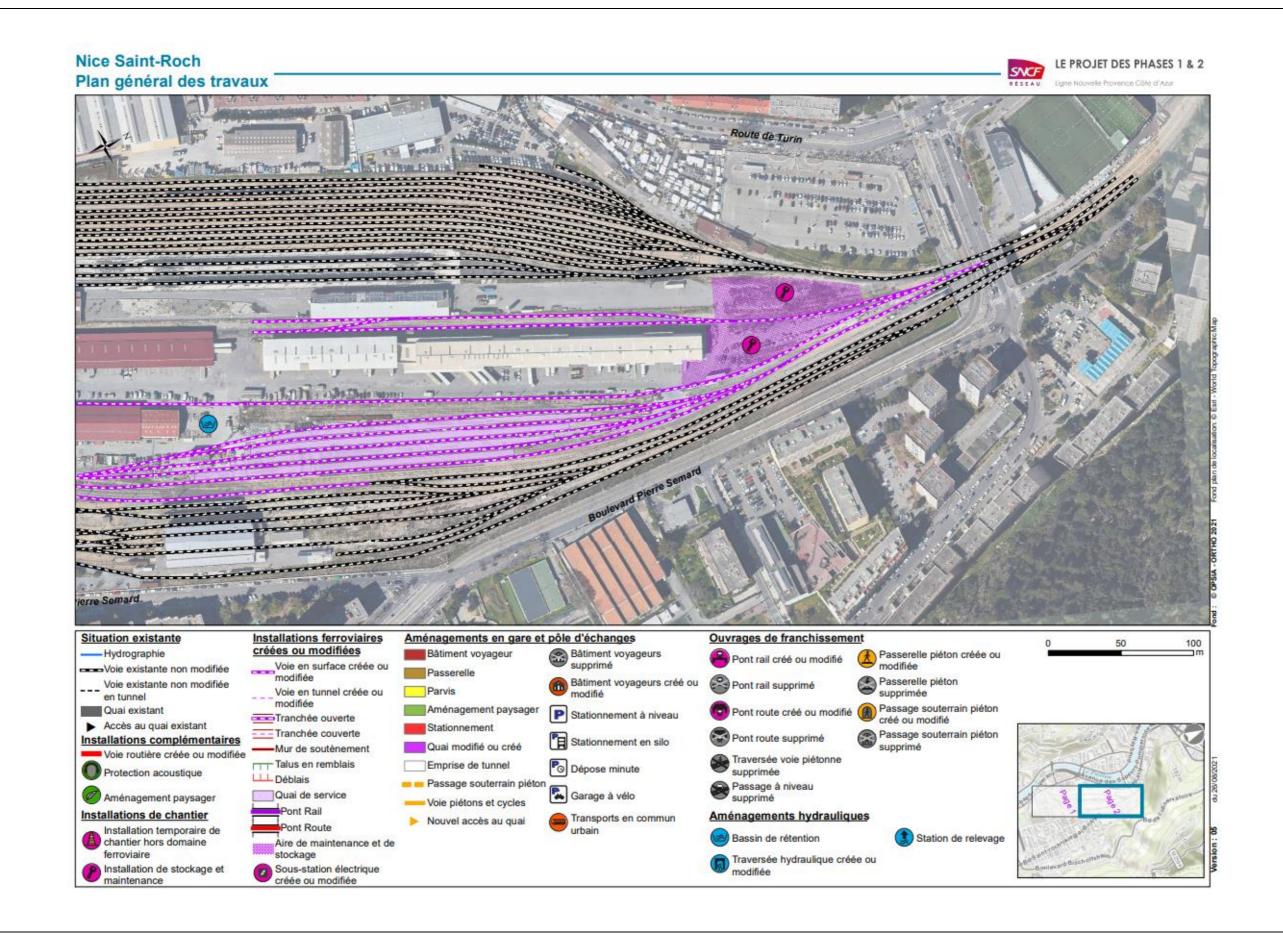


Figure 2 : plan de l'organisation fonctionnelle prévue sur le faisceau de Nice Saint-Roch (Concertation 2019)



SNCF





1.3.3 AMENAGEMENTS FERROVIAIRES

VOIES

Sur les voies principales à l'ouest, les rayons des courbes sont modifiés pour permettre une variation progressive du tracé nécessaire lorsque la vitesse est supérieure à 60km/h.

La vitesse de référence pour cette portion de ligne est de 70km/h.

Cinq voies de remisage sont prévues dans le faisceau, ces voies sont suffisamment espacées pour permettre l'implantation de quais bas de service de hauteur 385 mm par rapport au sommet du rail pour faciliter les opérations de nettoyage des rames.

Un chemin carrossable est prévu au nord du faisceau et des passages planchéiés doivent permettre d'accéder aux quais de service.

QUAIS

Le site de remisage TER de Nice Saint-Roch comportera 4 quais parallèles, dont chaque extrémité est décalée.

Les quais auront les caractéristiques suivantes :

- longueur utile de 220m;
- largeur de 4,80 m;
- hauteur de 0,385 m.

Une partie du tracé des voies est en courbe. L'implantation des quais devra donc prendre en compte le dévers.

Sur chaque quai, il est prévu un revêtement carrossable en enrobé.

À l'extrémité ouest de chaque quai, une rampe d'accès de 10% est prévue afin de desservir les passages planchéiés utilisés pour la traversée des voies par le personnel.

Un éclairage de service est prévu sur chaque quai.

GEOTECHNIQUE, TERRASSEMENTS, PLATEFORME

L'aménagement du nouveau site de remisage TER va conduire au ripage des voies existantes, à la création de nouvelles voies et de nouveaux quais.

A part les structures d'assise des nouvelles voies, il n'y a pas d'ouvrage géotechnique spécifique en phase définitive (type terrassement ou soutènement).

Au vu du contexte rasant du projet, il y aura **peu de décaissement** de sol pour la création des nouvelles voies. **Une purge et une substitution de 0,70 m en matériaux de corps de remblai** sont prévues en surface, sur 50% du linéaire de terrassement.

OUVRAGES D'ART

Aucune création ou modification d'ouvrage d'art ou de soutènement n'est nécessaire dans le cadre de l'opération.

SIGNALISATION

Des modifications sont apportées à la signalisation ferroviaire : modification de l'ERTMS niveau 2 ou niveau 3 hybride existant, du découpage en compteur d'essieux et en paramétrage du poste Argos préalablement installé par le projet HPMV.

La signalisation sera équipée d'ERTMS niveau 2 ou niveau 3 hybride sur la portion à double voie. Les voies de service ne seront pas équipées de circuits de voies.

CATENAIRE

L'opération prévoit la **dépose de la caténaire existante des voies principales** (voie A, voie B et voie-unique) qui sont équipées par une caténaire. Le faisceau de remisage existant pour les trains de maintenance et de travaux n'est pas électrifié. Les voies de "débord" existantes ne sont pas électrifiées.

Les voies projetées seront équipées comme suit :

- les voies principales (voie A, voie B et voie-unique) seront équipées par une nouvelle caténaire :
- le faisceau de remisage TER de 5 voies sera électrifié et équipé par une ligne de contact simple ;
- la voie 71T (sortie du nouveau faisceau de remisage) et les communications vers la voie 73 et la voie unique seront électrifiés et équipés par une ligne de contact;
- les voies de débord resteront non électrifiées.

1.3.4 AUTRES AMENAGEMENTS

ASSAINISSEMENT ET DRAINAGE

Les eaux de ruissellement sont gérées à la parcelle.

Le schéma de drainage est globalement orienté vers la partie sudouest de la zone là où est situé l'exutoire : le réseau d'eau pluvial de la ville.

Comme il s'agit d'un site de remisage où les circulations se font à vitesse réduite, le drainage usuel préconisé pour la section courante ne sera pas appliqué. Seul un drainage des voies au droit des quais par un dispositif de caniveau à bordure sera mis en place.

Pour la plateforme, en dehors de la zone des quais et en l'absence de désordres constatés jusqu'à présent, la configuration existante sera maintenue.

L'implantation du caniveau bordure respectera le schéma suivant :

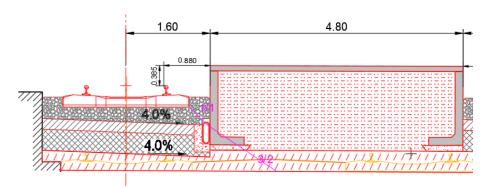


Figure 3 : implantation du caniveau bordure sous ballast (Systra, 2021)

Comme l'exutoire de la zone est le réseau d'eaux pluviales de la ville, dont le niveau de rejet (débit entrant dans le réseau d'eau pluviale) est encadré, il est nécessaire de tamponner les eaux avant rejet. Il est donc prévu la mise en place d'un bassin de rétention dimensionné par la méthode des pluies pour la période de retour décennale, permettant de répondre à la réglementation en vigueur. Sa localisation prévisionnelle est figurée sur les plans de phasage en pages suivantes.

Le débit de rejet est celui préconisé par le PLUi de Nice, soit 0,003 l/s/m² imperméabilisé, soit 39 l/s.

Le volume utile de rétention sera de 670 m³.

Les dimensions préconisées sont donc de 25 m x 13,4 m x 2 m.

Présentation de l'opération

1.4 ORGANISATION DES TRAVAUX

1.4.1 BASES TRAVAUX

Les installations de chantier sont envisagées à l'extrémité nord du site, près du Pont Michel, à l'emplacement de la future cour de débord.



Figure 4 : localisation du Pont Michel par rapport au site de Nice Saint-Roch (Systra, 2021)

Une base vie ainsi que deux aires de stockage sont prévues dans le cadre des travaux.

1.4.2 PLAN DE CIRCULATION EN PHASE DE REALISATION

L'accès au site de Nice Saint-Roch est envisagé par l'avenue Denis Séméria. L'accès à la zone de chantier se fait par les pistes carrossables existantes, le long des entrepôts de transports logistiques.

L'accès aisé au site permet de réaliser une partie des travaux à l'aide de trains-travaux, engins pouvant rouler sur la route et les rails, qui permettront l'approvisionnement de certains matériaux, notamment les rails.



Figure 5 : accès au site de Nice Saint-Roch (Systra, 2021)



Figure 6 : accès à la zone de chantier (Systra, 2021)

1.4.3 DUREE ET PHASAGE DES TRAVAUX

La durée des travaux pour l'opération de Nice Saint-Roch est estimée à 18 mois.

Il s'agit d'une enveloppe globale de la période de travaux, y compris signalisation et essais.

Les travaux sont phasés de la façon suivante :

- les travaux préparatoires de génie civil de la plateforme et les travaux hydrauliques d'assainissement et création du bassin de rétention avec raccordement au réseau existant sont réalisés.
- afin de libérer la future zone de remisage TER, la reconstitution des voies de service M&T (maintenance et travaux) est réalisée.
- la zone de remisage TER est ensuite aménagée. La dépose des installations existantes est réalisée. Puis, le nouveau faisceau de voies est créé. Enfin, la construction des quais et des aménagements (passages planchéiés et chemin carrossable) est réalisée ainsi que la pose de la caténaire.
- les travaux au droit des voies principales sont réalisés. Cela comprend la réduction de la double voie, la création de l'accès au nouveau faisceau de remisage TER et le remaniement caténaire de la zone. Ces travaux sont réalisés sous interruption temporaire des circulations (ITC) des voies principales.

L'enveloppe des travaux plus particulièrement sensibles pour les riverains est d'une durée de 12 mois.

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.

1.4.4 GESTION DES DEBLAIS / MATERIAUX

Comme évoqué dans la description des principaux travaux, il y aura **peu de décaissement** de sol pour la création des nouvelles voies.

Une purge et une substitution de 0,70 m en matériaux de corps de remblai sont prévues en surface sur 50% du linéaire de terrassement.

Les matériaux purgés seront évacués dans des centres de stockage (enfouissement). Des précisions quant à cette gestion des déblais sont apportées dans la partie 4.2 Incidences et mesures en phase de réalisation.



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

La gare de Nice St-Roch est un site de remisage situé dans la vallée du Paillon, sur le départ de la ligne Nice – Breil.

Elle se situe au nord de la couverture du Paillon dans sa traversée du centre de Nice, dans un quartier qui regroupe de l'habitat collectif, des activités d'entrée de ville et de nombreux établissements publics (santé, éducation nationale, sécurité, notamment).

Les aménagements étant réalisés au sein des emprises ferroviaires actuelles, entre le faisceau de voies utilisées pour le remisage des rames TGV et les voies principales de la ligne Nice Breil, les enjeux rencontrés restent globalement limités. L'opération 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.



Figure 7: emprises ferroviaires Nice St-Roch

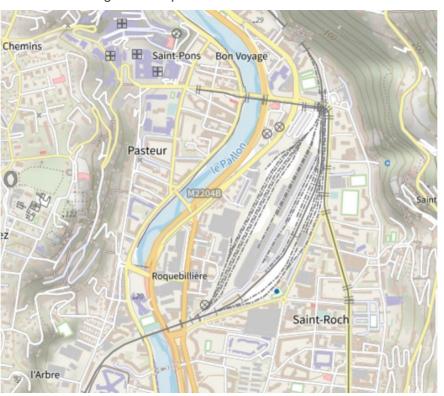


Figure 8 : le site de la gare de St-Roch

2.2 LES VARIANTES ENVISAGEES

Préalablement à la concertation de 2016, deux options avaient été étudiées, dont l'une d'elle consistait à créer un saut de mouton de 800 m de longueur, passant sous les faisceaux de voies. Le saut de mouton se composait d'une trémie d'accès sud et nord avec au milieu une tranchée couverte.

Cette option impliquait des sorties d'emprises ferroviaires au niveau de l'avenue Denis Séméria, des perturbations des circulations routières et ferroviaires ainsi qu'une forte incidence paysagère.

Elle nécessitait également des aménagements depuis le lit mineur du Paillon pour assurer la reprise des fondations des ponts-rails encadrant la traversée du Paillon.

Compte tenu des incidences environnementales engendrées, cette option « saut de mouton » a été écartée.

2.2.1 CONCERTATION DE 2019

Les aménagements proposés ont été les suivants, repris dans la décision ministérielle du 23/06/2020 :

- créer un faisceau de remisage TER avec une nouvelle entrée / sortie sur la ligne Nice / Breil avec 5 à 6 voies nouvelles de 220 mètres ;
- connecter ces voies de remisage au faisceau de voies TGV/ M&T par une voie en tiroir (c'est-à-dire en impasse) au nord du site, ce qui permettra à l'ensemble des voies de bénéficier des 2 entrées/sorties;
- raccourcir d'une centaine de mètres la section de double voie entre Nice Ville et Pont-Michel Pour pouvoir implanter ces voies et leurs accès.

2.2.2 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Les expressions du public sur l'opération Nice Saint-Roch ont été très peu nombreuses et toutes favorables à l'opération.

La décision ministérielle du 23 juin 2020 a retenu la création de voies supplémentaires de remisage en gare de Nice Saint-Roch en phase 2.



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 DU CHAPITRE

Les facteurs environnementaux susceptibles d'être affectés par le projet 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, les eaux souterraines seront

décrites à l'échelle des masses d'eau interceptées par l'aire d'étude rapprochée, les eaux superficielles sont décrites à l'échelle des bassins versants.

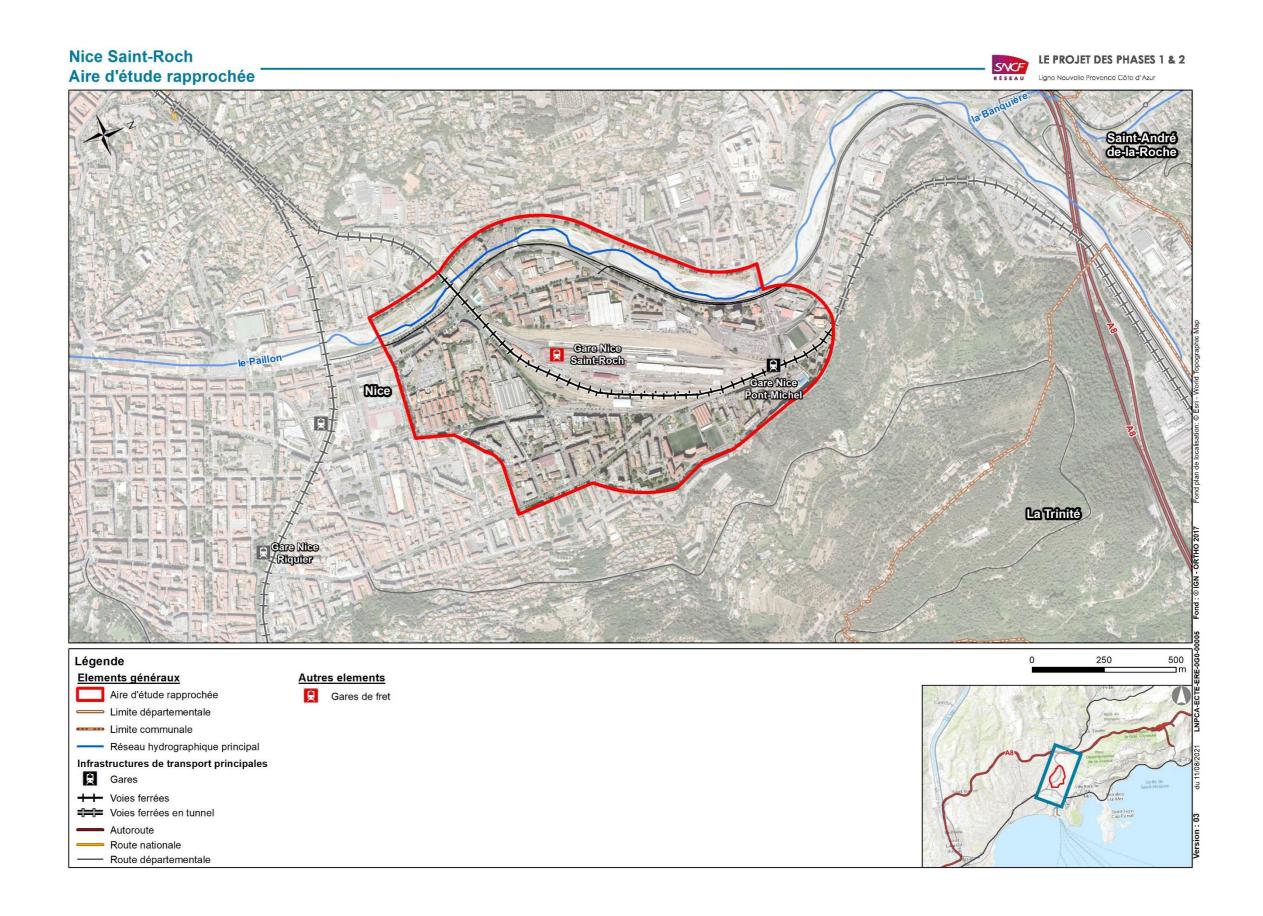
Le milieu naturel est analysé à plusieurs échelles : un rayon de 5 km pour identifier les périmètres de protection contractuelle, un périmètre plus réduit représentant le périmètre potentiel incluant les emprises provisoires et définitives, appelé aire d'étude immédiate.

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		
Milieu humain et socio-	Occupation du sol, foncier	/		
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		
	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	/		
	Réseaux et servitudes d'utilité publique	/		
Infrastructures de transport et circulation	Offre et demande de transport	1		
Milieu physique (hors eaux	Climat et risques associés	Analyse à l'échelle de la station météo la plus proche		
souterraines et superficielles)	Géologie et risques associés	Analyse à l'échelle communale		

	Facteur	Aire d'étude fonctionnelle
	Relief et topographie	Analyse de la topographie à l'échelle de la commune
Environnement physique : eaux	Hydrogéologie	Analyse à l'échelle des masses d'eau souterraines et pouvant être ciblée en cas de données piézométriques
souterraines et superficielles	Eaux superficielles	Analyse à l'échelle des données des documents cadres sur la gestion des eaux et des masses d'eau
	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 et zones	Contexte écologique	Rayon de 5 km autour du projet
humides	Investigations écologiques	Aire d'étude immédiate
Paysage et patrimoine culturel	Paysage	Analyse à l'échelle des sous-unités paysagères et analyse du paysage de proximité « co-visibilités
	Patrimoine	1
Cadre de vie et santé humaine	Environnement sonore	Analyse à l'échelle des points de mesures
	Qualité de l'air	1
	Vibration	1
	Ambiance lumineuse	/
	Odeurs et fumées	/
Energie, GES	Energie	Analyse à l'échelle communale
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).

L'aire d'étude comporte essentiellement des immeubles d'habitations associés à de petits commerces de proximité. La zone est également marquée par des installations industrielles.

SNCF Réseau dispose de la maitrise foncière des terrains concernés par l'opération.

L'opération d'aménagement prévue à Nice Saint Roch s'insère au sein de différentes zones urbaines du **PLU**. Elle intercepte trois emplacements réservés au bénéfice de la métropole Nice Côte d'Azur pour des opérations de voirie.

Aucun Espace Boisé Classé et aucun espace ou élément particulier pour la protection ou la mise en valeur du patrimoine ne sont concernés par le périmètre potentiel d'intervention.

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.

Les activités économiques de la zone d'étude sont représentées essentiellement par le site ferroviaire de Nice Saint-Roch, véritable site logistique stratégique, ainsi que de commerces en pied d'immeuble. Elle accueille la zone d'activités des Abattoirs, ainsi que deux casernes.

Le quartier Saint Roch est peu touristique mais dispose toutefois de quelques hôtels ou résidences pour les professionnels ou les étudiants. Une piscine, un stade et un club de tennis sont présents à proximité immédiate du site ferroviaire.

L'aire d'étude rapprochée comporte quelques jardins et squares, notamment le jardin Jean Gileta. La promenade du Paillon est également une zone de loisirs le long du fleuve.

Deux réseaux cyclables existent dans l'aire d'étude rapprochée au niveau de la rue Escoffier et entre le Pont-Michel et l'avenue Joseph Raybaud.

Les principaux axes de l'aire d'étude rapprochée concernés par le trafic TMD sont les boulevards Pierre Sémard, Virgile Barel et la route de Turin, ainsi que la voie ferrée. Un gazoduc est présent le long du fleuve du Paillon.

Une ICPE est présente, ainsi qu'une trentaine de sites potentiellement pollués issus de la base de données BASIAS.

Un diagnostic de pollution des sols a permis de vérifier la présence d'une pollution aux hydrocarbures sur le site du faisceau ferroviaire, mais celle-ci n'a pas d'incidences sur les eaux souterraines.

L'aire d'étude rapprochée est concernée par **divers réseaux** secs (électricité, télécoms) et humides (eau potable, eaux usées, eaux pluviales). Un château d'eau est localisé au sud-est du site ferroviaire de Nice Saint-Roch. Un gazoduc et une ligne électrique haute tension enterrée sont localisés sous le boulevard Jean-Baptiste Vérany. Une autre ligne électrique haute tension est présente sous la route de Turin. Le site comprend également un poste d'alimentation 1500V continu.

Des **servitudes** sont également à prendre en compte, notamment patrimoniales, radioélectriques et ferroviaires.

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 et 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
Occupation du sol, bâti	Fort
Urbanisme règlementaire	Moyen
Activités économiques	Moyen
Tourisme, loisirs et liaisons douces	Moyen
Risques technologiques et pollution	Fort
Réseaux et servitudes d'utilité publique	Fort

La méthodologie d'évaluation des enjeux est présentée au tome 1.

3.2.1 ORGANISATION ADMINISTRATIVE, OCCUPATION DU SOL ET FONCIER

L'ESSENTIEL

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

L'aire d'étude comporte essentiellement des immeubles d'habitations associés à de petits commerces de proximité. La zone est également marquée par des installations industrielles.

SNCF Réseau dispose de la maitrise foncière des terrains concernés par l'opération.

ORGANISATION ADMINISTRATIVE

Sources: GEO-Ide Carto PACA, 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

L'aire d'étude comporte essentiellement des immeubles d'habitations associés à de petits commerces de proximité. La zone est également très marquée par les installations industrielles notamment la zone d'activité ferroviaire entourant la gare de Nice Saint-Roch.

La gare de Nice Saint-Roch est bordée par la colline de l'observatoire, où l'habitat est moins dense et plus ancien.

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 – Tissu urbain discontinu	64,7	60,5
Réseaux routier et ferroviaire et espaces associés	25,1	23,5
Espaces ouverts, sans ou avec peu de végétation	17,1	16

FONCIER

SNCF Réseau dispose de la maitrise foncière des terrains concernés par l'opération.

3.2.2 URBANISME REGLEMENTAIRE

L'ESSENTIEL

L'opération d'aménagement prévue à Nice Saint Roch s'insère au sein de différentes zones urbaines du PLU. Elle intercepte trois emplacements réservés au bénéfice de la métropole Nice Côte d'Azur pour des opérations de voirie.

Aucun Espace Boisé Classé et aucun espace ou élément particulier pour la protection ou la mise en valeur du patrimoine ne sont concernés par le périmètre potentiel d'intervention.

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

L'analyse des documents d'urbanisme est réalisée à l'échelle du **périmètre potentiel d'intervention**, incluant les emprises définitives et temporaires.

Le plan local d'urbanisme (PLU) présente deux types de zonages au sein de l'aire d'étude : des **zones urbaines et des zones naturelles**.

Sur le secteur de Nice Saint-Roch, le périmètre potentiel d'intervention est concerné par les zonages suivants :

 Zones UBb1, UBb5 et UBb9 : la zone UB correspond à une zone d'extension des centres urbains - quartiers denses continus.;

- Zone UEi : correspond aux équipements d'intérêt collectif et de services publics ;
- Zone UZd1 : zone d'activités tertiaires.

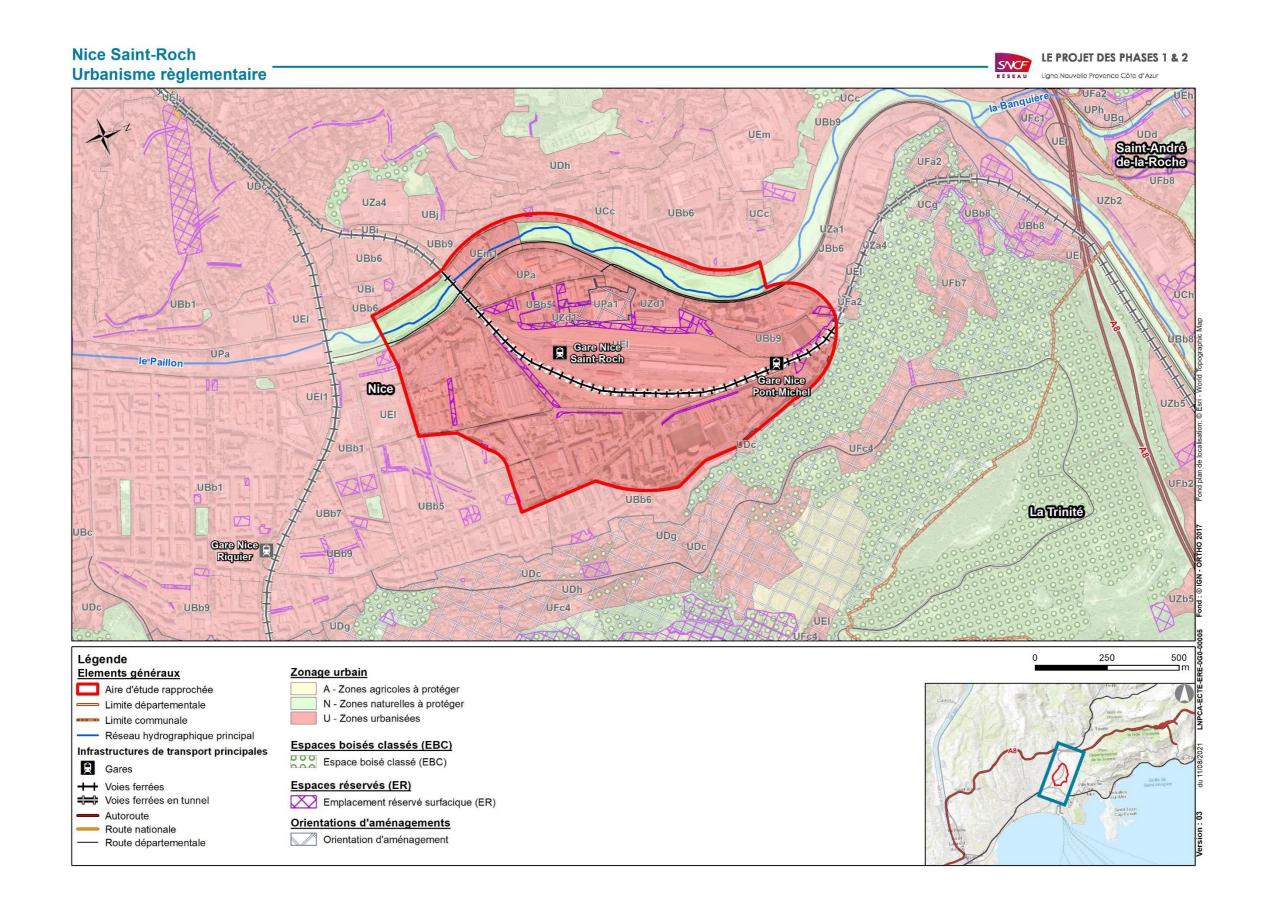
L'opération d'aménagement prévue à Nice Saint Roch intercepte les emplacements réservés **V052**, **V180** et **V206** au bénéfice de la métropole Nice Côte d'Azur.

Numéro	Descriptif	Bénéficiaire
V052	Elargissement de l'avenue Denis Séméria à 30 mètres	Métropole NCA
V180	Elargissement de l'avenue Trident à 12 mètres	Métropole NCA
V206	Voie nouvelle au N 148 route de Turin à 20 mètres	Métropole NCA

Ces trois emplacements réservés portent sur des opérations de voirie, situées en frange du périmètre potentiel d'intervention.

Aucun **Espace Boisé Classé** et aucun espace ou élément particulier pour la protection ou la mise en valeur du patrimoine ne sont concernés par le périmètre potentiel d'intervention.







3.2.3 ÉLEMENTS SOCIO-ECONOMIQUES

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.

Source : INSEE POPULATION

La population de la commune de Nice est de 340 017 habitants en 2017. 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.

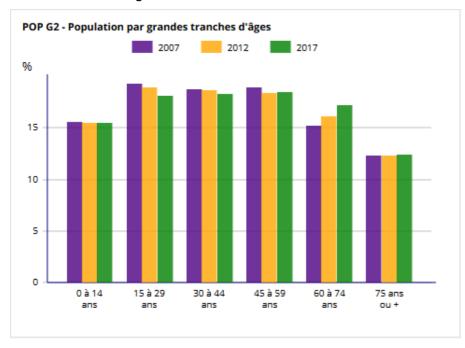


Figure 9 : Population par grandes tranches d'âges (Source : INSEE)

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
Ouvriers	27 150	9,2	26 214	9	24 304	8,5

	2007	%	2012	%	2017	%
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 la zone d'étude sont représentées essentiellement par le site ferroviaire de Nice Saint-Roch, véritable site logistique stratégique, ainsi que de commerces en pied d'immeuble. Elle accueille la zone d'activités des Abattoirs, ainsi que deux casernes.

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

L'aire d'étude rapprochée accueille la **zone d'activités des Abattoirs**, localisée entre le site ferroviaire de Nice Saint-Roch et le boulevard Jean-Baptiste Vérany. Cette zone d'activités, d'une superficie de 5 ha, accueille une quinzaine d'établissements spécialisés dans les services du tertiaire.

Les activités économiques qui caractérisent les abords du site ferroviaire de Nice Saint-Roch sont majoritairement des **commerces de proximité** en pied d'immeuble.



L'aire d'étude rapprochée accueille également la Halle Spada, au sud du site ferroviaire de Nice Saint-Roch, abritant depuis 2004 des ateliers d'artistes mais dont la majorité de la superficie est inoccupée.



Figure 10: Halle Spada, au sud du site de Nice Saint-Roch (Google maps)

Il s'agissait autrefois d'un complexe appartenant à l'une des plus grosses entreprises de BTP de la Côte d'Azur, réalisé par l'architecte Honoré Toscan. La réflexion quant à l'avenir de ce lieu historique est toujours ouverte.

Enfin, **deux casernes** sont présentes au sud de l'aire d'étude rapprochée : la caserne Nau et la caserne Auvare.



Figure 11Caserne Auvare, au sud du site de Nice Saint-Roch (Google maps)

3.2.5 TOURISME, LOISIRS ET LIAISONS DOUCES

L'ESSENTIEL

Le quartier Saint Roch est peu touristique mais dispose toutefois de quelques hôtels ou résidences pour les professionnels ou les étudiants. Une piscine, un stade et un club de tennis sont présents à proximité immédiate du site ferroviaire.

L'aire d'étude rapprochée comporte quelques jardins et squares, notamment le jardin Jean Gileta. La promenade du Paillon est également une zone de loisirs le long du fleuve.

Deux réseaux cyclables existent dans l'aire d'étude rapprochée au niveau de la rue Escoffier et entre le Pont-Michel et l'avenue Joseph Raybaud.

La commune de Nice est une destination très touristique avec un grand nombre d'attractions dédié au tourisme. Le bord de mer est également un atout.

Pour sa part, le quartier Saint Roch dispose de peu d'équipements dédiés au tourisme, il s'agit plutôt d'équipements de quartier avec quelques hôtels ou résidences pour les professionnels ou les étudiants mais n'ayant pas de réelle vocation touristique.



Figure 12 : Hôtel ESATITUDE, rue de Roquebillière (SYSTRA 2018)

Des équipements sportifs sont présents :

- un club de tennis au sud-est du site ferroviaire de Nice Saint-Roch ;
- la piscine municipale et le stade de Saint-Roch, implantés entre le site ferroviaire et le boulevard Louis Braille.

L'aire d'étude rapprochée comporte **quelques jardins et squares,** notamment le jardin Jean Gileta, à l'est du site ferroviaire de Nice Saint-Roch.

La promenade du Paillon est également une zone de loisirs le long du fleuve.

Deux réseaux cyclables existent dans l'aire d'étude rapprochée :

- la piste cyclable au niveau de la rue Escoffier ;
- la piste cyclable qui démarre sur le Pont-Michel et qui continue sur l'avenue Joseph Raybaud.

3.2.6 RISQUES TECHNOLOGIQUES ET POLLUTION

L'ESSENTIEL

Les principaux axes de l'aire d'étude rapprochée concernés par le trafic TMD sont les boulevards Pierre Sémard, Virgile Barel et la route de Turin, ainsi que la voie ferrée. Un gazoduc est présent le long du fleuve du Paillon.

Une ICPE est présente, ainsi qu'une trentaine de sites potentiellement pollués issus de la base de données BASIAS.

Un diagnostic de pollution des sols a permis de vérifier la présence d'une pollution aux hydrocarbures sur le site du faisceau ferroviaire, mais celle-ci n'a pas d'incidences sur les eaux souterraines.

Sources : georisques.gouv.fr ; Ville de Nice (www.nice.fr/fr/gestion-des-risques/transport-de-matiere-dangereuse)

TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES

A Nice, le trafic routier représente 70 % du trafic TMD principalement sur l'autoroute A8 (en dehors de l'aire d'étude). Les principaux axes de l'aire d'étude rapprochée concernés sont les boulevards Pierre Sémard, Virgil Barel et la route de Turin.

Un trafic important d'hydrocarbures et de produits chimiques se fait par voie ferroviaire entre Marseille et l'Italie. L'agglomération niçoise est une zone de transit entre l'ouest et l'est.

Enfin, un **gazoduc** dessert un poste de détente situé à l'est dans la vallée du Paillon. Il suit le cours du fleuve.

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



INSTALLATIONS CLASSEES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Une ICPE est présente au sein de l'aire d'étude rapprochée : la **Station-service Total Access**. Elle est encore en activité.

Aucun site SEVESO n'est présent dans l'aire d'étude.

SITES ET SOLS POLLUES

La base de données BASOL, qui recense les sites et sols pollués, ou potentiellement pollués, et appelant à une action des services de l'Etat, à titre préventif ou curatif, n'a été identifié aucun site et sol pollués, ou potentiellement pollués, dans l'aire d'étude.

La base de données BASIAS, qui recense les sites industriels abandonnés ou encore en activité et susceptibles d'engendrer une pollution sur l'environnement, identifie une trentaine de sites potentiellement pollués dans l'aire d'étude rapprochée. Parmi ces sites potentiellement pollués, aucun ne se situe dans les emprises ferroviaires.

Dans le cadre du projet de création du SMR TER Azur, porté par SNCF Mobilité, une étude historique et documentaire a été menée en 2018, complétée par un diagnostic de la qualité environnementale des milieux sol, eau et gaz du sol, mené également en 2018, sur l'ensemble du site de Nice Saint-Roch. Elle met en évidence les éléments suivants :

Le site est occupé par un atelier de maintenance des Trains Express Régionaux (TER) à moteurs thermiques (gasoil) et électriques avec une station-service, depuis le début du XX^e siècle. Il a subi plusieurs changements de configuration notables :

- le bâtiment de maintenance des TER ainsi que les voies de chemin de fer ont été en partie endommagés pendant la seconde guerre mondiale par des bombardements aériens ;
- les infrastructures ont été déplacées et reconstruites dans les années 1960, notamment la station-service et l'atelier de maintenance :
- la station-service a été réaménagée dans les années 2013-2014 (changement des cuves et des aires de dépotage).

Diverses études réalisées entre 2004 et 2018 montrent la présence avérée de **pollution aux hydrocarbures** dans les sols à proximité de plusieurs sources potentielles de pollution (cuves d'hydrocarbures, local huilerie, déshuileur, anciens volucompteurs).

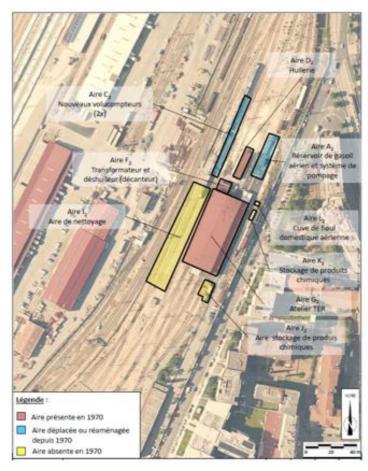


Figure 13 : sources potentielles de pollutions au droit du futur atelier de maintenance des TER de Nice Saint-Roch (Sol-2E, 2018)

Des indices de pollution ont été mis évidence lors des prélèvements réalisés par l'ingénieur de terrain sur les remblais et le terrain naturel : odeurs d'hydrocarbures (station-service), présence de composés volatils par mesures semi-quantitatives in-situ (station-service), et coloration noirâtre de certaines terres (voies sud).

Les résultats analytiques des échantillons de sol prélevés lors des investigations montrent une **pollution des sols non négligeable** (hydrocarbures, sélénium, métaux toxiques non volatils).

Le niveau statique de la nappe alluviale du Paillon a été mesuré en mars 2018, et les résultats analytiques ne montrent aucun impact significatif dans les eaux souterraines au droit des ouvrages prélevés.

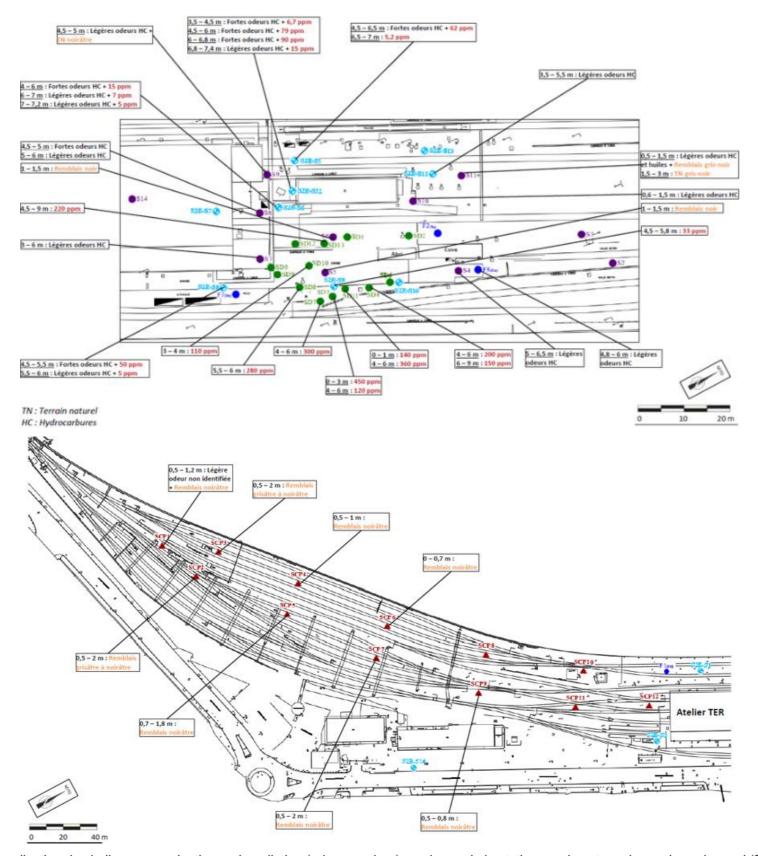


Figure 14: localisation des indices organoleptiques de pollution (odeur, couleur) au niveau de la station-service et au niveau des voies sud (Sol-2E, 2018)



3.2.7 RESEAUX ET SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

L'ESSENTIEL

L'aire d'étude rapprochée est concernée par divers réseaux secs (électricité, télécoms) et humides (eau potable, eaux usées, eaux pluviales). Un château d'eau est localisé au sud-est du site ferroviaire de Nice Saint-Roch. Un gazoduc et une ligne électrique haute tension enterrée sont localisés sous le boulevard Jean-Baptiste Vérany. Une autre ligne électrique haute tension est présente sous la route de Turin. Le site comprend également un poste d'alimentation 1500V continu.

Des servitudes sont également à prendre en compte, notamment patrimoniales, radioélectriques et ferroviaires.

Sources : études techniques du projet du site de maintenance et de remisage TER Azur de Nice Saint-Roch, Région, 2018

RESEAUX

L'aire d'étude rapprochée est concernée par divers réseaux secs (électricité, télécoms) et humides (eau potable, eaux usées, eaux pluviales). Un château d'eau est localisé au sud-est du site ferroviaire de Nice Saint-Roch.

Un gazoduc et une ligne électrique haute tension enterrée sont localisés sous le boulevard Jean-Baptiste Vérany. Une autre ligne électrique haute tension est présente sous la route de Turin.

Une étude spécifique a été réalisée dans le cadre du projet de création du SMR TER Azur en 2018, et a permis de réaliser un diagnostic des réseaux pluviaux structurants du secteur d'étude. Ces derniers contournent le site d'étude principalement à l'est (voie du tramway) et au sud du site ferroviaire comme en témoigne la figure ci-contre.

Ces informations ont été vérifiées sur le terrain. Il s'avère que :

- les voies ferrées ne sont pas drainées par un réseau d'eaux pluviales, l'eau de ruissellement s'infiltre donc sur site ;
- les surfaces imperméabilisées au droit des fosses d'inspection sont traitées par des séparateurs à hydrocarbures ;
- les eaux de ruissellement en provenance des bâtiments existants sont drainées par un système de gargouilles et un réseau enterré raccordé au réseau pluvial de la ville.

Les réseaux pluviaux structurants contournent le site d'étude principalement à l'est (voie du Tramway) et au sud du site ferroviaire

Concernant l'alimentation électrique, le site ferroviaire est électrifié en 25kV/50Hz. L'alimentation se fait depuis la sous-station Pont Saint Jean sur la ligne 930 000 MARSEILLE-VINTIMILLE.

Le site comprend également un poste d'alimentation 1500V continu.

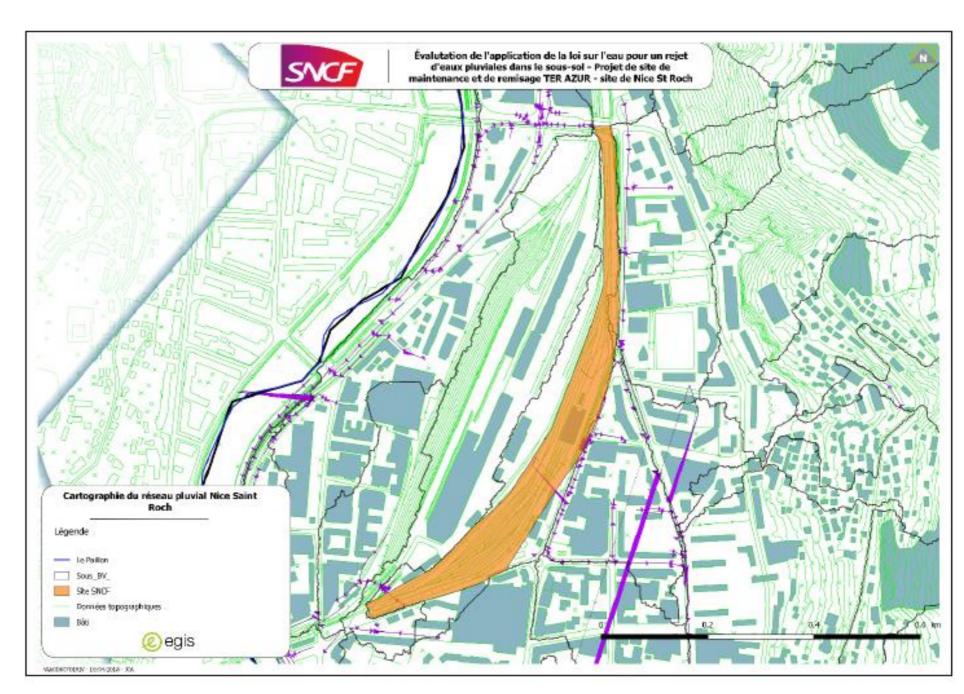


Figure 15 : schéma du réseau pluvial (étude spécifique pour le projet de SMR TER Azur, 2018, Région)



SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

(Source: PLU de Nice)

L'aire d'étude est concernée par un grand nombre de servitudes :

- AC1 Monuments historiques inscrits et classés :
 - o Eglise Saint-Roch (monument classé);
 - Villa Schmitz (monument inscrit);
- I3 Canalisations de gaz;
- I4 Canalisations électriques ;
- PT1 Transmissions radioélectriques ;
- T1 Zone ferroviaire en bordure de laquelle peuvent s'appliquer les servitudes relatives aux chemins de fer ;
- la zone rouge du plan de prévention des risques (PPR) du Paillon.

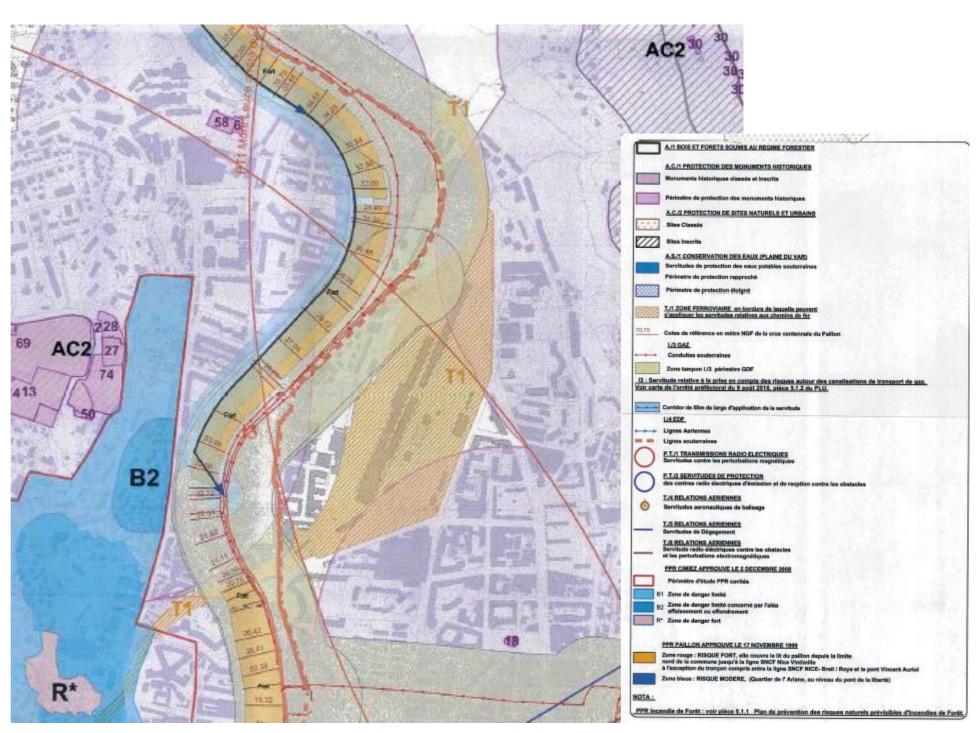
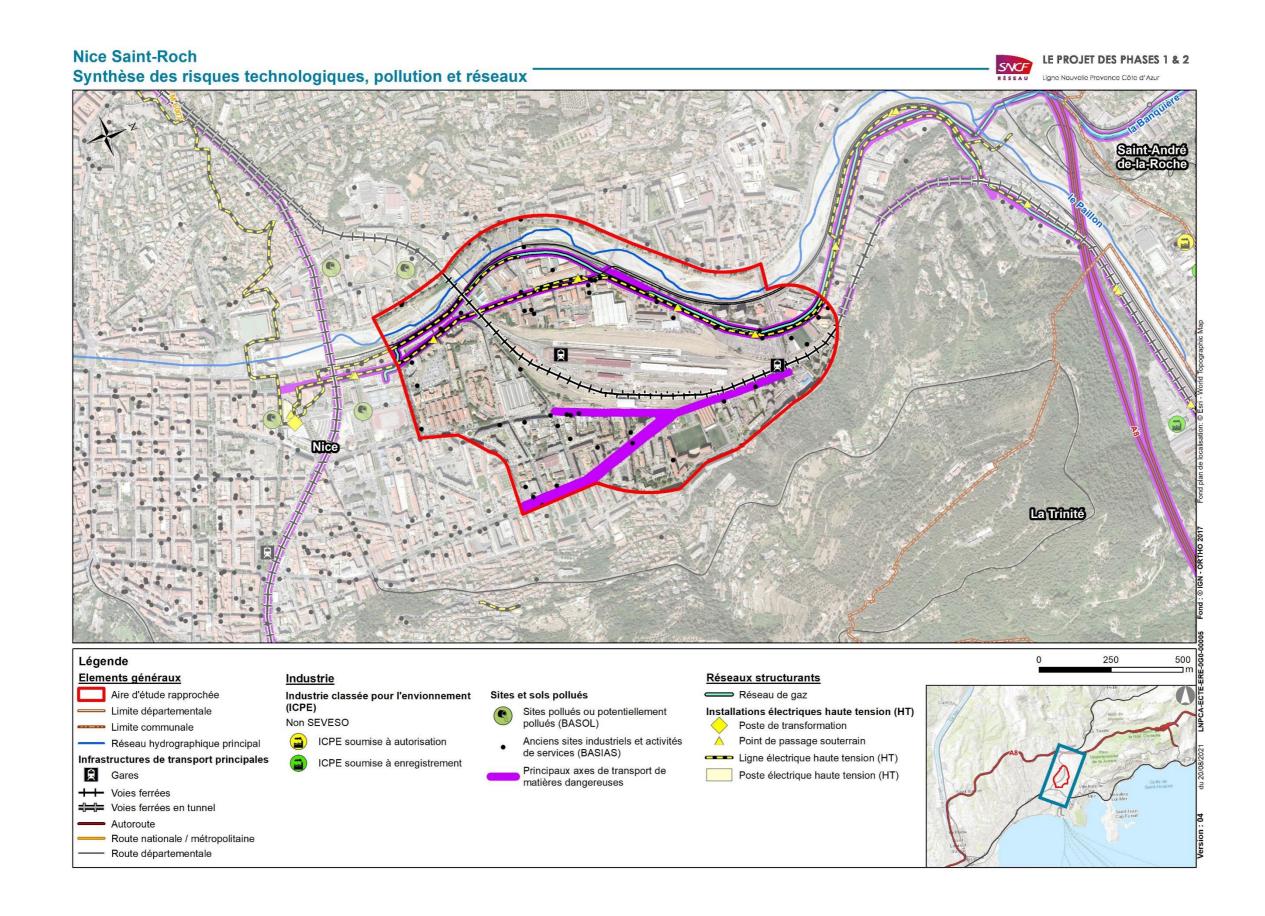


Figure 16 : plan des servitudes (PLUm Nice)





PIECE C: TOME 2 - CAHIERS TERRITORIAUX - NICE SAINT-ROCH



3.2.8 DOCUMENTS CADRES

L'ESSENTIEL

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 et directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes.

DOCUMENT CADRE 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.

Concernant le projet objet du présent cahier territorial, il n'existe pas dans le SRADDET de contrainte ou de contre-indication. Si aucune orientation spécifique ne s'applique au site de Nice Saint-Roch, le projet ne remet pas en cause les objectifs du SRADDET et en ce sens le projet est compatible avec ce schéma.

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.

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 ;
 - o préserver les espaces et milieux naturels ;
- préserver les paysages naturels et valoriser les paysages urbains :
- maintenir et développer les activités agricoles, pastorales et forestières;
- gérer le cycle de l'eau, éliminer les déchets, réduire les nuisances;
- maitriser le développement :
 - aménager l'espace et satisfaire aux besoins présents et futurs :
 - prévenir et remédier aux déséquilibres sociaux et spatiaux : activités, habitat et déplacements urbains.

L'aire d'étude rapprochée s'inscrit dans la 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.

Par ses caractéristiques urbaines, 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 MOBILITES ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

L'ESSENTIEL SUR LES MOBILITES ET LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

L'aire d'étude rapprochée est marquée par la présence du **site ferroviaire de Nice Saint-Roch** qui est un site stratégique qui fonctionne en complément du site de Cannes Marchandises, pour offrir un appui logistique local et répondre aux enjeux ferroviaires de l'aire niçoise et plus largement jusqu'à la frontière italienne.

Elle accueille également la halte TER de Nice Pont-Michel.

L'aire d'étude est traversée par plusieurs voies routières d'importance, dont la **pénétrante du Paillon et la M204B (route de Turin)**. Plusieurs rues permettent de contourner le faisceau ferroviaire et de desservir le quartier Saint-Roch, notamment le boulevard Pierre Sémard et l'avenue Denis Séméria.

Le quartier est desservi par la ligne 1 du tramway, ainsi que par les lignes du réseau de bus Lignes d'Azur.

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, directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes et plan de déplacements urbains métropolitain.

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

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

La méthodologie d'évaluation des enjeux est présentée au tome 1.

Elle est desservie quotidiennement par une dizaine de liaisons de la ligne TER Provence-Alpes-Côte d'Azur Nice-Ville à Breil-sur-Roya, via Drap-Cantaron ou Tende.

3.3.1 RESEAU ROUTIER

L'ESSENTIEL

L'aire d'étude est traversée par plusieurs voies routières d'importance, dont la pénétrante du Paillon et la M204B (route de Turin).

Plusieurs rues permettent de contourner le faisceau ferroviaire et de desservir le quartier Saint-Roch, notamment le boulevard Pierre Sémard et l'avenue Denis Séméria.

L'aire d'étude est délimitée par plusieurs voies d'importance :

- l'avenue Joseph Raynaud qui se prolonge dans celle du Maréchal Lyautey et longe la rive droite du Paillon, délimitant l'aire d'étude à l'ouest :
- la pénétrante du Paillon Avenue des Sapeurs-pompiers de Nice, en rive gauche, qui contourne le faisceau ferroviaire par l'ouest ;
- la route de Turin (M204B) qui double la pénétrante et permet une desserte du quartier;
- la voie romaine et le Pont-Michel au nord qui relie l'avenue Joseph Raynaud et le boulevard Virgile Barel;
- le boulevard Virgile Barel qui délimite le côté est de l'aire d'étude et accueille les voies du tramway.

Quelques rues plus secondaires permettent de contourner le faisceau et de rejoindre les autres quartiers :

- la rue du Maréchal Vauban, qui referme l'aire d'étude au sud ;
- le boulevard Pierre Sémard ;
- l'avenue Denis Séméria.



Figure 17 : pénétrante du Paillon (Google maps)

3.3.2 TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS ET INTERMODALITE

L'ESSENTIEL

Le quartier est desservi par la ligne 1 du tramway, ainsi que par les lignes du réseau de bus Lignes d'Azur.

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 tramways.

La ligne 1 du tramway dessert la halte de Nice Pont-Michel (arrêt Pont-Michel) à proximité du parc-relais.

Le quartier est également desservi par plusieurs lignes de bus :

- 5 lignes de bus « essentielles » : n° 7, 14, 18, 19 et 88 ;
- 1 ligne de bus inter-urbaine qui relie Nice-Vauban à Peille Village.



Figure 18 : extrait du plan du réseau (Lignes d'Azur)

3.3.3 DOCUMENTS CADRES

L'ESSENTIEL

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, directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes et plan de déplacements urbains métropolitain.

DOCUMENT CADRE 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.

Il évoque la désaturation du réseau ferroviaire existant, notamment du nœud ferroviaire azuréen.

Il évoque également des aménagements qui permettront de conforter les portes d'entrée du territoire régional (faisant référence à la métropole de Nice).

DOCUMENTS CADRES A L'ECHELLE LOCALE

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 déplacements;
- 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 :

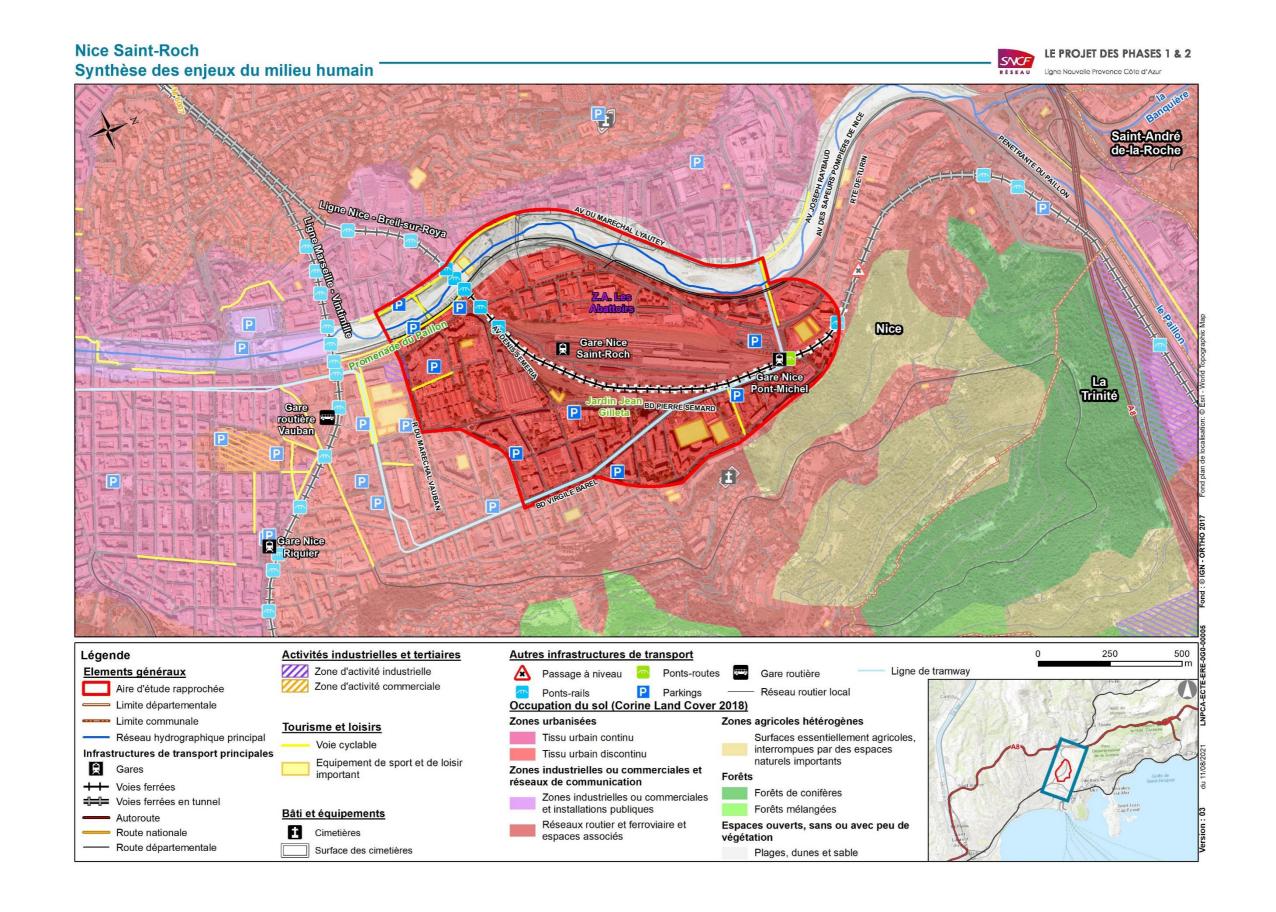


Figure 19 : extrait du schéma directeur des mobilités à l'horizon 2030 du PDU (Source : PLUm Nice Côte d'Azur)

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 et T3;
- création du tramway T4 (concertation en mars 2021);
- 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 LES MOBILITES ET LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

L'analyse des enjeux relatifs à la mobilité est réalisée à l'échelle de l'aire d'étude « fonctionnelle ».

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 secteur étudié se trouve au cœur de la vallée du fleuve côtier le Paillon, dans la zone de dépôt du fleuve sur laquelle l'urbanisation successive a remblayé la vallée alluviale.

Ainsi, le sous-sol du secteur est constitué d'alluvions récentes et actuelles et de dépôts anthropiques. Les forages carottés qui ont été réalisés sur le site confirment la rencontre, dès la surface, de matériaux particulièrement hétérogènes présentant une structure sablo-graveleuse à caillouteuse.

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

L'aire d'étude se situe à une altitude moyenne de 29 mètres, dans la **plaine alluviale du Paillon** qui chemine jusqu'à la mer en pente douce. Elle est bordée à l'est par l'observatoire de Nice qui culmine à environ 450 m.

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	Moyen
Relief et topographie	Faible

La méthodologie d'évaluation des enjeux est présentée au tome 1.

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 rapprochée est également concernée par le risque de canicule. Le risque d'incendie de forêt y est faible à nul.

Sources : météo-France, fiche climatologique de Nice, georisques.gouv.fr : alpes-maritimes.gouv.fr

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 est située en limite de zonage, mais n'est pas concernée par celui-ci.

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 secteur étudié se trouve au cœur de la vallée du fleuve côtier le Paillon, dans la zone de dépôt du fleuve sur laquelle l'urbanisation successive a remblayé la vallée alluviale.

Ainsi, le sous-sol du secteur est constitué d'alluvions récentes et actuelles et de dépôts anthropiques. Les forages carottés qui ont été réalisés sur le site confirment la rencontre, dès la surface, de matériaux particulièrement hétérogènes présentant une structure sablo-graveleuse à caillouteuse.

Sources : études techniques du projet de site de maintenance et de remisage TER Azur de Nice Saint-Roch, Région 2018, géorisques

DESCRIPTION DU CONTEXTE GEOLOGIQUE

Le secteur étudié se trouve au cœur de la vallée du fleuve côtier le Paillon. Cela correspond à la zone de dépôt du Paillon sur laquelle l'urbanisation successive a remblayé la vallée alluviale.

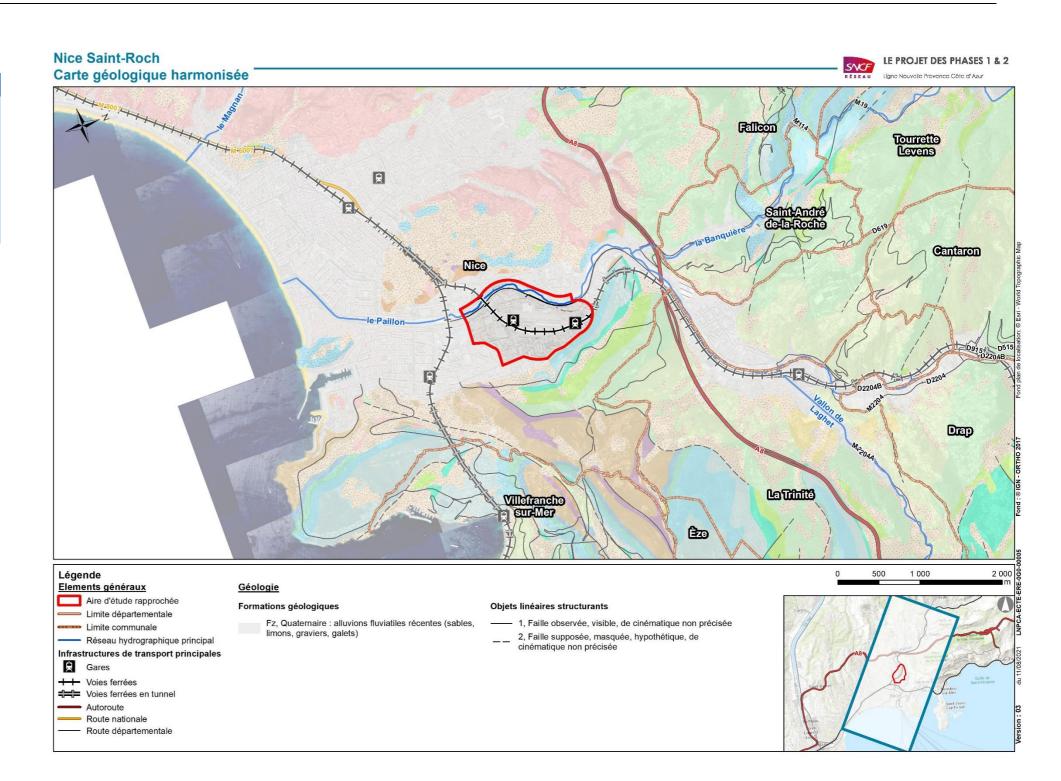
Ainsi, le sous-sol du secteur est constitué d'alluvions récentes composées de sables, limons, graviers et galets.

Une faille géologique est observée le long du cours du Paillon.

Une campagne de sondages géotechniques a été réalisée en 2018 dans le cadre des études relatives au projet de création du site de maintenance et de remisage (SMR) TER Azur à Nice Saint-Roch ; elle a permis de mettre en évidence, dès la surface, des matériaux particulièrement hétérogènes présentant une structure sablograveleuse à caillouteuse, de couleur beige-crème à grisâtre, localement brunâtre à noirâtre. Ces matériaux correspondent à des remblais d'aménagement à faciès sablo-graveleux à caillouteux pour l'essentiel, entrecoupés de passages plus fins à faciès limoneux à limono-sableux.

Au-delà de ces formations, les terrains recoupés présentent une structure toujours très irrégulière et possédant un faciès sablo-graveleux à caillouteux relativement affirmé. Ces formations peuvent correspondre aux dépôts alluvionnaires normalement en place dans ce secteur, correspondant à un ensemble de galets et graviers pris dans une matrice sableuse plus ou moins développée et entrecoupés de passages plus fins, à faciès limoneux à limono-sableux.

Les forages carottés ont été interrompus à des profondeurs comprises entre 4 et 10 m environ dans des matériaux correspondant le plus souvent à des remblais pour les forages courts, et à des dépôts alluvionnaires à structure lenticulaire, alternativement sablo-graveleux et limono-sableux, pour les forages les plus profonds.





RISQUE SISMIQUE

Sources: Géorisques, Préfecture (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, soit 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 deux zones sédimentaires avec effet de site lithologique, c'est-à-dire avec une modification du mouvement sismique induite par les couches géologiques superficielles :

- Zone B2 (bleu pâle) : sédiment d'épaisseur moyenne, avec effet de site lithologique ;
- Zone B3 (rose) : sédiment épais, avec effet de site lithologique.

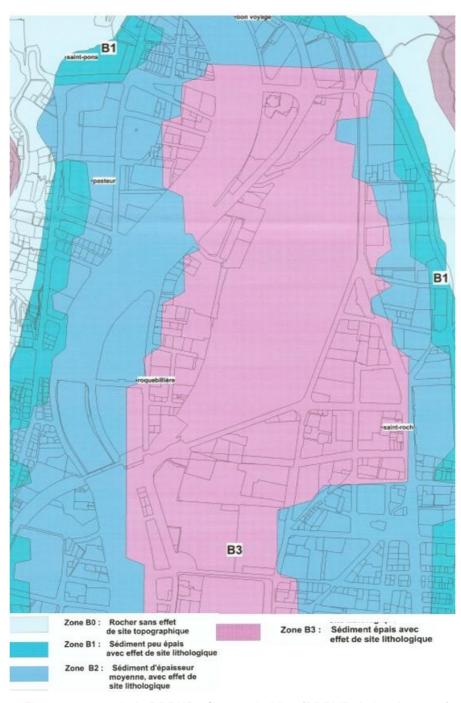


Figure 20 : extrait du PPRNP séismes de Nice (PPRNP de janvier 2019)

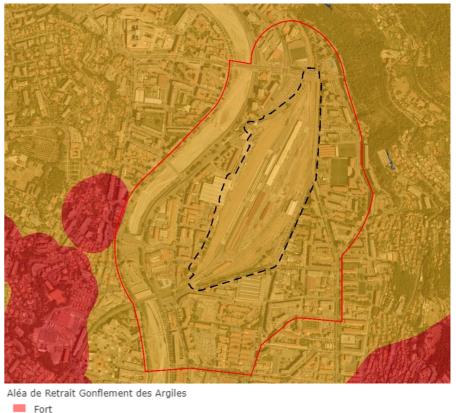
RISQUE RETRAIT / GONFLEMENT D'ARGILES

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

Le phénomène naturel de retrait-gonflement des sols argileux génère un risque de mouvements de terrain différentiels. Ces mouvements peuvent avoir un effet sur la stabilité des remblais ferroviaires.

La totalité de l'aire d'étude est concernée par un aléa retraitgonflement moyen.

Cependant, la réalisation de sondages géotechniques sur la zone a permis de pondérer ce risque, qui est apprécié par les services de l'Etat à une échelle macro.



Moyen
Faible

Figure 21 : exposition au retrait gonflement des argiles (Géorisques)



MOUVEMENTS DE TERRAIN

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

L'aléa mouvements de terrain est divisé en plusieurs catégories suivant les caractéristiques de déplacement des masses mises en jeu. On distingue les mouvements de faible intensité et les mouvements d'intensité moyenne à forte.

A Nice, on observe trois types de mouvements :

- l'aléa éboulement de terrain : il est présent le long de la vallée du Paillon sur le versant ouest des Monts Gros et Vinaigrier, et dans les anciennes carrières où étaient exploités les calcaires et dolomies du Jurassique.
- l'aléa glissement de terrain : il concerne la partie nord-est de la ville, en particulier dans le secteur de la Lauvette ;
- l'aléa affaissement et/ou effondrement de terrain : il se concentre essentiellement dans le sud et l'est de la colline de Cimiez.

Il existe une corrélation étroite entre les caractéristiques géologiques et les différents types de risques de mouvements de terrain.

A proximité de l'aire d'étude, il existe un plan de prévention des risques (PPR) mouvement de terrain lié aux cavités souterraines sur le secteur de Cimiez. La superficie de la zone est de 115 ha et s'étend globalement du boulevard Carabacel au sud, au boulevard de Cimiez à l'ouest, et de l'avenue Galliéni au boulevard Pasteur à l'est.

Le PPR a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 5 décembre 2008.

L'aire d'étude rapprochée n'est cependant pas concernée par ce zonage.

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 faible 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

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 rapprochée est également concernée par le risque de canicule. Le risque d'incendie de forêt y est faible à nul.

Le secteur étudié se trouve au cœur de la vallée du fleuve côtier le Paillon, dans la zone de dépôt du fleuve sur laquelle l'urbanisation successive a remblayé la vallée alluviale.

Ainsi, le sous-sol du secteur est constitué d'alluvions récentes et actuelles et de dépôts anthropiques. Les forages carottés qui ont été réalisés sur le site confirment la rencontre, dès la surface, de matériaux particulièrement hétérogènes présentant une structure sablo-graveleuse à caillouteuse.

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

L'aire d'étude se situe à une altitude moyenne de 29 mètres, dans la plaine alluviale du Paillon qui chemine jusqu'à la mer en pente douce. Elle est bordée à l'est par l'observatoire de Nice qui culmine à environ 450 m.

Sources : Géoportail ; topographic-map.com

La commune de Nice présente une topographie contrastée entre le sud s'ouvrant sur la mer Méditerranée (0 m NGF) et le nord où s'insèrent les premiers contreforts des Alpes (100 m NGF).

L'aire d'étude rapprochée se situe à une altitude moyenne de 29 m NGF. La topographie au sein de l'aire d'étude est qualifiée de **plane** : le secteur se trouve en effet dans la **plaine alluviale du Paillon** qui chemine jusqu'à la mer en pente douce. Il est bordé à l'est par l'observatoire de Nice qui culmine à environ 450 m NGF.



3.5 ENVIRONNEMENT PHYSIQUE: EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES

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

L'aire d'étude rapprochée est concernée par deux masses d'eaux souterraines superposées : alluvions des basses vallées littorales des Alpes-Maritimes (Siagne, Loup et Paillon) (FRDG386) à l'affleurement et formations variées du Crétacé au Tertiaire des bassins versants du Paillon et de la Roya (code FRDG419) en profondeur.

Ces deux masses d'eau présentent un bon état quantitatif et qualitatif.

Les masses d'eaux souterraines sont principalement exploitées pour un usage d'adduction en eau potable, industriel 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. Un château d'eau borde le site ferroviaire de Nice Saint-Roch. L'aire d'étude rapprochée n'est pas concernée par une zone de répartition des eaux.

Le **fleuve côtier le Paillon** qui borde l'aire d'étude est endigué dans l'agglomération de Nice. Masse d'eau fortement modifiée, son état écologique et chimique est bon. Il se jette dans la Méditerranée au niveau d'une plage dont la qualité des eaux est estimée excellente en 2020. Il est également classé en listes 1 et 2 au titre de l'article L214-17 du code de l'environnement.

L'aire d'étude rapprochée appartient au territoire à risque important d'inondation (TRI) de Nice - Cannes - Mandelieu : la partie nord du site ferroviaire de Nice Saint-Roch est concernée par la crue centennale à tri-centennale du Paillon.

Un risque de débordement de nappe souterraine est présent au sein de l'aire d'étude rapprochée.

L'aire d'étude rapprochée est concernée par le zonage du PPRI au niveau du lit du Paillon. Le site ferroviaire de Nice Saint-Roch se situe en dehors des zonages actuels de ce PPRI assez ancien et mis en révision depuis 2020. D'autre part, une étude menée spécifiquement sur le site ferroviaire montre qu'il n'est pas impacté par le risque d'inondation par ruissellement urbain. Il n'est pas non plus concerné par le risque de submersion marine.

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

- directive cadre sur l'eau (DCE);
- schéma directeur d'aménagement et de gestion des Eaux (SDAGE) 2016-2021 du bassin Rhône-Méditerranée;

- territoire à risque important d'inondation (TRI) de Nice-Cannes-Mandelieu;
- plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) 2016-2021 ;
- stratégie locale de gestion du risque inondation (SLGRI) 2017-2021 du TRI Nice-Cannes-Mandelieu La Napoule;
- schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Nappe et Basse Vallée du Var;
- contrats de milieu (à ce jour achevés): Baie d'Azur d'Antibes à Cap d'Ail (eaux côtières et littorales), Nappe et Basse Vallée du Var (eaux douces superficielles) et Paillons (eaux douces superficielles et eaux souterraines), achevé le 31 décembre 2017;
- programme d'action de prévention des inondations (PAPI) Paillons.

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	Fort	
Qualité des eaux superficielles	Fort	
Usages des eaux superficielles	Moyen	
Risques naturels liés aux eaux souterraines et superficielles	Moyen	

La méthodologie d'évaluation des enjeux est présentée au tome 1.

3.5.1 HYDROGEOLOGIE

L'ESSENTIEL

L'aire d'étude rapprochée est concernée par deux masses d'eaux souterraines superposées : alluvions des basses vallées littorales des Alpes-Maritimes (Siagne, Loup et Paillon) (FRDG386) à l'affleurement et formations variées du Crétacé au Tertiaire des bassins versants du Paillon et de la Roya (code FRDG419) en profondeur.

Ces deux masses d'eau présentent un bon état quantitatif et qualitatif.

Les masses d'eaux souterraines sont principalement exploitées pour un usage d'adduction en eau potable, industriel 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. Un château d'eau borde le site ferroviaire de Nice Saint-Roch. L'aire d'étude rapprochée n'est pas concernée par une zone de répartition des eaux.

Sources: schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée, études techniques du projet de création du site de maintenance et de remisage TER Azur de Nice Saint-Roch, Systra 2018.

MASSES D'EAU SOUTERRAINES

Sources : DREAL (http://carto.geo-ide.application.developpementdurable.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 deux masses d'eaux souterraines suivantes :

- alluvions des basses vallées littorales des Alpes-Maritimes (Siagne, Loup et Paillon) (code FRDG386) présente à l'affleurement :
- formations variées du Crétacé au Tertiaire des bassins versants du Paillon et de la Roya (code FRDG419) présente en profondeur.

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.

FORMATIONS VARIEES DU CRETACE AU TERTIAIRE DES BASSINS VERSANTS DU PAILLON ET DE LA ROYA (FRDG419)

La masse d'eau s'inscrit en totalité dans le département des Alpes-Maritimes.

L'extension et les conditions de drainage des unités aquifères sont assez complexes à appréhender, compte-tenu de la multitude des faciès à considérer, de leur nette individualisation dans certains secteurs et de leur regroupement dans d'autres secteurs.

Les écoulements sont essentiellement de type karstique. Ils s'effectuent dans un milieu poreux au droit des petites nappes alluviales du littoral.

Dans tous les cas, les nappes sont libres.

Aucun réseau piézométrique n'existe pour le suivi de cette masse d'eau souterraine.

Compte-tenu de leur type de perméabilité importante et de l'absence significative de couverture imperméable, les divers réservoirs aquifères de la masse d'eau offrent une vulnérabilité élevée vis-à-vis des implantations de surface.

CARACTERISTIQUES HYDROGEOLOGIQUES LOCALES

Une recherche du niveau de la nappe a été réalisée dans le cadre du projet de création du site de maintenance et de remisage TER Azur de Nice Saint-Roch en 2018.

Les résultats de cette étude montrent que la masse d'eau souterraine peut être rattachée au toit de la nappe phréatique en écoulement dans les dépôts alluvionnaires avec une profondeur moyenne sur l'aire d'étude de 10 m par rapport au terrain naturel. Celle-ci a été déduite des piézomètres réalisés sur l'aire d'étude. Elle est ainsi sensible aux pollutions de surface.

ETAT QUANTITATIF ET QUALITATIF DES EAUX SOUTERRAINES

Source: SDAGE Rhône-Méditerranée

Les deux 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
FRDG419	Formations variées du Crétacé au Tertiaire des bassins versants du Paillon et de la Roya	Bon	Bon

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

Co mas d'e	sse	Nom masse d'eau	Objectif d'état quantitatif	Echéance	Objectif d'état chimique	Echéance
FRDO	3386	Alluvions des basses vallées littorales des Alpes- Maritimes	Bon état	2015	Bon état	2015
FRDO	G419	Formations variées du Crétacé au Tertiaire des bassins versants du Paillon et de la Roya	Bon état	2015	Bon état	2015

USAGES DES EAUX SOUTERRAINES

Sources : schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée

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

La masse d'eau présente un **intérêt écologique majeur** : elle participe à la suralimentation des appareils alluviaux du Var et du Loup.

Cette suralimentation, ou débit supplémentaire, permet de diminuer l'étiage des fleuves et à ce titre, cette nappe joue un rôle important pour les milieux aquatiques associés au corridor alluvial, qui font l'objet d'une protection réglementaire Natura 2000.

La basse vallée du Var constitue la plus importante zone humide littorale de la Côte d'Azur. Malgré un contexte très marqué par les aménagements humains, ce site rassemble plusieurs types de milieux naturels (vasières, bancs de galets, eaux libres) rares par ailleurs dans le département.

D'autre part, la masse d'eau représente l'un des aquifères les plus contributifs de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur en termes de prélèvements. Cette masse d'eau est désignée comme ressource stratégique pour l'alimentation en eau potable (AEP) dans le SDAGE.

Les fiches de caractérisation de l'Agence de l'Eau rendent compte de l'état de connaissance 2014 des principaux usages de la masse d'eau souterraine des alluvions des basses vallées littorales des Alpes-Maritimes (Siagne, Loup et Paillon) : sur environ 9 millions de m³:

- plus de 90 % (soit 8 400 000 m³) sont prélevés pour un usage d'adduction en eau potable (AEP);
- environ 0,2 % sont prélevés dans le cadre de l'exploitation de carrières :
- les 9,8 % (897 200 m³) restant étant prélevés pour un usage industriel.

FORMATIONS VARIEES DU CRETACE AU TERTIAIRE DES BASSINS VERSANTS DU PAILLON ET DE LA ROYA (FRDG419)

Les diverses ressources aquifères de la masse d'eau offrent un **intérêt écologique majeur**, dans la mesure où elles rechargent abondamment la partie amont des bassins versants concernés.

Dans le bassin du Paillon, où les apports amont restent nettement insuffisants face aux multiples prélèvements effectués à l'aval, des assecs répétés lors des périodes estivales sont constatés.

Le SDAGE (2009) ne considère pas cette masse d'eau comme une ressource stratégique pour l'AEP.



Selon l'Agence de l'Eau, les prélèvements ont cumulé environ 2 millions de m³ pour l'année 2010. Cependant, **l'intérêt économique de cette masse d'eau est très important** pour les populations locales, où les multiples villages, hameaux et habitats isolés bénéficient de ressources proches pour leur **AEP et les besoins de la vie locale**.

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 : zone 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).

De nombreux forages et puits (caractéristiques non renseignées systématiquement) sont recensés dans l'aire d'étude rapprochée au sein de la banque du sous-sol du BRGM (état d'exploitation actuel non connu), parmi eux :

- Forage BSS002HJRA Ancien Lit Du Paillon, Gare SNCF de Nice St Roch;
- Forage BSS003FTVM référencé comme point d'eau avec un niveau d'eau mesure par rapport au sol de 5,2 m en 2004;
- Puits BSS002HKAW des constructions mécaniques face dépôt S.N :
- Forage BSS002HKAV de l'établissement SEBALCE ;
- PuitsBSS002HKAU au niveau de l'usine SPADA;
- Forage BSS002HKHH Ancien Lit Paillant Dépôt SNCF de Nice.

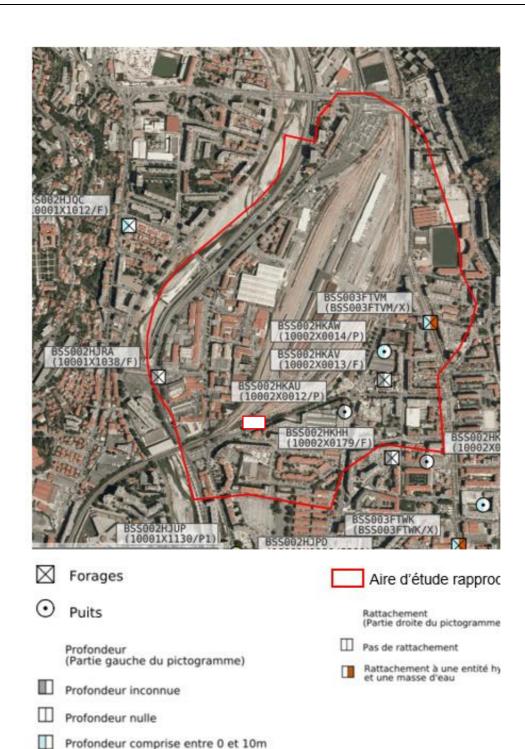
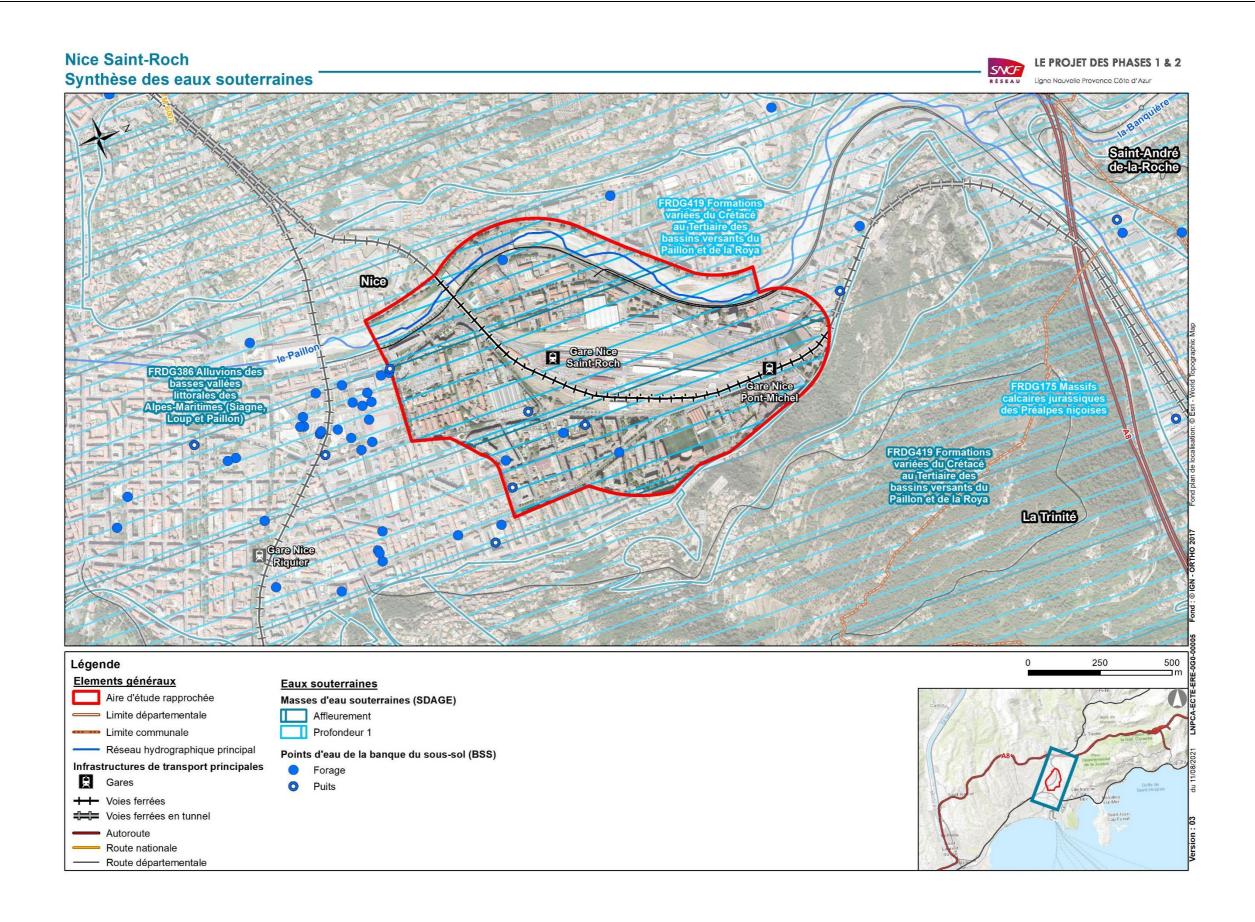


Figure 22 : points d'eau de la BSS (infoterre.brgm.fr)







3.5.2 EAUX SUPERFICIELLES

L'ESSENTIEL

Le fleuve côtier le Paillon qui borde l'aire d'étude est endigué dans l'agglomération de Nice. Masse d'eau fortement modifiée, son état écologique et chimique est bon. Il se jette dans la Méditerranée au niveau d'une plage dont la qualité des eaux est estimée excellente en 2020. Il est également classé en listes 1 et 2 au titre de l'article L214-17 du code de l'environnement.

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 est concernée par une masse d'eau de rivière du SDAGE : le Paillon.

Le Paillon est un fleuve côtier, il prend sa source à Lucéram et rejoint la Méditerranée à Nice après un cours de 36 km. Il draine un bassin versant de 250 km², composé de quatre cours d'eau principaux : la Banquière, le Paillon de Contes, le Paillon de l'Escarène et le Paillon de Nice.

Le Paillon de Nice est constitué par l'ensemble des branches des Paillons citées précédemment. Il mesure environ 5 km et draine 14 km² de bassin versant.

Le fleuve est totalement endigué sur la partie qui longe l'aire d'étude, avec un linéaire totalement couvert sur la partie la plus à l'ouest. Cette partie couverte accueille le lycée Apollinaire.

HYDROLOGIE

(Source : rapport de présentation du PPRI du Paillon)

La détermination des débits de crues extrêmes a été réalisée en 1995 par J. de Saint Seine dans le cadre de sa thèse (cf. " Monographie hydrologique et hydraulique du Paillon de Nice en vue de la gestion du risque inondation "I.N.P.G Avril 1995).

Les valeurs du tableau suivant ont servi de base au plan de prévention du risque inondation (PPRI) actuellement en vigueur.

Au droit du projet de Nice Saint Roch, le débit centennal du Paillon est estimé à 750 m³/s.

CARACTERISTIQUES HYDROLOGIQUES ET DEBITS DE CRUES

Noeud de calcul hydrologique	NOM	Superficie du bassin versant (km²)	décennal	Débit centennal de pointe (m3/s)	Débit centennal du P.E.R. de 1989 (m3/s)
1	LA BAUME	42	60	230	150
2	CONTES	45.6	70	230	195
3	CONDAMINE	69.9	95	300	270
4	ESCARENE	42.3	65	220	360
5	LA GRAVE DE PEILLE	75	100	330	480
6	LE PLAN DE PEILLE	94	120	380	510
7	CANTARON	163.9	190	590	660
8	LA TRINITE	176.2	200	630	685
9	PONTS JUMEAUX	197.5	220	690	710
10	PALAIS DES EX POSITIONS	246	260	750	715

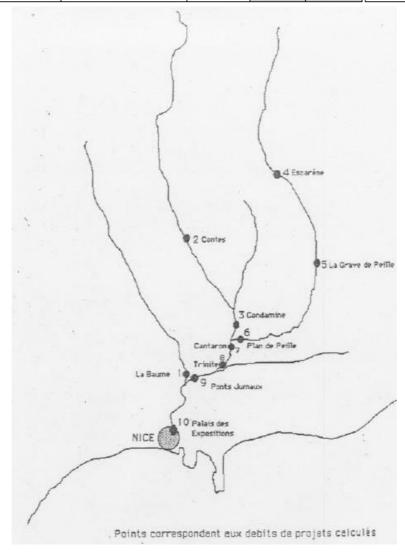


Figure 23 : carte de synthèse de l'estimation débits de pointe (rapport de présentation du PPRI)

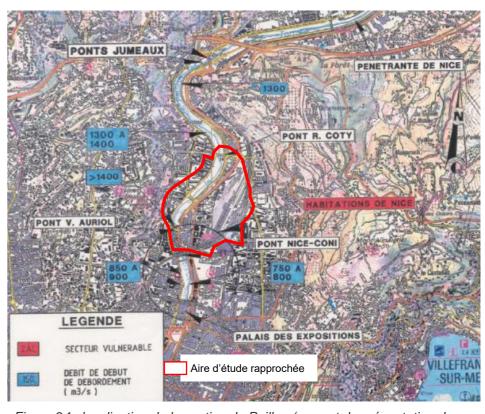


Figure 24 : localisation de la section du Paillon (rapport de présentation du PPRI du Paillon)

QUALITE DES EAUX SUPERFICIELLES

Source: SDAGE Rhône-Méditerranée

Selon l'état des lieux du SDAGE Rhône-Méditerranée, les qualités écologique et chimique du cours d'eau du Paillon sont estimées en bon état.

La masse d'eau est considérée comme fortement modifiée (MEFM).

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, parties de cours d'eau ou canaux sur lesquels tout ouvrage doit être géré, entretenu et équipé pour assurer le transport suffisant des sédiments et la circulation des poissons migrateurs, ont été pris le 19 juillet 2013.

Le tronçon du Paillon présent au sein de l'aire d'étude rapprochée est classé en listes 1 et 2.

Sur les cours d'eau ou tronçons de cours d'eau figurant dans la liste 1, aucune autorisation ou concession ne peut être accordée pour la construction de nouveaux ouvrages s'ils constituent un obstacle à la



continuité écologique, cette dernière étant une connexion fonctionnelle et effective nécessaire au fonctionnement, à la stabilité et à la résilience des écosystèmes sur le long terme. Le renouvellement de l'autorisation des ouvrages existants est subordonné à des prescriptions particulières.

Les cours d'eau de la liste 1 nécessitent également une protection complète des poissons migrateurs amphihalins (Alose, Lamproie marine et Anguille sur le bassin Rhône-Méditerranée).

Les cours d'eau de la liste 2 nécessitent des actions de restauration de la continuité écologique (transport des sédiments et circulation des poissons). Tout ouvrage faisant obstacle doit y être géré, entretenu et équipé selon des règles définies par l'autorité administrative, en concertation avec le propriétaire ou, à défaut, l'exploitant. Ces obligations s'appliquent à l'issue d'un délai de cinq ans après publication des listes.

La délimitation de la liste 2 tient compte également des objectifs portés par le plan de gestion des poissons migrateurs (PLAGEPOMI) et le volet Rhône-Méditerranée du plan national Anguille. Les travaux de restauration de la continuité biologique et sédimentaire doivent être réalisés sur les ouvrages y faisant obstacle, sur les tronçons de cours d'eau classés en liste 2, dans les 5 ans suivant l'adoption de leur classement, soit d'ici fin 2018 pour les cours d'eau classés en 2013.

USAGES DES EAUX SUPERFICIELLES

Sources : 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.

Un château d'eau est présent au sud-est du site ferroviaire de Nice Saint-Roch.

La mer Méditerranée constitue l'exutoire du Paillon. Ce dernier se rejette au niveau de la plage du Paillon, qui est une zone de baignade.

Les prélèvements effectués au niveau de ces plages par le ministère de la santé en 2020 permettent de qualifier la qualité de eaux de baignade comme excellente.

3.5.3 RISQUES NATURELS LIES AUX EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES

L'ESSENTIEL

L'aire d'étude rapprochée appartient au territoire à risque important d'inondation (TRI) de Nice - Cannes - Mandelieu : la partie nord du site ferroviaire de Nice Saint-Roch est concernée par la crue centennale à tri-centennale du Paillon.

Un risque de débordement de nappe souterraine est présent au sein de l'aire d'étude rapprochée.

L'aire d'étude rapprochée est concernée par le zonage du PPRI au niveau du lit du Paillon. Le site ferroviaire de Nice Saint-Roch se situe en dehors des zonages actuels de ce PPRI assez ancien et mis en révision depuis 2020. D'autre part, une étude menée spécifiquement sur le site ferroviaire montre qu'il n'est pas impacté par le risque d'inondation par ruissellement urbain. Il n'est pas non plus concerné par le risque de submersion marine.

REMONTEES DE NAPPE

Sources: georisques.gouv.fr

L'aire d'étude rapprochée s'inscrit en quasi-totalité dans une **zone** potentiellement sujette aux débordements de nappe.

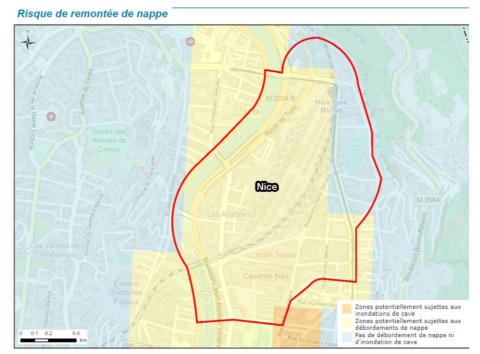


Figure 25 : risque de remontée de nappe

RISQUE INONDATION

Le Paillon est un **fleuve torrentiel** qui connaît des **crues régulières**. Son bassin principal de 250 km² se divise en quatre affluents différents (Paillon de Levens, Paillon de Contes, Paillon de l'Escarène, Paillon de Laguet) pour former, au niveau de la commune de Drap, le Paillon de Nice. Néanmoins, le Paillon de Levens rejoint les autres Paillons au niveau de la commune de Nice.

La réunion de ces quatre cours d'eau en un seul chenal, à forte pente, dans une vallée encaissée rend ses crues massives et dévastatrices lorsqu'elles arrivent à proximité de l'agglomération niçoise. Son débit peut atteindre 500 m³/s pour les crues décennales et 750 m³/s pour les centennales. Ont été recensées jusqu'à 6 crues par siècle depuis 1241 ; les dernières ont eu lieu en 1979 et 1994.

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, sur l'ensemble de ces communes, 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 26 : carte de situation des communes TRI de Nice-Cannes-Mandelieu (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 1000 ans est recherchée.

Les phénomènes d'inondation identifiés comme prépondérants sur le TRI au niveau de l'aire d'étude rapprochée concernent les **débordements du Paillon.**

Selon les aléas décrits ci-dessus, la partie nord du site ferroviaire est concernée par la crue centennale à tri-centennale du Paillon, considérée comme de probabilité moyenne dans le Territoire à Risque Important d'inondation (TRI) Nice-Cannes, avec un débit de pointe estimé de 800m³/s. Les hauteurs d'eau sont comprises entre1 et 2 mètres.

La cartographie des surfaces inondables par un événement moyen sur le Paillon a été réalisée sur la base des données déjà existantes ayant servi à l'élaboration du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) du Paillon et complétées par une modélisation réalisée en 2013.

En effet, le PPRI du Paillon de Nice est ancien et nécessite une mise à jour (révision lancée en 2020).

Par ailleurs, le TRI cartographie également le risque de submersion marine. L'aire d'étude rapprochée n'est pas concernée par ce risque.

PLAN DE PREVENTION DU RISQUE INONDATION

Le plan de prévention du risque inondation (PPRI) du Paillon a été approuvé par arrêté préfectoral le 17 novembre 1999.

Ce PPRI, annexé au Plan Local d'Urbanisme (PLU), ne définit qu'une zone rouge (inconstructibilité de principe) se limitant au lit mineur du Paillon, très encaissé. Il n'y a pas de zone bleue (correspondant au lit majeur et permettant les constructions sous conditions). Ces zonages sont représentés sur la carte de synthèse des eaux superficielles en fin de chapitre.

La procédure de révision du plan de prévention des risques naturels prévisibles d'inondation du bassin des Paillons-secteur aval a été officiellement lancée le 25 mars 2020.

Selon les premiers éléments communiqués par la DDTM, l'évaluation de l'hydrologie, équivalente à celle du PPRI en vigueur, ne débouchera pas sur une grande transformation du zonage du PPRI.

L'aire d'étude est concernée par le zonage du PPRI au niveau du lit du Paillon. Le site ferroviaire de Nice Saint-Roch se situe en dehors des zonages actuels du PPRI, mais une procédure de révision du document est en cours depuis 2020.

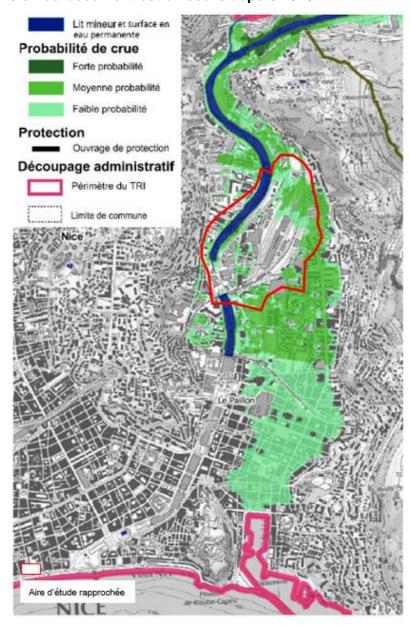


Figure 27 : carte de synthèse des surfaces inondables (cartographie du TRI Nice-Cannes-Mandelieu, décembre 2013)



RUISSELLEMENT URBAIN

Sources : études techniques de création du projet de site de maintenance et de remisage TER Azur de Nice Saint-Roch, Systra 2018, Géorisques

Aucun aléa inondation par ruissellement n'est identifié par la base de données Géorisques au sein de l'aire d'étude rapprochée.

Une étude spécifique a été menée début 2019 sur le site, dans le cadre du projet de création du site de maintenance et de remisage *TER Azur de Nice Saint-Roch*, avec une modélisation 2D du secteur du faisceau ferroviaire.

Cette étude montre que le faisceau intercepte des **débits importants sur sa partie nord**, en provenance des bassins versants amont, dont la propagation vers les parties plus au sud du site dépend directement des hypothèses de capacité d'infiltration des eaux dans le sol. Des essais de perméabilités ont été menés pour déterminer l'infiltration sur site.

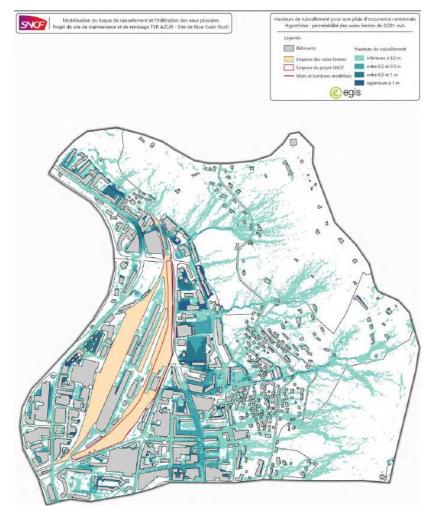


Figure 28 : hauteurs de ruissellement pour une pluie d'occurrence centennale en l'état actuel pour une perméabilité forte (étude EGIS 2018)

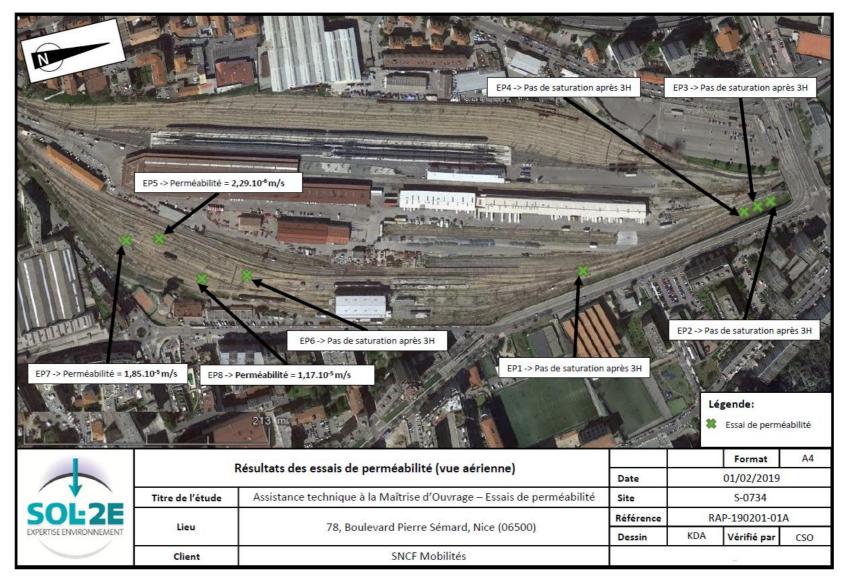


Figure 29 : présentation des tests de perméabilité sur le site de l'atelier ferroviaire (SOL-2E)

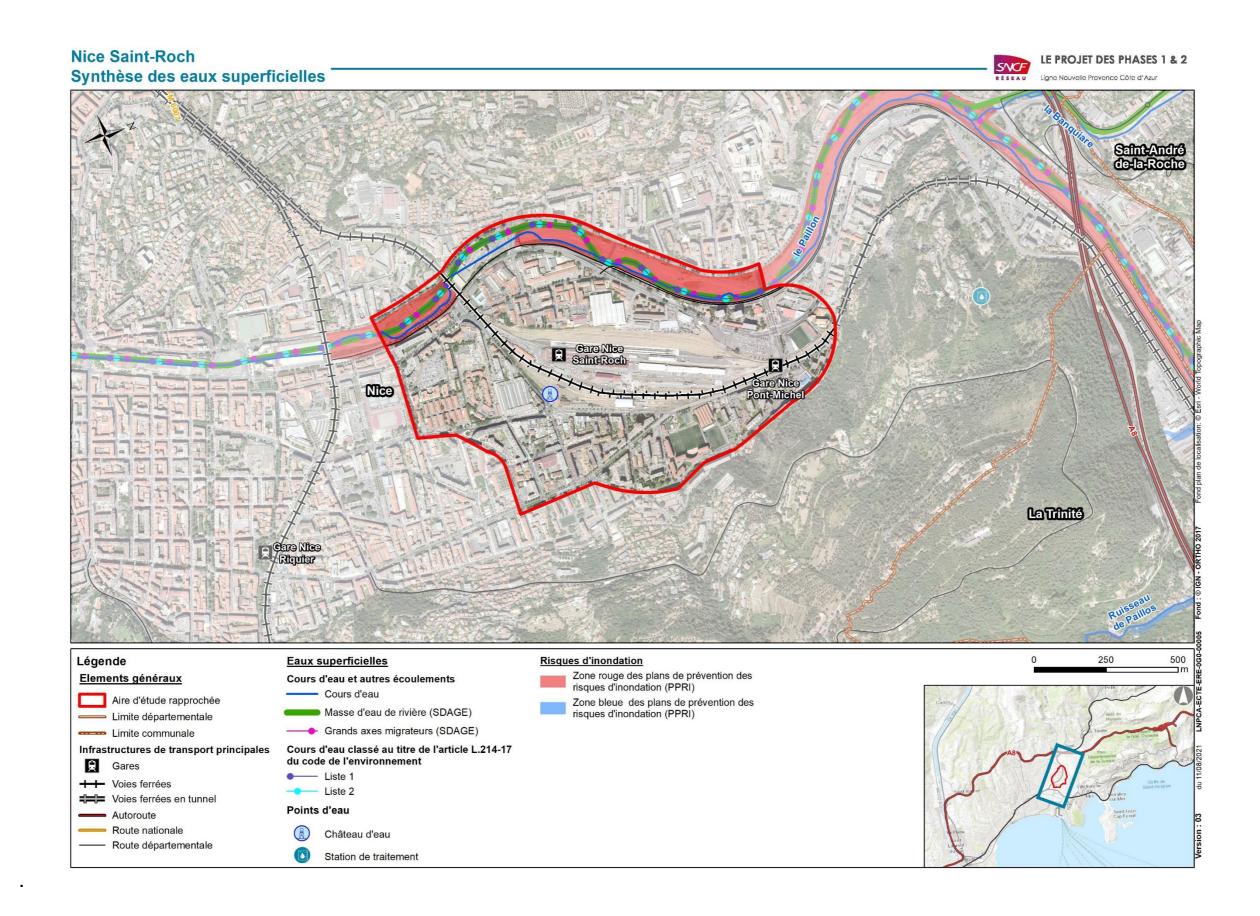
Les résultats montrent une perméabilité forte sur la partie nord du site (10⁻³ m/s).

Cependant, dans le cadre de la présente opération de Nice Saint-Roch, le rejet des eaux pluviales par infiltration n'a pas été retenu car les valeurs de perméabilités obtenues lors des investigations menées n'étaient pas concluantes. Ainsi, à ce stade des études, la perméabilité sur l'ensemble du site peut être considérée comme modérée à faible.

Les études techniques menées ultérieurement permettront de confirmer ces perméabilités et de dimensionner précisément les surfaces potentielles d'infiltration.







Etat initial de l'environnement

3.5.4 DOCUMENTS CADRES

L'ESSENTIEL

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

- directive cadre sur l'eau (DCE);
- schéma directeur d'aménagement et de gestion des Eaux (SDAGE) 2016-2021 du bassin Rhône-Méditerranée ;
- territoire à risque important d'inondation (TRI) de Nice-Cannes-Mandelieu;
- plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) 2016-2021;
- stratégie locale de gestion du risque inondation (SLGRI) 2017-2021 du TRI Nice-Cannes-Mandelieu La Napoule;
- schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Nappe et Basse Vallée du Var;
- contrats de milieu (à ce jour achevés): Baie d'Azur d'Antibes à Cap d'Ail (eaux côtières et littorales), Nappe et Basse Vallée du Var (eaux douces superficielles) et Paillons (eaux douces superficielles et eaux souterraines), achevé le 31 décembre 2017;
- programme d'action de prévention des inondations (PAPI)
 Paillons.

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 – un nouveau SDAGE (2022-2027) est en cours d'approbation;
- 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 :

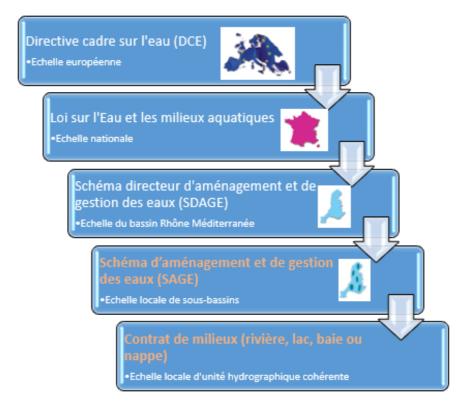


Figure 30 : gestion de la ressource en eau à l'échelle locale

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.

Les contrats de milieux sont des accords technique et financier entre partenaires concernés, pour une gestion globale, concertée et durable à l'échelle d'une unité hydrographique cohérente.

STRATEGIE LOCALE DE GESTION DES RISQUES INONDATION (SLGRI)

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

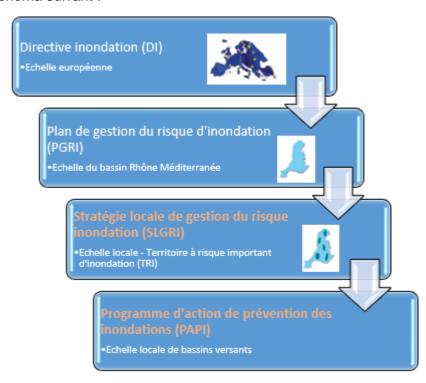


Figure 31 : gestion du risque inondation à l'échelle locale

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.



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, 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.

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.



Figure 32 : localisation du PAPI Paillons (Source : SMIAGE)

Les **objectifs** du PAPI Paillons sont les suivants :

- renforcer la résilience et réduire la vulnérabilité du territoire par :
 - l'amélioration de la gestion de crise, de la prévention et des systèmes d'alertes;
 - o le développement de la culture du risque ;
 - 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.



3.6 MILIEU NATUREL

L'ESSENTIEL SUR LES ENJEUX ECOLOGIQUES

Le secteur de Nice Saint Roch, localisé au sein du tissu urbain dense, n'est inclus dans aucun zonage naturel et n'est pas identifié comme élément structurant 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.

L'aire d'étude immédiate présente pas à peu d'intérêt pour les habitats naturels, la flore, ainsi que pour l'ensemble des groupes faunistiques, sauf pour ce qui concerne les mammifères, dont les enjeux sont directement liés à la présence éventuelle de quelques chauves-souris qui pourraient utiliser l'aire d'étude immédiate comme territoire de chasse ou bien gîter dans les bâtiments.

Aucune Zone Humide n'est recensée.

Quelques espèces protégées anthropophiles communes à enjeu faible, voire moyen, dont les données bibliographiques attestent leur présence, pourraient fréquenter l'aire d'étude immédiate pendant une partie 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 ne présente guère d'enjeu fonctionnel.

Le **niveau d'enjeu** intrinsèque de chacune des sous-thématiques relatives au milieu naturel est présenté dans le tableau suivant :

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

La méthodologie d'évaluation des enjeux est présentée dans le tome 1.

3.6.1 CONTEXTE ECOLOGIQUE

L'ESSENTIEL

Le secteur de Nice Saint Roch, localisé au sein du tissu urbain dense, n'est inclus dans aucun zonage naturel et n'est pas identifié comme élément structurant 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.

Sources: INPN: https://inpn.mnhn.fr/telechargement/cartes-et-information-geographique

DREAL PACA : http://carto.geo-ide.application.developpement-durable.gouv.fr/1131/environnement.map

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 ce site Natura 2000 et ceux plus éloignés.

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	FR9301568	Corniche de la Riviera	0,2
(ZSC)	FR9301996	Cap Ferrat	3,5
	FR9301569	Vallons obscurs de Nice et de Saint Blaise	3,9

PERIMETRES DE PROTECTION FONCIERE ET REGLEMENTAIRE

L'arrêté préfectoral de protection de biotope (APPB) FR3800803 « Falaises de la Riviera », délimité pour la conservation de nombreuses espèces végétales et animales protégées, est situé à environ 2 km de l'aire d'étude immédiate et ne présente là aussi pas de lien fonctionnel avec cette dernière.

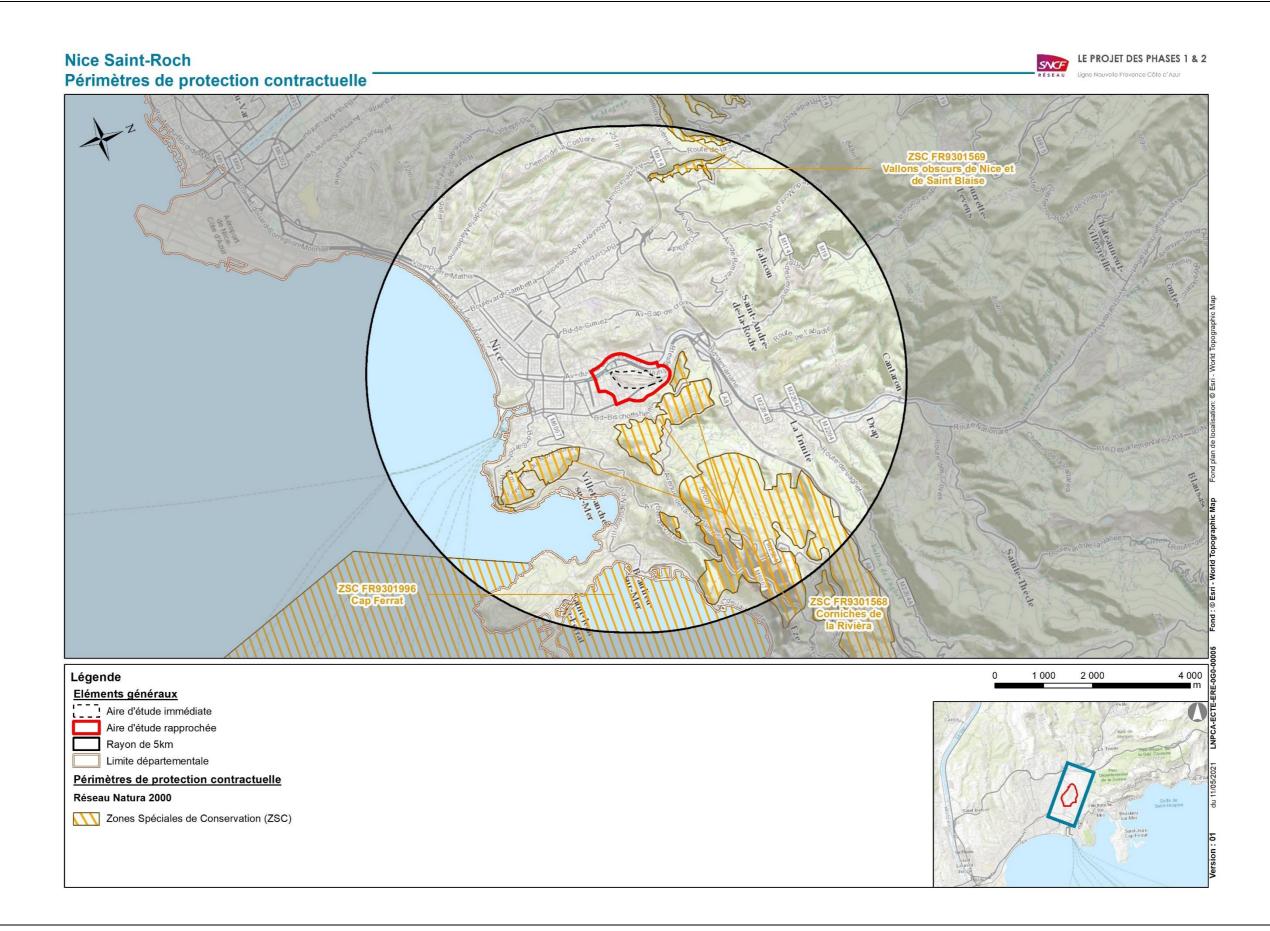
Deux sites appartenant au Conservatoire du littoral se trouvent à 1 km et 2 km environ à l'Ouest. Ces espaces, situés sur les Monts Alban et Vinaigrier, correspondent à d'anciens parcours pastoraux composés aujourd'hui de pelouses sèches et fourrés accueillant une biodiversité riche et sensible, mais sans aucun lien avec l'aire d'étude immédiate.

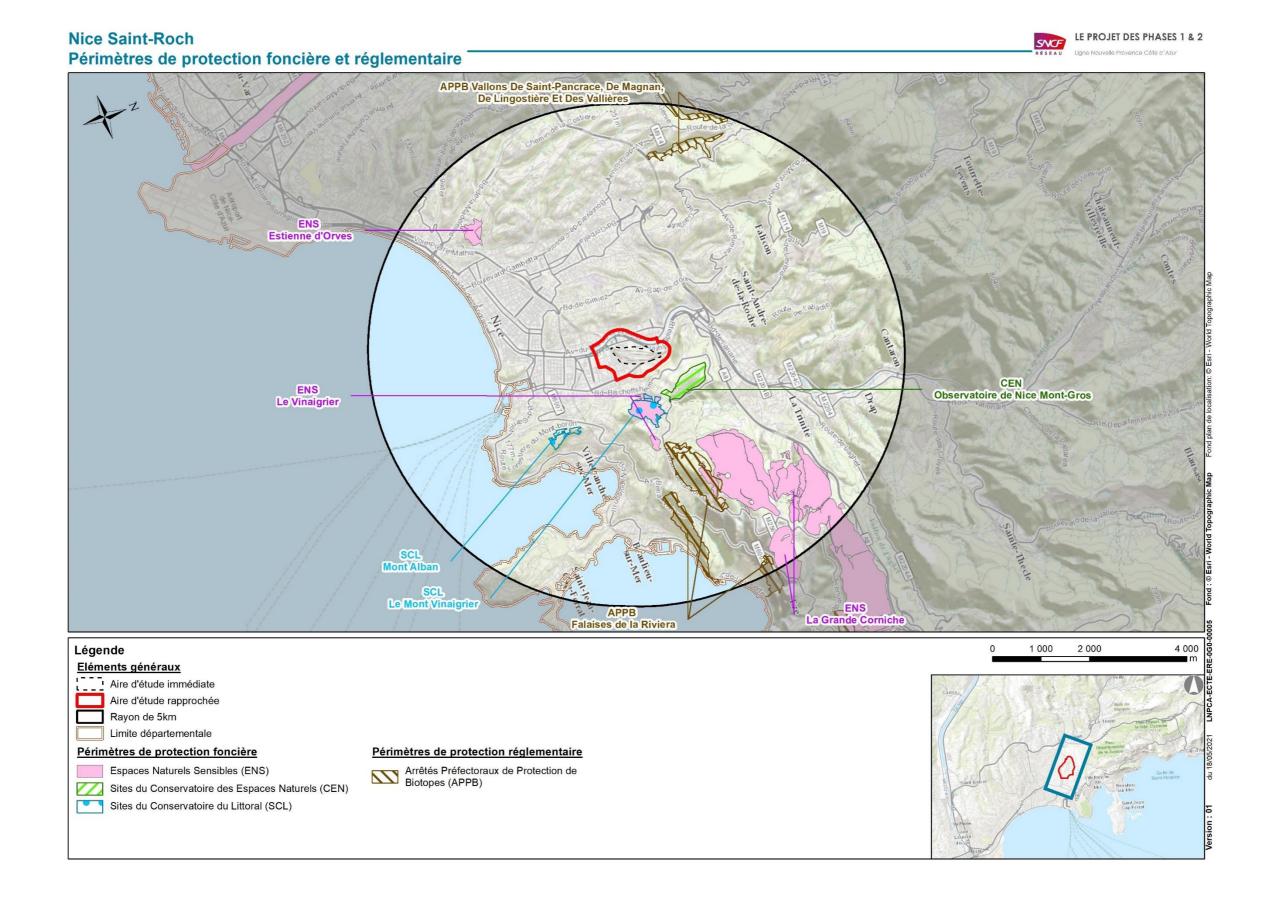
Il en est de même pour les espaces naturels sensibles (ENS) se superposant en partie aux zonages précédemment exposés ainsi que pour le site du conservatoire des espaces naturels.

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	FR3800803	Falaises de la Riviera	1,7
de Protection de Biotope (APPB)	FR3800576	Vallons de Saint- Pancrace, de Magnan, de Lingostière et des Vallières	3,8
Conservatoire du	FR1100163	Le Mont Vinaigrier	0,6
littoral	FR1100524	Monts Alban	1,6
Espace Naturel		Le Vinaigrier	0,6
Sensible (ENS)		La Grande Corniche	1,9
		Estienne d'Orves	3,4
Conservatoire d'espaces naturels		Observatoire de Nice Mont-Gros	0,6









PERIMETRES D'INVENTAIRES

A l'instar des périmètres de protection, les périmètres d'inventaires sont majoritairement 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.

La zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique la plus proche (ZNIEFF « Mont Vinaigrier – observatoire ») présente un intérêt écologique similaire avec le site Natura 2000 « Corniche de la Riviera », les deux périmètres étant quasi identique.

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

Туре	Numéro	Dénomination	Distance de l'aire d'étude immédiate (km)
ZNIEFF I	930012617	Mont Alban - mont Boron	1,5
	930020140	Grande Corniche et plateau de la Justice	1,7
	930020132	Libac - baou Roux	2,4
	930020436	Vallons de Magnan, de Vallières et de Saint-Roman	4,6
ZNIEFF II	930020151	Mont Vinaigrier - observatoire	0,1
	930012615	Mont Chauve	3,4
	930020443	Cap Ferrat	3,6
	930020444	Mont Macaron - mont de l'Ubac	3,8
	930020448	Le Vallon de Saint-Pancrace	3,8

SITUATION DU PROJET DANS LES ESPACES DE FONCTIONNALITE ECOLOGIQUE

TRAME VERTE ET BLEUE RÉGIONALE

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.

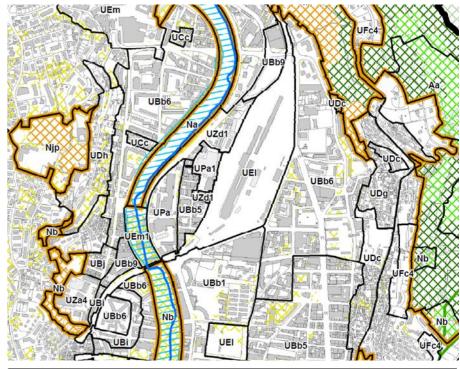
L'aire d'étude immédiate est déconnectée des éléments écologiques structurant la trame verte et bleue. L'élément le plus proche est le cours d'eau du Paillon, décrit comme à restaurer. Il ne présente pas de lien fonctionnel avec l'aire d'étude immédiate, en raison notamment des voies de circulation et des bâtis qui représentent une barrière pour la biodiversité. L'absence de ripisylve le long du Paillon limite également l'intérêt de ce corridor pour les chauves-souris.

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 présentés sur la Figure 33 : localisation de l'aire d'étude immédiate au sein du réseau écologique du PLUm de NICE Côte d'Azur, ci-après (zoom sur le secteur de la gare de fret). 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.



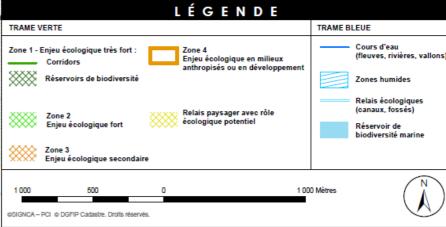
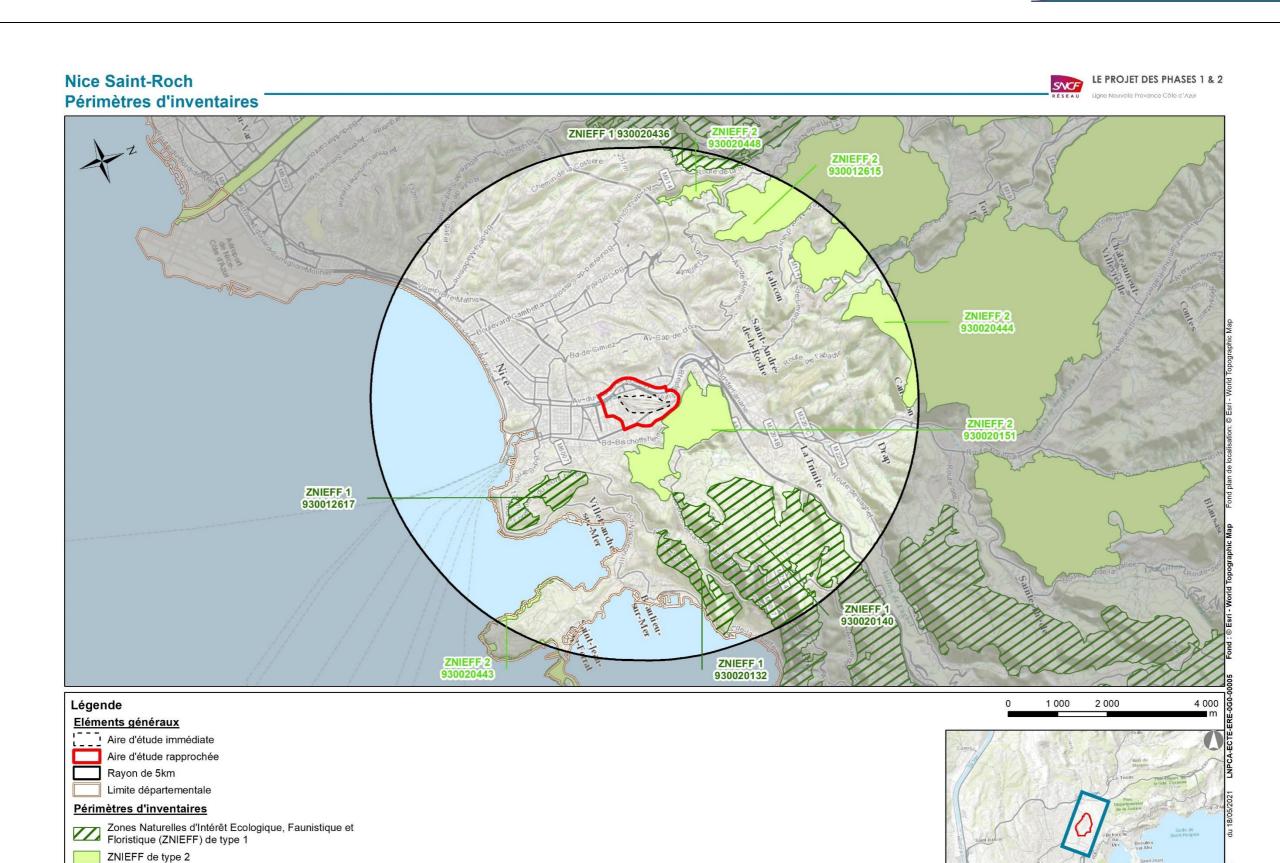
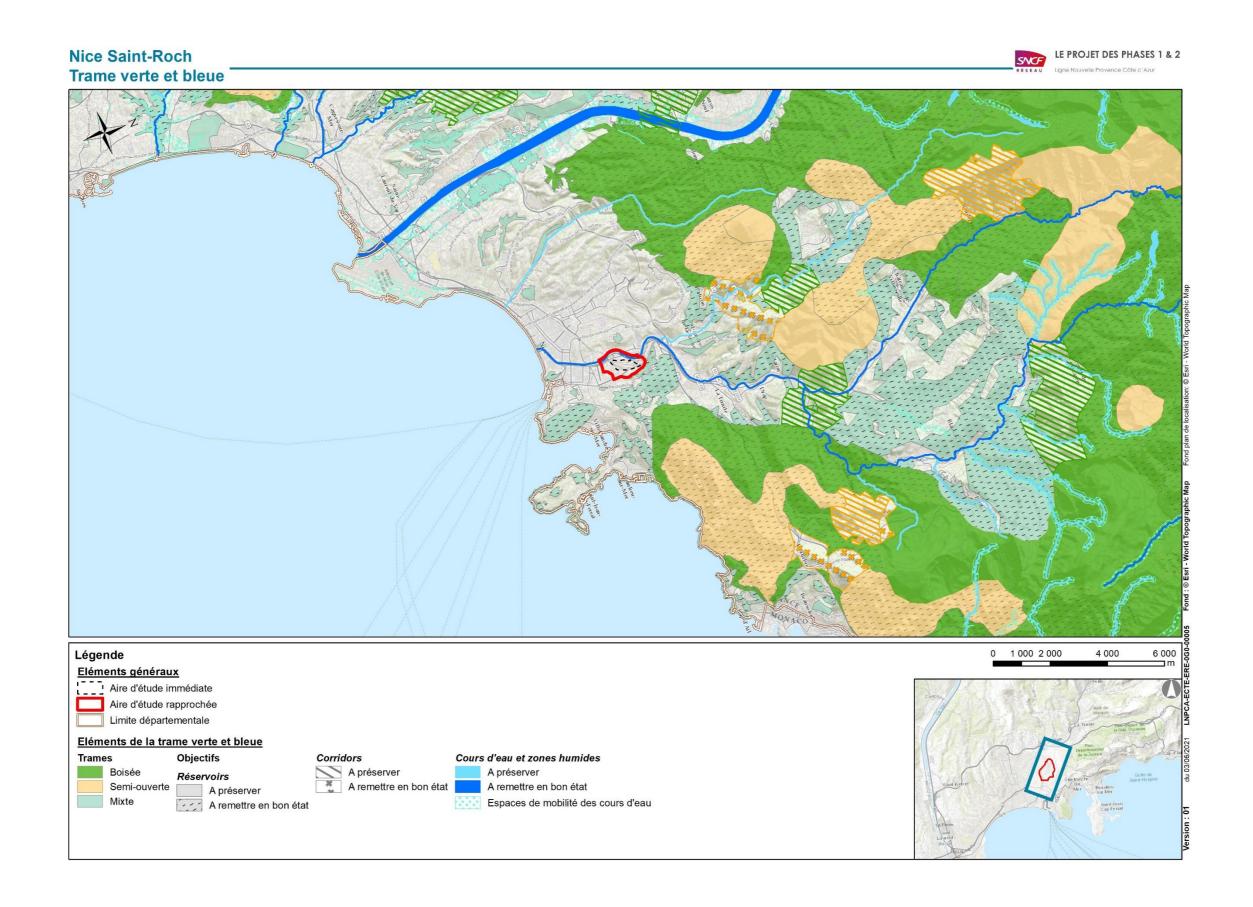


Figure 33 : localisation de l'aire d'étude immédiate au sein du réseau écologique du PLUm de NICE Côte d'Azur







PIECE C: TOME 2 - CAHIERS TERRITORIAUX - NICE SAINT-ROCH



3.6.2 MOYENS DEPLOYES

RESSOURCES ET METHODES MISES EN OEUVRE

RECUEIL PREALABLE DES DONNEES

Le portail documentaire en ligne de la DREAL PACA (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	Données flore à enjeu (LRR > NT, protection et ZNIEFF) Données espèces invasives	Pointages précis / à la maille d'espèces (données anciennes et récentes) à confirmer, préciser	Pas de données d'espèces à enjeu.
SILENE FAUNE	Données faune à enjeu (LRR > NT, protection et ZNIEFF)	Espèces cibles pour les prospections Fonctionnalité écologique	Pas de données
FAUNE PACA	Données faune à enjeu (LRR > NT, protection et ZNIEFF)	Espèces cibles pour les prospections Fonctionnalité écologique	d'espèces à enjeu.

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 fret de Nice, au lieu-dit « Saint-Roch »), 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 enjeux 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.

Faible Moyen Assez 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 Tome 1 de l'Etude d'impact globale.

3.6.3 LES HABITATS

L'ESSENTIEL

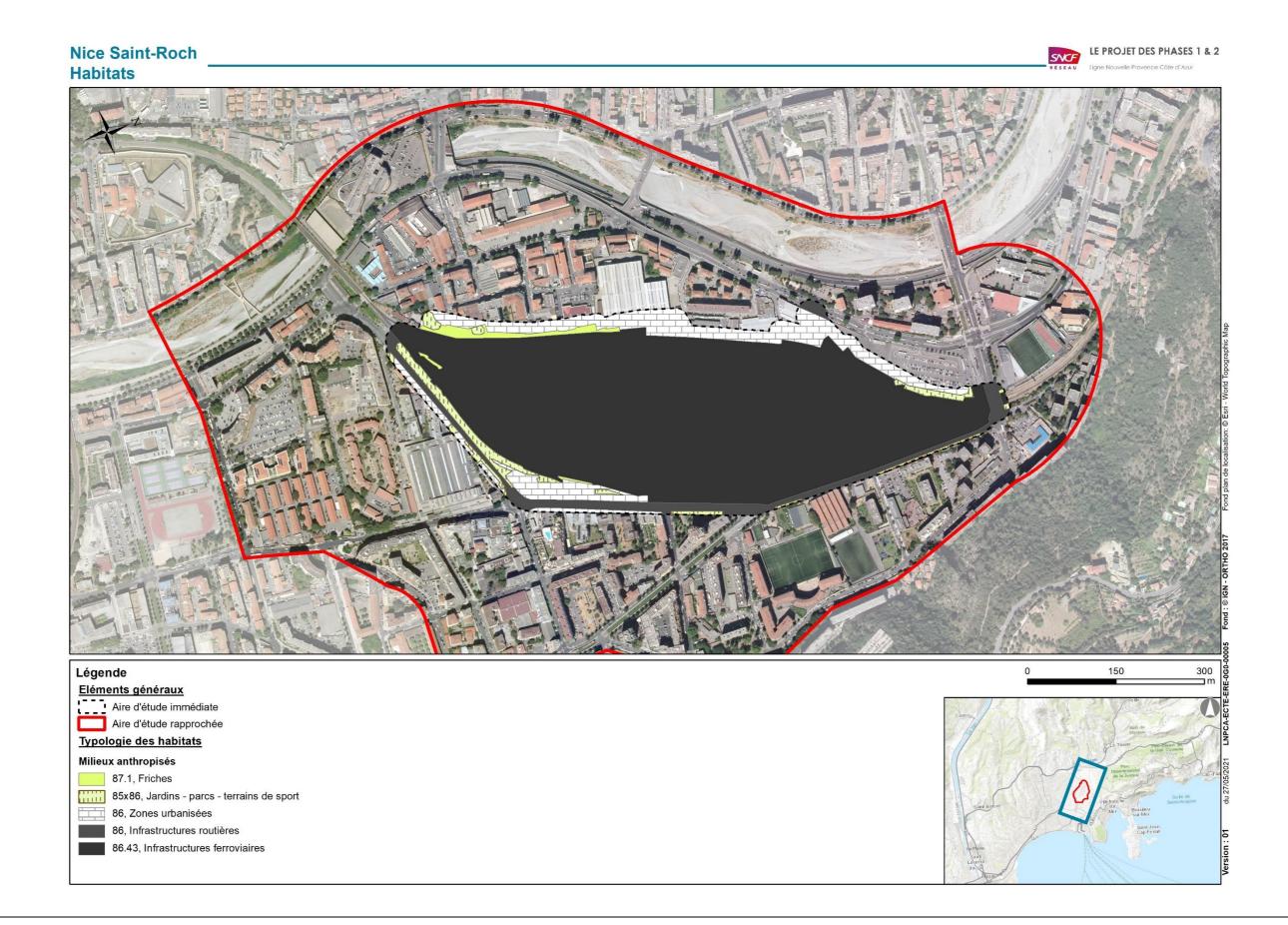
L'aire d'étude immédiate présente très peu d'intérêt concernant les habitats.

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

Intitulé	Code Corine biotope	Surface (ha)
Friches	87.1	0,4
Infrastructures ferroviaires	86.43	20,0
Infrastructures routières	86	1,6
Jardins, parcs, terrains de sport	85x86	1,0
Zones urbanisées	86	3,2

Les friches herbacées anthropiques sont situées le long des voies ferrées, majoritairement sur le pourtour de la gare de fret. La catégorie « Jardins, parcs » correspond aux alignements d'arbres des rues, avenues et boulevards, aux espaces verts des parking...







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 anthropique des habitats présents dans l'aire d'étude immédiate, la flore est composée d'espèces communes ne présentant pas d'enjeu de conservation.

Peuvent s'observer classiquement :

- Des espèces annuelles nitrophiles et des vivaces des friches thermophiles: 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*) ...
- Des espèces rudérales se développant en pied de murs ou au gré de fissures dans les zones bétonnées : Pariétaire des murs (Parietaria judaica) ...

Les délaissés urbains pourraient accueillir des stations d'Alpiste aquatique, espèce protégée d'enjeu moyen, qui peut s'observer en milieu anthropisé. L'enclavement de l'aire d'étude immédiate et l'absence de connectivité avec les stations les plus proches, situées à environ 1,3 km au nord, rendent sa présence très improbable dans l'aire d'étude immédiate. Aucune donnée bibliographique collectée atteste sa présence dans l'aire d'étude immédiate ou rapprochée.

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), le Robinier fauxacacia (Robinia pseudoacacia), l'Herbe de la pampa (Cortaderia selloana), l'Arbre aux papillons (Buddleja davidii)..., notamment au niveau des friches.

3.6.5 LES INVERTEBRES

L'ESSENTIEL

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

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*), etc. présentes dans l'aire d'étude rapprochée d'après les données bibliographiques.

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

3.6.6 LES AMPHIBIENS

L'ESSENTIEL

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

L'absence de zone humide dans et à proximité de l'aire d'étude immédiate, son enclavement, son haut niveau d'artificialisation et d'imperméabilisation rendent très peu probable la possibilité de présence d'amphibiens, aussi bien en reproduction qu'en phase terrestre, même pour des espèces pionnières comme la Rainette méridionale (*Hyla meridionalis*) malgré la proximité du Paillon.

3.6.7 LES REPTILES

L'ESSENTIEL

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

Dans le type de milieux, les cortèges sont le plus souvent réduits à quelques espèces ubiquistes tolérantes aux milieux très fortement perturbés et artificialisés. Deux espèces sont pressenties : la Tarente de Maurétanie (*Tarentola mauritanica*), connue aux abords immédiats, 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. Des données bibliographiques attestent la présence de l'Hémidactyle verruqueux (*Hemidactylus turcicus*) dans le parc de la Colline du Château, à 1,5 km au sud.La trame urbaine rompt tout lien fonctionnel entre l'aire d'étude immédiate et cette enclave verte au sein de la ville de Nice, ce qui rend sa présence très peu probable dans l'aire d'étude immédiate.

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 rares friches herbacées, 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.

Des espèces exotiques naturalisées dans les Alpes-Maritimes comme le Capucin bec-de-plomb (*Euodice malabarica*) pourraient également être observées dans l'aire d'étude immédiate et à ses abords.

Malgré la proximité du Paillon qui peut constituer un couloir local de vol pour l'avifaune, 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 fret).

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*), 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 rares friches herbacées, espaces verts et alignements d'arbres ornementaux comme territoire de chasse ou axe de déplacement.



3.6.10 ENJEUX FONCTIONNELS – CONTINUITES ECOLOGIQUES

L'ESSENTIEL

L'aire d'étude ne présente guère d'enjeu fonctionnel.

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

3.7 ZONES HUMIDES

L'ESSENTIEL

Aucune Zone Humide n'est recensée.

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 au tome 1.

3.7.2 INVENTAIRE DEPARTEMENTAL DES ZONES HUMIDES

Source: <u>http://carto.geo-ide.application.developpement-durable.gouv.fr/</u>

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 éléments méthodologiques relatifs à la délimitation des zones humides sont présentés au tome 1.

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.

3.7.4 SYNTHESE SUR LES ZONES HUMIDES

L'aire d'étude immédiate ne recoupe aucune zone humide définie réglementairement.

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

Sous thématique	Niveau d'enjeu
Zones humides	Absence d'enjeu

La méthodologie d'évaluation des enjeux est présentée au tome 1.



3.8 PAYSAGE ET PATRIMOINE CULTUREL

L'ESSENTIEL SUR LE PAYSAGE ET LE PATRIMOINE CULTUREL

La ville de Nice se développe autant sur le littoral que sur les collines environnantes et les hauteurs du Mont Boron. A l'est de la ville, l'aire d'étude est à cheval sur deux quartiers comprenant de l'habitat collectif et des zones d'activités industrielles, entre l'ancienne gare de Saint-Roch et la halte Pont-Michel. Le large faisceau ferroviaire est dominé par les collines boisées du Mont Gros et leurs monuments remarquables

L'aire d'étude intercepte **7 périmètres de protection de monuments** historiques.

Elle intercepte la partie sud d'une zone de saisine archéologique.

Les **documents cadres** intéressant l'aire d'étude sont l'atlas départemental des paysages et la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes approuvée en 2003.

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 littoral	Fort
Site inscrit, élément de patrimoine protégé au titre du code de l'urbanisme	Absence d'enjeu
Archéologie	Moyen

La méthodologie d'évaluation des enjeux est présentée au tome 1.

3.8.1 PAYSAGE

L'ESSENTIEL

La ville de Nice se développe autant sur le littoral que sur les collines environnantes et les hauteurs du Mont Boron. A l'est de la ville, l'aire d'étude est à cheval sur deux quartiers comprenant de l'habitat collectif et des zones d'activités industrielles, entre l'ancienne gare de Saint-Roch et la halte Pont-Michel. Le large faisceau ferroviaire est dominé par les collines boisées du Mont Gros et leurs monuments remarquables

L'aire d'étude intercepte 7 périmètres de protection de monuments historiques.

Elle intercepte la partie sud d'une zone de saisine archéologique.

Les documents cadres intéressant l'aire d'étude sont l'atlas départemental des paysages et la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes approuvée en 2003.

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

UNITE PAYSAGERE « SOUS LES CORNICHES »

De Nice à Menton s'étend la Riviera française. Les corniches abruptes de calcaire culminent entre 500 et 1 000 mètres. Ce relief côtier dessine une côte rocheuse découpée de criques et de caps, où alternent pinèdes et écailles de roches claires.

Les versants ont été aménagés en terrasses étroites, accueillant des serres, des vergers, des oliveraies. Les villages anciens sont perchés sur ces collines, tandis que l'urbanisation moderne s'est développé le long du littoral, d'abord autour des ports et des baies avant de se diffuser sur le versant des collines et autour des axes de communication.

Les routes s'étagent en haute, moyenne et basse corniche, surmontant la voie ferrée et ses nombreux tunnels.

Les contreforts des Alpes plongent dans la mer, et sur ces quelques centaines de mètres de dénivelés se superposent routes, autoroutes, voies ferrées et urbanisation.

La ville de Nice n'échappe pas à cette règle et se développe autant sur le littoral que sur les collines environnantes et les hauteurs du Mont Boron. Elle est marquée par la présence du fleuve le Paillon qui la traverse du Nord au Sud.

PERCEPTIONS PAYSAGERES

A l'est de Nice, au pied de la colline de Cimiez, l'aire d'étude rapprochée s'étend sur les quartiers de Saint-Roch et Pont-Michel.

Elle est composée de plusieurs espaces parallèles qui ne s'interpénètrent pas :

- le Paillon ;
- la triple voie routière « pénétrante du Paillon » ;
- le quartier Saint-Roch ;
- le faisceau ferroviaire ;
- le quartier Pont-Michel;
- le Mont-Gros.

Le Paillon est une large rivière peu profonde et parfois asséchée en été. Ses berges sont aménagées en promenades fleuries.

Séparé du Paillon par la pénétrante, le secteur de Nice Saint-Roch est un quartier récent et assez hétérogène, qui s'est développé au XXème siècle, mais que l'on peut diviser en deux parties :

- à l'ouest, vers les bords du Paillon, Saint-Roch est un mélange d'habitats collectifs, de zone de fret, d'équipements et d'industries :
- l'est du quartier est plutôt dédié à de l'habitat collectif, relativement récent (1970-1980) en R+6 R+7 avec des poches d'habitats plus anciens et plus petits (R+2 / R+3). Le quartier Pont-Michel se prolonge encore à l'est, par des quartiers résidentiels qui se sont développés sur la corniche.

L'aire d'étude se déploie ensuite autour du large faisceau ferroviaire (voies dédiées au TER, et voies dédiées au TGV, les deux séparées par une clôture) compris entre l'ancienne gare de Nice Saint-Roch au Sud et la Halte Pont-Michel au nord.

Cet espace très minéral, recouvert de ballast, parfois envahi de végétation spontanée, présente un contraste puissant avec la masse verte du Mont-Gros qui le domine côté est.

La végétation de garrigue du Mont-Gros apporte d'ailleurs une respiration dans l'horizon urbain. La villa Schmitz, monument historique et l'Observatoire se détachent en points d'appel au sommet de la colline, répondant à ceux de l'ancienne abbaye de Saint-Pons (au sommet de la colline de Cimiez), et du château d'eau.

Tilleuls, cyprès, micocouliers et érables composent la trame végétale de l'aire d'étude, ainsi que quelques palmiers.





Figure 34 : ancienne abbaye de Saint-Pons -sur la colline de Cimiez (Systra 2018)



Figure 35 : vue vers la Halte Pont-Michel, l'avenue Pierre Sémard et le Mont-Gros (Systra 2018)



Figure 36 : observatoire et villa Schmitz (Systra 2018)

3.8.2 PATRIMOINE CULTUREL

L'ESSENTIEL

L'aire d'étude intercepte 7 périmètres de protection de monuments historiques.

Elle intercepte la partie sud d'une zone de saisine archéologique.

MONUMENTS HISTORIQUES

Sources : atlas des patrimoines, ville de Nice

Aucun monument historique classé ou inscrit n'est présent dans l'aire d'étude rapprochée. Cette dernière recoupe toutefois le **périmètre de protection de 7 monuments historiques** :

Monument historique	Inscription / classement
Villa Schmitz	Inscription par arrêté du 01/10/2013
Abbaye (ancienne) Saint-Pons	Eglise: classement par arrêté du 3 mai 1913 – Façades et toitures de l'abbaye et du cloître: inscription par arrêté du 29 décembre 1949
Site archéologique de Cimiez (y compris Temple d'Apollon ou de Diane), aujourd'hui Musée de Cimiez	Classement le 30/08/1947
Croix en marbre-blanc	Classement le 13/08/1906
Eglise Notre-Dame-Auxiliatrice	Inscription le 26 avril 2001
Eglise paroissiale Saint-Roch	Classement le 16/11/1984
Couvent des Franciscains	Classement le 06/06/1993

Figure 37 : monuments historiques interceptant l'aire d'étude (Source : atlas des patrimoines ; images Wikipédia)

SITES PATRIMONIAUX REMARQUABLES

Créés par la loi n°2016-925 du 9 juillet 2016, les sites patrimoniaux remarquables (SPR) remplacent les aires de mise en valeur du patrimoine (AVAP) et les zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP). Ils recouvrent « les villes, villages ou quartiers dont la conservation, la restauration, la réhabilitation ou la mise en valeur présente, au point de vue historique, architectural, archéologique, artistique ou paysager, un intérêt public ».

Le classement au titre des sites patrimoniaux remarquables a le caractère de servitude d'utilité publique affectant l'utilisation des sols dans un but de protection, de conservation et de mise en valeur du patrimoine culturel.

L'aire d'étude n'est pas concernée par un SPR.

SITES INSCRITS ET CLASSES

Aucun site classé ou inscrit n'est localisé au sein de l'aire d'étude rapprochée.

Deux sites inscrits sont localisés à proximité de l'aire d'étude rapprochée :

- L'Ensemble inscrit au quartier Cimiez à Nice à l'ouest du Paillon :
- Le « Littoral de Nice à Menton » à l'est du site ferroviaire de Nice Saint-Roch.

AUTRES PROTECTIONS PATRIMONIALES

L'aire d'étude comporte un patrimoine paysager à protéger au titre du PLU, la place du Palio, ainsi que trois espaces boisés à préserver au titre du PLU.



Figure 38 : place du Palio, patrimoine paysager à protéger au titre du PLU (Google maps)



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.

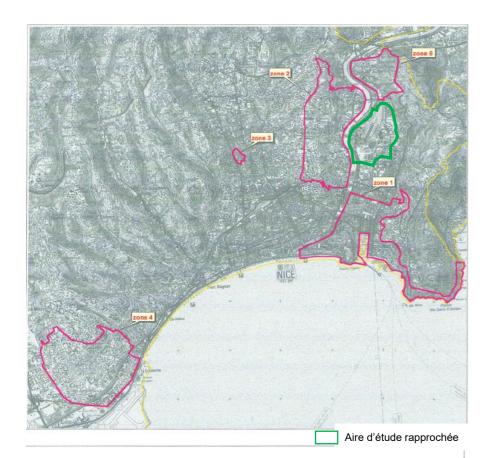
L'aire d'étude longe **un espace remarquable** sur plusieurs centaines de mètres : le Mont Gros. L'enjeu est nul dans la mesure où aucun aménagement n'y est prévu.

ARCHEOLOGIE

Sources : Atlas des patrimoines ; Ministère de la culture

Cinq zones archéologiques de saisine sont définies sur la commune de Nice par arrêté préfectoral du 31 juillet 2003. L'aire d'étude rapprochée intercepte la partie sud de la zone archéologique de saisine n°5.

Elle jouxte également la zone n°2.



emprise des zones de saisine

Figure 39 : localisation des zones archéologiques de saisine (arrêté préfectoral du 31 juillet 2003)

3.8.3 DOCUMENTS CADRES

L'ESSENTIEL

Les documents cadres intéressant l'aire d'étude sont l'atlas départemental des paysages et la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes approuvée en 2003.

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

- atlas départemental des paysages (1998);
- directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes a été approuvée le 02/12/2003.

L'atlas départemental des paysages dresse un inventaire de l'ensemble des paysages des Alpes-Maritimes, en mettant l'accent sur chacune de leurs caractéristiques spécifiques.

Ce programme est axé sur la mise en évidence de la complexité des paysages, de leur évolution et de leur aménagement.

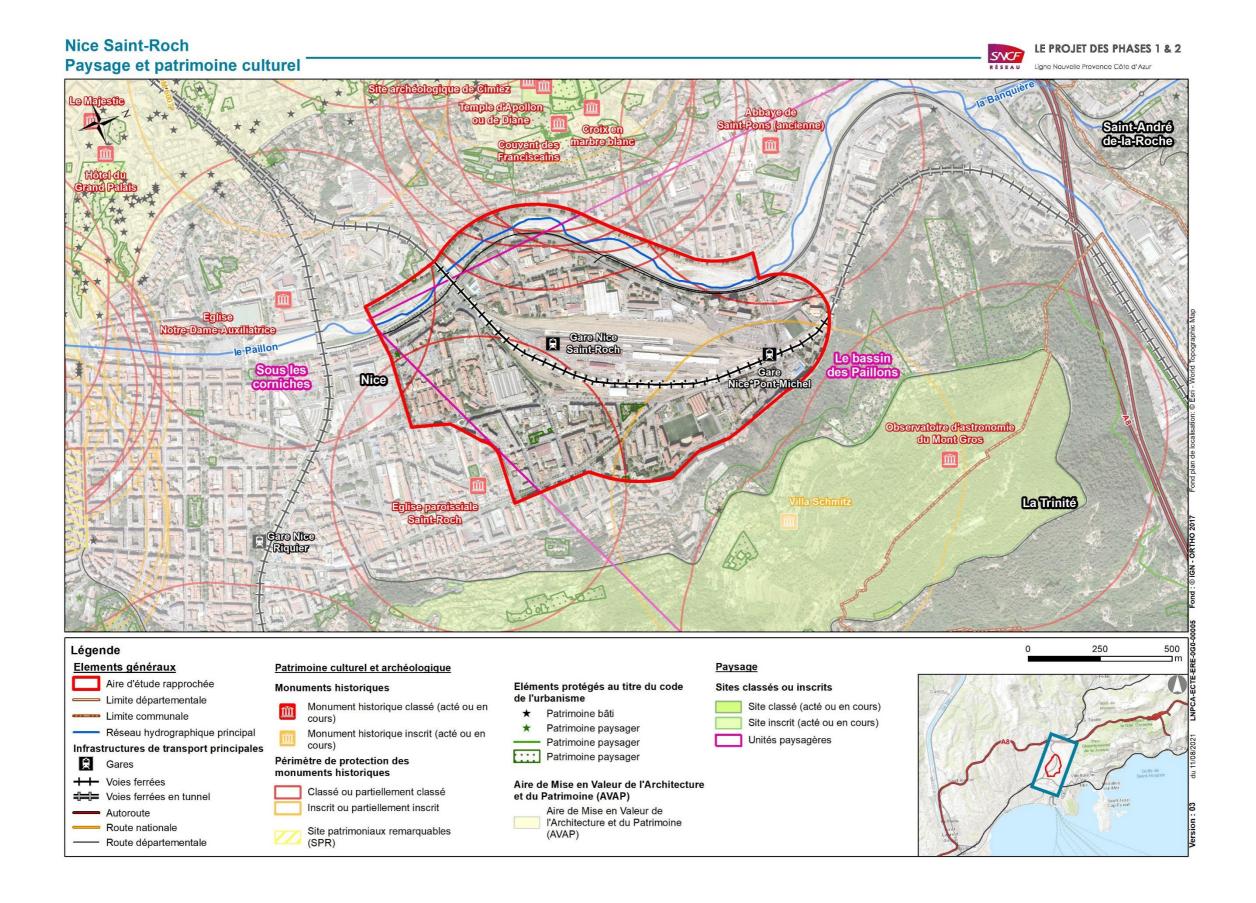
La directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes fixe sur certaines parties du territoire les orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur du territoire. Elle a été approuvée le 02/12/2003.

Elle 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.







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 Pénétrante du Paillon. Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre indique que de nombreux axes de l'aire d'étude sont classés en catégorie 4 (secteur de nuisance de 30 m).

Les **niveaux sonores mesurés** en limites est et ouest du site de Nice Saint-Roch montrent que le secteur d'étude est situé en zone d'ambiance sonore préexistante modérée, avec des niveaux sonores en façade inférieurs à 65 dB(A) le jour et 60 dB(A) la nuit.

La **qualité de l'air** de l'aire d'étude rapprochée est conditionnée par un environnement caractérisé principalement par des espaces urbains. Six établissements recevant des populations vulnérables sont présents dans l'aire d'étude rapprochée. Une station AtmoSud de fond urbain est située à 1 km de l'aire d'étude.

Les teneurs moyennes annuelles relevées par cette station 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.

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.

Le passage des trains peut être source de **vibrations** qui se transmettent par le sol vers le plancher, mais aussi de bruit généré par la vibration du plancher.

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.

Les **documents cadres** intéressant l'aire d'étude sont le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA), le plan national santé environnement (PNSE4) et le plan régional santé environnement (PRSE3) de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ainsi que le classement sonore des voies bruyantes du département des Alpes-Maritimes.

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	Fort
Vibration	Moyen
Ambiance lumineuse	Faible
Odeurs et fumées	Moyen

La **méthodologie d'évaluation** des enjeux est présentée au tome 1.

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 Pénétrante du Paillon. Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre indique que de nombreux axes de l'aire d'étude sont classés en catégorie 4 (secteur de nuisance de 30 m).

Les niveaux sonores mesurés en limites est et ouest du site de Nice Saint-Roch montrent que le secteur d'étude est situé en zone d'ambiance sonore préexistante modérée, avec des niveaux sonores en façade inférieurs à 65 dB(A) le jour et 60 dB(A) la nuit.

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

Les notions d'acoustique et le cadre règlementaire (textes et indices règlementaires, critères d'ambiance sonore, objectifs acoustiques et bâtiments concernés et bruit de voisinage) sont détaillés au tome 1.

CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES ET SECTEURS AFFECTES PAR LE BRUIT

Le faisceau de remisage et de maintenance de Nice St-Roch est situé en sortie nord-est de la ville, sur la ligne Nice-Breil. Il est entouré de zones d'habitations, essentiellement constituées de logements collectifs, et de quelques installations industrielles.

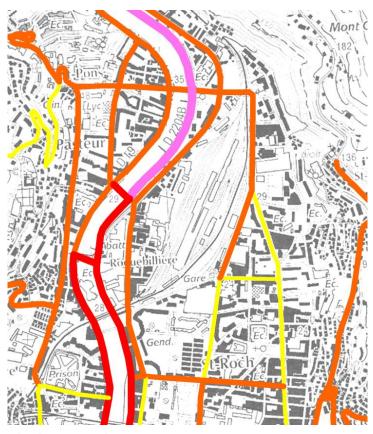
Il est encadré par le boulevard Pierre Sémard et la ligne T1 du tramway à l'est, et par les axes routiers de la Pénétrante du Paillon et de la route de Turin à l'ouest.

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

Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre indique que la Pénétrante du Paillon est classée en catégorie 2 (secteur de nuisance de 250 m de largeur à partir du bord extérieur de la voie) ou 3 (secteur de nuisance de 100 m).

De nombreux axes routiers de l'aire d'étude sont classés en catégorie 4 (secteur de nuisance de 30 m).







1 (300 m) 2 (250 m) 3 (100 m) 4 (30 m) 5 (10 m)

Figure 40 : classement sonore des infrastructures de transport terrestre (Source : DDTM, 2016)

MESURES DE BRUIT

METHODOLOGIE

Une mesure de bruit a été réalisée du 03 au 04 février 2021, aux abords du secteur de Nice St Roch, sur une durée de 24 heures (mesure nommée PF01_06-R).

Cette mesure vient compléter celles réalisées en novembre 2015 par ACOUPHEN, pour le compte du groupement SETEC-SYSTRA : PF121-Y et PF126-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).

LOCALISATION DES MESURES

Le plan suivant présente la localisation des mesures de bruit réalisées :

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



Figure 41 : plan de localisation des mesures de bruit réalisées au niveau de Nice Saint-Roch (Egis, 2021)

PRESENTATION DES RESULTATS

Une fiche de synthèse des résultats est créée pour le 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 ;
- Localisation du point de mesure sur un plan de situation orienté;
- Photographies du microphone et de son angle de vue ;
- Sources sonores identifiées et commentaires éventuels ;
- Evolutions temporelles des niveaux sonores.

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 ;
- 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-R et au PF126-Y).

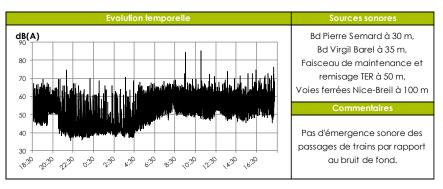
PF01_06-R	Mesure de bruit - Etat initial	ACOUSTB ACOUSTIQUE - ONDES - VIBRATIONS

Localisation de la mesure	Date et durée de la mesure				
M. Ben Cheikh	Mesure réalisée le	03/02/2021 à 18:30			
81, boulevard Virgil Barel, Bat. B	Durée: 24 h				
06300 Nice	3ème étage	/ Façade Nord-Ouest			





Périodes réglementaires	LAeqglobal		
Période diurne (6 h - 22 h)	58,6	dB(A)	
Période nocturne (22 h - 6 h)	50,5	dB(A)	



Indices statistiques en dB(A) - Niveau global								
Période	L95	L90	L50	L10	L5			
(6 h - 22 h)	46,0	48,3	54,9	61,7	63,3			
(22 h - 6 h)	38,3	39,1	42,3	50,7	56,0			

Figure 42 : Fiche de synthèse des résultats de mesure au PF01_06-R (source : Acoustb, 2021)

PIECE C: TOME 2 - CAHIERS TERRITORIAUX - NICE SAINT-ROCH



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:

Le faisceau de remisage et de maintenance de Nice St-Roch est situé en sortie nord-est de la ville, sur la ligne Nice-Breil. Il est entouré de zones d'habitations, essentiellement constituées de logements collectifs, et de quelques installations industrielles.

Il est encadré par le boulevard Pierre Sémard et la ligne T1 du tramway à l'Est, et par les axes routiers de la Pénétrante du Paillon et de la route de Turin à l'Ouest.

Les niveaux sonores mesurés en limites est et ouest du site de Nice Saint-Roch montrent que le secteur d'étude est situé en zone d'ambiance sonore préexistante modérée, avec des niveaux sonores en façade inférieurs à 65 dB(A) le jour et 60 dB(A) la nuit.

En bordure du boulevard Pierre Sémard, à l'Est du site, les habitations sont exposées principalement au bruit routier : le site de remisage et de maintenance TER ne constitue pas la source de bruit principale (PF01_06-R et PF126-Y).

À l'ouest du site, la zone de triage et de maintenance TGV est une source de bruit équivalente au bruit résiduel (circulation routière locale et activité industrielle). Son impact reste faible, de l'ordre de 52 dB(A) le jour et 48 dB(A) la nuit (PF121-Y).

Note: Lors de la campagne de mesures de février 2021, un couvrefeu était en vigueur à partir de 18 h, dans le cadre des restrictions de déplacements liés à la pandémie de Covid-19. Les niveaux sonores nocturnes, hors circulation ferroviaire sont donc susceptibles d'être inférieurs aux niveaux sonores habituels.

Le niveau de bruit L50, c'est-à-dire le niveau de bruit dépassé pendant 50 % du temps sur une période donnée, est également une indication à prendre en compte pour l'évaluation de l'ambiance sonore existante dans le cadre de l'analyse de l'impact de l'activité de maintenance à quai sur le nouveau faisceau de remisage.

Cette valeur, qui ne tient pas compte des pics de bruit les plus importants, est la suivante pour les 2 points de mesure concernés :

- 55.0 dB(A) le jour et 42.5 dB(A) la nuit au PF01 06-R, au droit du SMR TER existant ;
- 60.5 dB(A) le jour et 48.0 dB(A) la nuit au PF126-Y, au Nord du SMR TER existant.

Point de mesure	Date et durée de la mesure	Adresse	Etage	LAeq (6 h - 22 h) Global	LAeq (6 h - 22 h) Ferroviaire	LAeq (22 h - 6 h) Global	LAeq (22 h - 6 h) Ferroviaire	Sources sonores principales	Ambiance sonore préexistante
PF01_06-R	03/02/2021 24 heures	81, bd. Virgil Barel – Bât. B 06300 Nice	1 ^{er} étage	58.5 dB(A)	Non déterminée	50.5 dB(A)	Non déterminée	Bd Pierre Sémard / Bd Virgil Barel	Modérée
PF121-Y	30/11/2015 24 heures	7, rue Joseph 06300 Nice	3 ^{ème} étage	56.0 dB(A)	52.0 dB(A)	51.0 dB(A)	47.5 dB(A)	Circulation routière locale / Triage sur le faisceau TGV: 26 mouvements identifiés le jour 8 mouvements identifiés la nuit	Modérée
PF126-Y	30/11/2015 24 heures	7, bd. Pierre Sémard 06300 Nice	6 ^{ème} étage	63.5 dB(A)	Non déterminée	55.5 dB(A)	Non déterminée	Bd Pierre Sémard	Modérée



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. Six établissements recevant des populations vulnérables sont présents dans l'aire d'étude rapprochée. Une station AtmoSud de fond urbain est située à 1 km de l'aire d'étude.

Les teneurs moyennes annuelles relevées par cette station 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.

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.

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

NIVEAU D'ETUDE

L'opération Nice Saint-Roch est un projet exclusivement ferroviaire qui n'a pas vocation à influencer le trafic routier.

Les circulations ferroviaires n'entraîneront pas d'impact direct sur la qualité de l'air. C'est pourquoi l'étude Air et santé a été traitée à dire d'expert.

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.

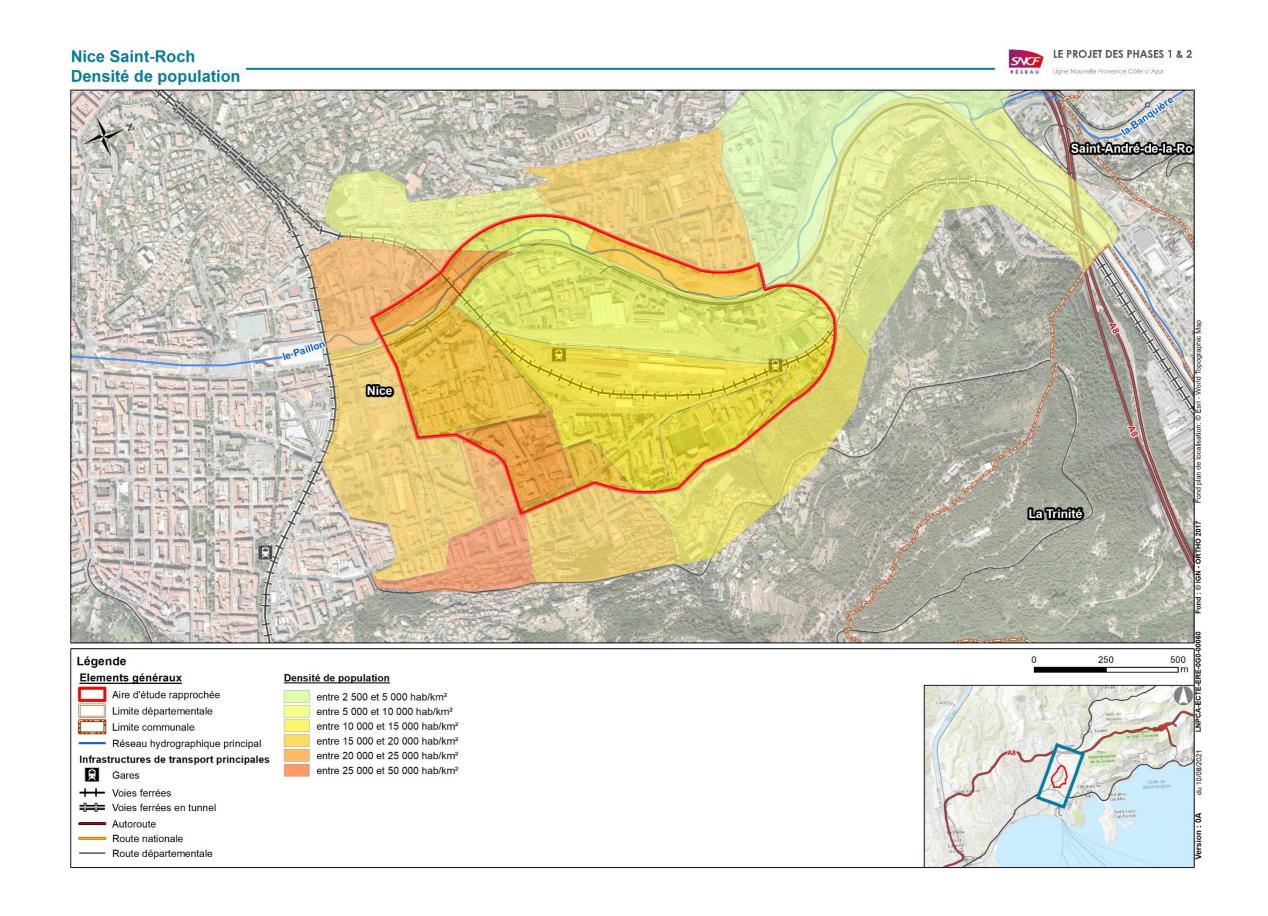
DENSITE DE POPULATION GENERALE

Le projet est localisé sur la commune de Nice, dans des zones urbanisées.

Les densités de population des IRIS interceptées par l'emprise de l'aire d'étude sont données dans le tableau et la figure qui suivent.

Commune	IRIS	Densité des IRIS
	Bon-Voyage	8 391
	Lyautey-Gendarmerie	20 820
	Mont Gros	12 185
	Paschetta	9 589
	Pasteur	16 994
	Pasteur-Saint Pons	4 356
	Pasteur-Voie Romaine	19 865
Nice	Pierre Semard	14 409
	Roquebilliere	12 272
	Route de Turin	8 117
	Saint-Charles	15 694
	Saint-Jean d'Angely	19 089
	Saint-Roch-Jean Xxiii	27 820
	Saint-Roch-Ricolfi	20 591
	Vauban	15 480
	Moyenne densité - TOTAL	15 045





PIECE C: TOME 2 - CAHIERS TERRITORIAUX - NICE SAINT-ROCH



POPULATIONS

Les populations des IRIS interceptés par l'emprise de l'aire d'étude sont données dans le tableau suivant.

Sur la base de ces estimations, la population en 2017 située dans les IRIS interceptés par l'emprise de l'aire d'étude s'établit à 39 434 habitants.

Commune	IRIS	Population des IRIS
	Bon-Voyage	3 819
	Lyautey-Gendarmerie	3 315
	Mont Gros	1 664
	Paschetta	1 595
	Pasteur	2 693
	Pasteur-Saint Pons	1 655
	Pasteur-Voie Romaine	2 466
Nice	Pierre Semard	2 598
	Roquebilliere	2 877
	Route de Turin	2 642
	Saint-Charles	2 599
	Saint-Jean d'Angely	3 800
	Saint-Roch-Jean Xxiii	2 165
	Saint-Roch-Ricolfi	2 122
	Vauban	3 424
	Somme population - TOTAL	39 434

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.

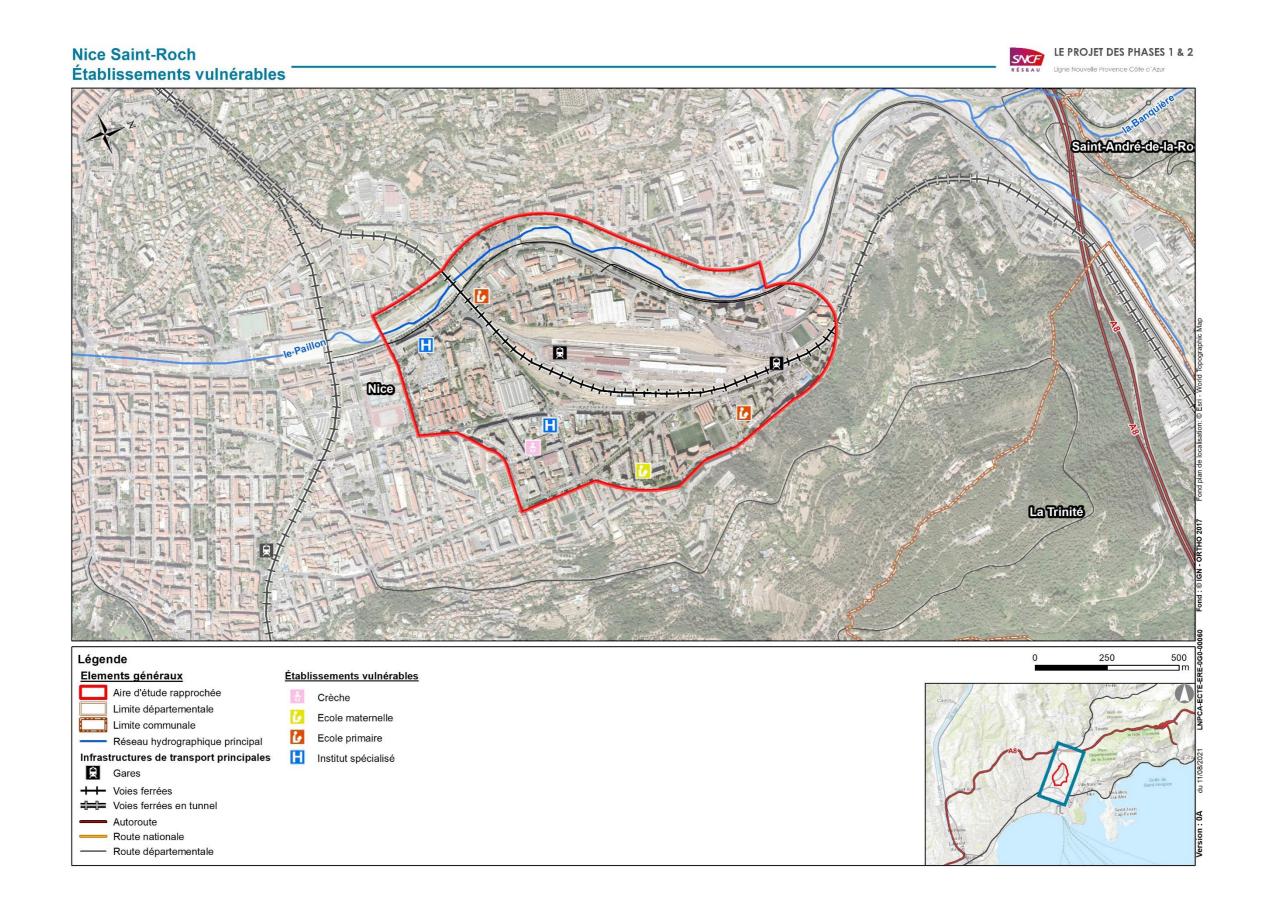
Les établissements vulnérables dans l'aire d'étude sont représentés sur la carte ci-après.

Sur la base de cet inventaire, 6 établissements vulnérables ont été identifiés (cf tableau et carte) :

- 1 structure d'accueil pour la petite enfance ;
- 3 écoles ;
- 2 instituts spécialisés.

Commune	Type d'établissement	Nom de l'établissement	
Ali - a	Accueil des jeunes enfants	Crèche les IRIS	
	École maternelle	École maternelle Saint-Charles	
	École primaire	Groupe scolaire René Arziari	
Nice	Ecole primarie	École primaire Cesaire	
	Insitut spécialisé	Centre de jour le Trident	
	institut specialise	Foyer Horizon 06 Nice	
TOTAL D	ES ÉTABLISSEMENTS DANS L'AIRE D'ÉTUDE	6	





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

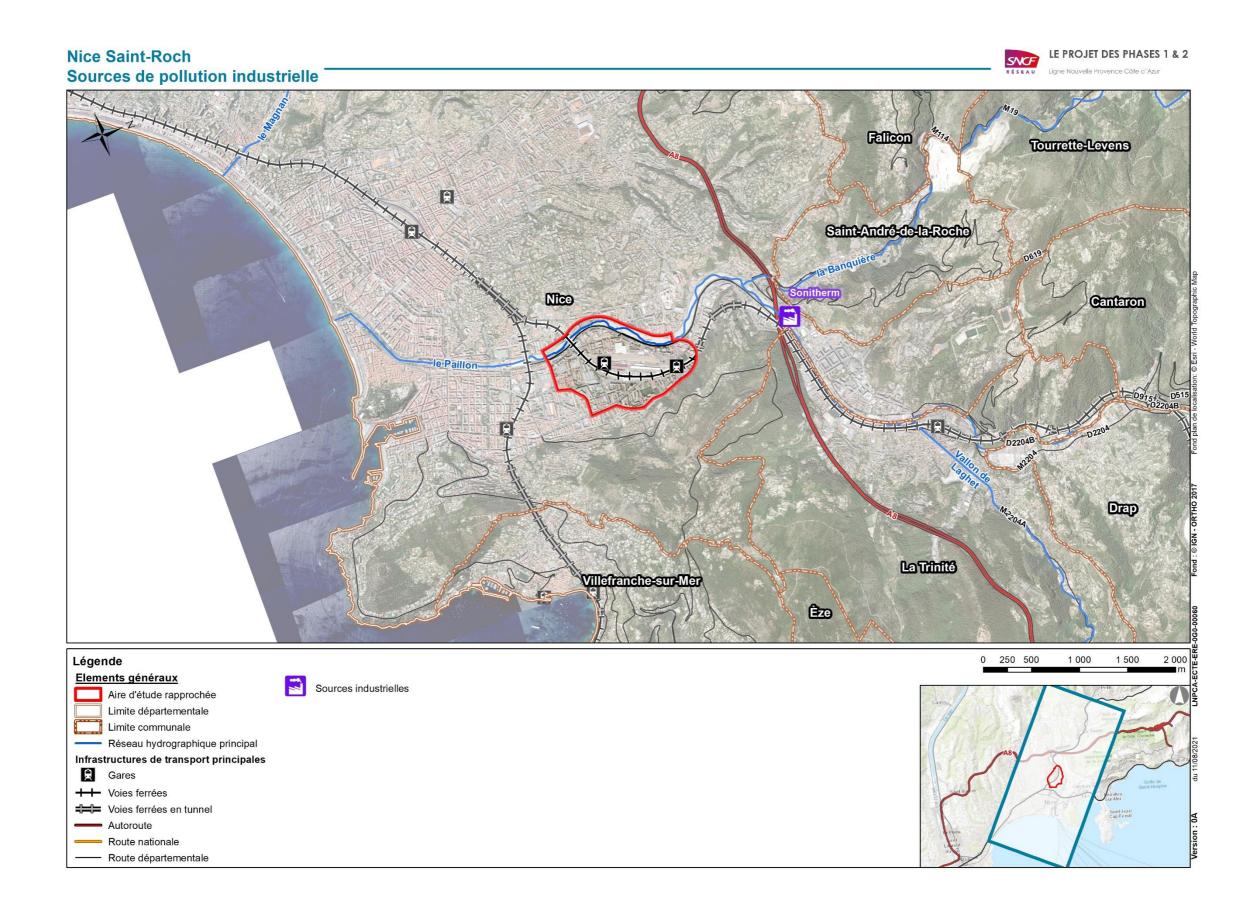
Une source d'émissions industrielles, recensée au titre des émissions dans l'air, est située à proximité de l'emprise de l'aire d'étude (environ 1 km), sur la commune de Nice : Sonitherm, entreprise de traitement et élimination des déchets non dangereux. À noter des émissions en oxydes d'azotes et arsenic, des polluants retenus par le guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières du CEREMA.

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

Les émissions de ce site industriel sont détaillées dans le tableau et la figure qui suivent.

		Nice				
Polluants		Sonitherm				
	33 Boulevard de l'Ariane					
	Traitement et élimination des					
	déchets non dangereux					
CO ₂ total	en t	285000				
(d'origine biomasse et non biomasse)	année	2018				
CO d'origina hismassa	en t	161000				
CO ₂ d'origine biomasse	année	2018				
CO ₂ d'origine non biomasse	en t	123000				
CO ₂ d origine non biomasse	année	2018				
Antimoine (Sb)	en kg	10,9				
Antimonie (3b)	année	2016				
Cadmium (Cd)	en kg	10,79				
Caumum (Cu)	année	2019				
Chlore et composés inorganiques	en t	10,2				
(en tant que HCI)	année	2019				
Cobalt (Co)	en kg	6,28				
Cobait (CO)	année	2010				
Mercure (Hg)	en kg	23,15				
ivier cure (rig)	année	2019				
Oxydes d'azote (NOx / NO2)	en t	105,7				
	année	2019				
Protoxyde d'azote (N2O)	en t	10,4				
1 101000 d d d2010 (1120)	année	2016				
Manganèse (Mn)	en kg	232				
manganese (min)	année	2014				
Thallium (TI)	en kg	14,4				
	année	2009				
Vanadium	en kg	12,2				
Tanadian.	année	2009				
Plomb (Pb)	en kg	218				
1 151112 (1 2)	année	2008				
Acide fluorhydrique	en kg	65				
- Total Madring an Iquo	année	2006				
Arsenic (As)	en kg	23				
	année	2004				





QUALITE DE L'AIR

Source: AtmoSud

SURVEILLANCE PERMANENTE

La qualité de l'air a été très bonne à bonne globalement 1 jour sur 3 à Nice en 2015 (dernier bilan annuel des Indices ATMO disponibles).

Globalement, la tendance des indices ATMO mensuels sur Nice reste la même qu'en 2015, avec néanmoins quelques jours avec un indice ATMO mauvais à très mauvais lors de certains étés, notamment en juin 2019 provoqué par de fortes teneurs en ozone.

DANS L'AIRE D'ETUDE

La station permanente de mesures AtmoSud Nice Arson est située à proximité de l'emprise de l'aire d'étude (voir localisation figure en page suivante).

La station Nice Arson est en environnement de fond urbain, sans l'influence du trafic routier.

Les teneurs moyennes annuelles 2019 et 2020 des polluants mesurés par cette station 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 en pages suivantes.

Sur cette station, 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.

À titre indicatif, les teneurs moyennes annuelles mesurées sont comparées aux recommandations de l'OMS. Les teneurs moyennes en dioxyde d'azote et PM10 respectent les valeurs guide de l'OMS en 2019 et 2020. Néanmoins, les teneurs en PM2,5 dépassent les valeurs guide en 2019 et 2020.

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 ».





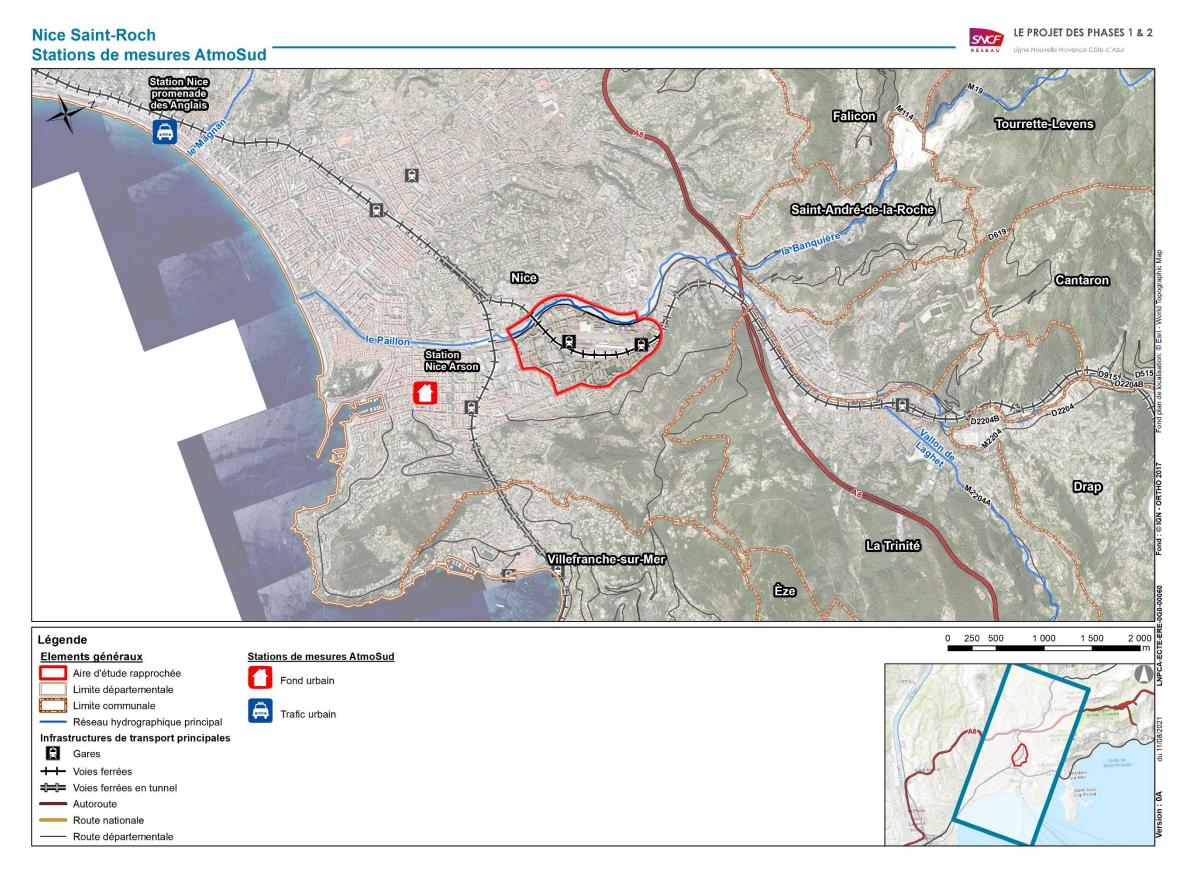


Figure 43: localisation des stations AtmoSud retenues (source : Egis – AtmoSud)

PIECE C: TOME 2 - CAHIERS TERRITORIAUX - NICE SAINT-ROCH



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

Polluants		Nice Arson	Valeurs limites	Objectif de qualité	Recommandations OMS
		Fond urbain	en moyenne annuelle		
Dioxyde d'azote (NO ₂)	μg/m³	24,3	40	40	40
PM10	μg/m³	18	40	30	20
PM2,5	μg/m³	10,1	25	10	10
Benzène (C ₆ H ₆)	μg/m³	1,18 2017	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		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			,
Benzo(b)fluoranthène	ng/m³	0,19 2019			
Benzo(k)fluoranthène	ng/m³	0,09 2019			
Benzo(j)fluoranthène	ng/m³	0,12 2019			
Dibenzo(ah)anthracène	ng/m³	0,01 2019			
Benzo(ghi)pérylène	ng/m³	0,18 2019			
Indeno(1,2,3-cd)pyrène	ng/m³	0,17 2019			
Chrysène	ng/m³	0,12 2019			

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

Polluants		Nice Arson	Valeurs limites	Objectif de qualité	Recommandations OMS
		Fond urbain	en moyenne annuelle		
Dioxyde d'azote (NO ₂)	μg/m³	30,7	40	40	40
PM10	μg/m³	20,0	40	30	20
PM2,5	μg/m³	11,2	25	10	10
Benzène (C ₆ H ₆)	μg/m³	1,18 2017	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		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			
Benzo(b)fluoranthène	ng/m³	0,19			
Benzo(k)fluoranthène	ng/m³	0,09			
Benzo(j)fluoranthène	ng/m³	0,12			
Dibenzo(ah)anthracène	ng/m³	0,01			
Benzo(ghi)pérylène	ng/m³	0,18			
Indeno(1,2,3-cd)pyrène	ng/m³	0,17			
Chrysène	ng/m³	0,12			



3.9.3 VIBRATIONS

L'ESSENTIEL

Le passage des trains 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 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 :

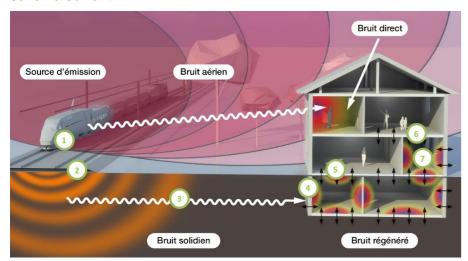


Figure 44 : phénomènes vibro-acoustiques au passage d'un train

(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 tome 1.

En gare de Nice Saint-Roch, 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.

3.9.4 AMBIANCE LUMINEUSE

L'ESSENTIEL

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

Source : 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 45: pollution lumineuse dans l'aire d'étude (avex-asso.org)

L'aire d'étude s'insère dans un contexte urbain d'ores et déjà impacté par une ambiance lumineuse artificielle importante. En effet, l'éclairage de nuit est constant, notamment pour des raisons de sécurité en milieu urbain.

3.9.5 ODEURS ET FUMEES

L'ESSENTIEL

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

L'analyse de l'état initial des odeurs repose sur l'identification des sources d'émissions probables dans l'aire d'étude. Ce travail est réalisé à partir d'une approche cartographique.

Aucune activité particulière au sein de l'aire d'étude n'est susceptible d'émettre des odeurs significatives.

Le trafic sur les axes routiers de l'aire d'étude constitue la principale source d'odeurs dues aux émissions de gaz d'échappement au sein de l'aire d'étude, ainsi que les odeurs émises par les ventilations des restaurants et enfin les odeurs de tabac des passants fumeurs.

Le site ferroviaire de Nice Saint-Roch n'émet pas d'odeur particulière et n'émet pas de fumées.



3.9.6 DOCUMENTS CADRES

L'ESSENTIEL

Les documents cadres intéressant l'aire d'étude sont le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA), le plan national santé environnement (PNSE4) et le plan régional santé environnement (PRSE3) de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ainsi que le classement sonore des voies bruyantes du département des Alpes-Maritimes.

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'ATMOSPHERE (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 :

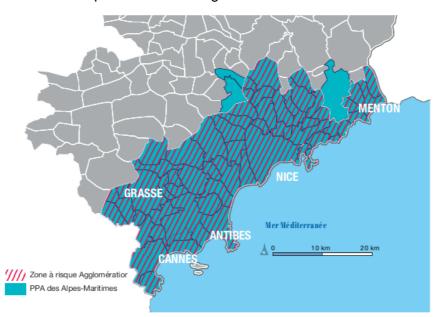


Figure 46 : Territoire couvert par le PPA des Alpes Maritimes (source : PPA 06 – Objectif 2025)

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).

Le respect de la valeur limite au niveau de la station Promenade des Anglais est accéléré



Population exposée à un dépassement de la valeur limite relative au NO₂ (40 µg/m³)

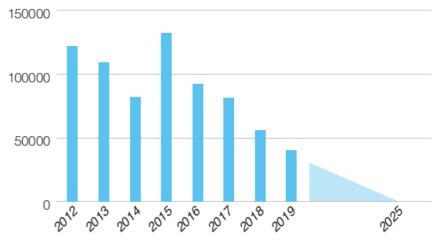


Figure 47 : Objectifs 2025 du PPA des Alpes-Maritimes (source : PPA 06 – Objectif 2025)



LE PLAN CLIMAT AIR ÉNERGIE TERRITORIAL METROPOLE NICE COTE 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

L'ESSENTIEL SUR L'ENERGIE, LES GES ET LE BILAN CARBONE

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

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

La région méditerranéenne est particulièrement touchée par le changement climatique.

Le **niveau d'enjeu** intrinsèque de chacune des sous-thématiques relatives à l'énergie, aux GES et au bilan Carbone est présenté dans le tableau suivant :

Sous thématique	Niveau d'enjeu
Energie	Faible
Vulnérabilité au changement climatique	Fort
Gaz à effet de serre	Cf. tome 1

La méthodologie d'évaluation des enjeux est présentée dans le tome 1.

3.10.1 ENERGIE

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 NIÇOISE

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

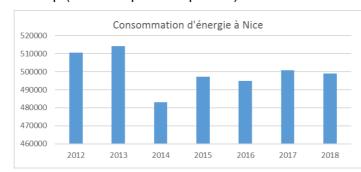


Figure 48 : évolution de la consommation d'énergie en tep (tonnes équivalent pétrole) à Nice (Source : d'après base de données CIGALE / AtmoSud)

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 :

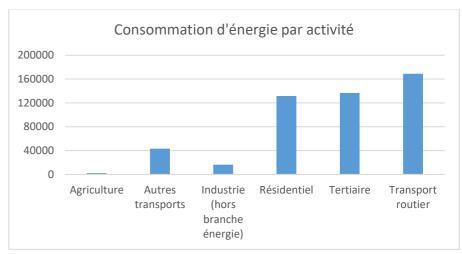


Figure 49 : consommation énergétique en tep (tonnes équivalent pétrole) à Nice (Source : d'après base de données CIGALE / AtmoSud)

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

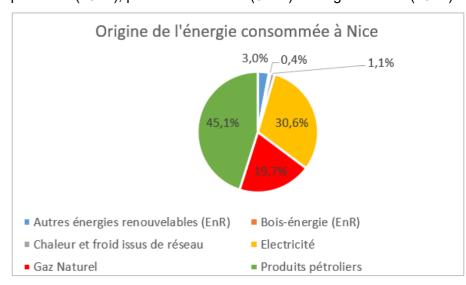


Figure 50 : origine de l'énergie consommée à Nice (Source : d'après base de données CIGALE / AtmoSud)

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 %) :

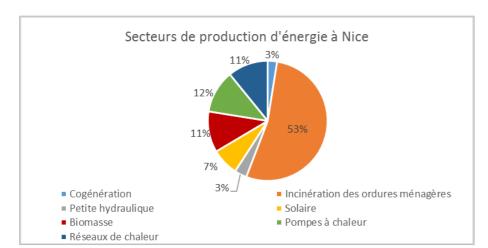


Figure 51 : secteurs de production d'énergie à Nice (Source : d'après base de données CIGALE / AtmoSud)

Aucun parc éolien ou photovoltaïque, ni 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

Cette thématique est traitée à la Pièce C, Tome 1, Chapitre 4 – Description des facteurs environnementaux, Sous-chapitre 9.

3.10.3 GAZ A EFFET DE SERRE

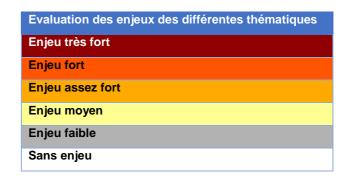
Cette thématique est traitée à la Pièce C, Tome 1, Chapitre 4 – Description des facteurs environnementaux, Sous-chapitre 9.

3.10.4 SYNTHESE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

L'état initial de l'environnement est synthétisé dans le tableau ci-après qui présente également les principaux enjeux environnementaux intrinsèques identifiés.

L'analyse de l'état initial du site a permis de mettre en évidence les principaux enjeux intrinsèques à l'échelle de l'aire d'étude rapprochée.

La synthèse des enjeux intrinsèques est réalisée dans le tableau cidessous selon le classement suivant :



La méthodologie de hiérarchisation des enjeux est présentée au tome 1.



Etat initial de l'environnement

Thématique	Sous thématique	Description	Niveau d'enjeu
Mobilité	Mobilité	Le site de Nice Saint-Roch est un site stratégique pour les différentes entités de la SNCF. Il fonctionne en complément du site de Cannes Marchandises, pour offrir un appui logistique local et répondre aux enjeux ferroviaires de l'aire niçoise et plus largement jusqu'à la frontière italienne.	Fort
		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).	
	Occupation du sol, bâti	L'aire d'étude comporte essentiellement des immeubles d'habitations associés à de petits commerces de proximité. La zone est également marquée par les installations industrielles. Elle comprend le site ferroviaire de Nice Saint-Roch et la halte voyageurs de Nice Pont-Michel. SNCF Réseau dispose de la maitrise foncière des terrains concernés par l'opération.	Fort
		Le périmètre potentiel d'intervention est concerné par les zones d'extension des centres urbains - quartiers denses continus, la zone correspondant au domaine ferroviaire, ainsi qu'une zone d'activités tertiaires du PLU.	
	Urbanisme règlementaire	L'opération d'aménagement prévue à Nice Saint Roch intercepte trois emplacements réservés au bénéfice de la métropole Nice Côte d'Azur pour des opérations de voirie.	Moyen
		Aucun Espace Boisé Classé et aucun espace ou élément particulier pour la protection ou la mise en valeur du patrimoine ne sont concernés par le périmètre potentiel d'intervention.	
	Activités économiques	Les activités économiques de la zone d'étude sont représentées essentiellement par le site ferroviaire de Nice Saint-Roch, véritable site logistique stratégique, ainsi que de commerces en pied d'immeuble. Elle accueille la zone d'activités des Abattoirs, ainsi que deux casernes.	Moyen
Milieu humain et socio- économie		Le quartier Saint Roch est peu touristique, mais dispose toutefois de quelques hôtels ou résidences pour les professionnels ou les étudiants. Une piscine, un stade et un club de tennis sont présents à proximité immédiate du site ferroviaire.	
	Tourisme, loisirs et liaisons douces	L'aire d'étude rapprochée comporte quelques jardins et squares, notamment le jardin Jean Gileta. La promenade du Paillon est également une zone de loisirs le long du fleuve.	Moyen
		Deux réseaux cyclables existent dans l'aire d'étude rapprochée, au niveau de la rue Escoffier et entre le Pont-Michel et l'avenue Joseph Raybaud.	
	Risques technologiques et pollution	Les principaux axes de l'aire d'étude rapprochée concernés par le trafic TMD sont les boulevards Pierre Sémard, Virgil Barel et la route de Turin, ainsi que la voie ferrée. Un gazoduc est présent le long du fleuve du Paillon.	
		Une ICPE est présente, ainsi qu'une trentaine de sites potentiellement pollués issus de la base de données BASIAS.	Fort
		Un diagnostic de pollution des sols a permis de vérifier la présence d'une pollution aux hydrocarbures sur le site du faisceau ferroviaire mais celleci n'a pas d'incidences sur les eaux souterraines.	
		L'aire d'étude rapprochée est concernée par divers réseaux secs (électricité, télécoms) et humides (eau potable, eaux usées, eaux pluviales). Un	
	Réseaux et servitudes d'utilité publique	château d'eau est localisé au sud-est du site ferroviaire de Nice Saint-Roch. Un gazoduc et une ligne électrique haute tension enterrés sont localisés sous le boulevard Jean-Baptiste Vérany. Une autre ligne électrique haute tension est présente sous la route de Turin. Le site comprend également un poste d'alimentation 1500V continu.	Fort
		Des servitudes sont également à prendre en compte, notamment patrimoniales, radioélectriques et ferroviaires.	
	Offre et demande de transport : réseau routier	L'aire d'étude est traversée par plusieurs voies routières d'importance, dont la pénétrante du Paillon et la M204B (route de Turin). Plusieurs rues permettent de contourner le faisceau ferroviaire et de desservir le quartier Saint-Roch, notamment le boulevard Pierre Sémard et l'avenue Denis Séméria.	Fort
Infrastructures de transport et de circulation	Offre et demande de transport : réseau ferroviaire	L'aire d'étude rapprochée est marquée par la présence du site ferroviaire de Nice Saint-Roch qui est un site stratégique qui fonctionne en complément du site de Cannes Marchandises, pour offrir un appui logistique local et répondre aux enjeux ferroviaires de l'aire niçoise et plus largement jusqu'à la frontière italienne.	Fort
		Elle accueille également la halte TER de Nice Pont-Michel.	
	Offre et demande de transport : transports en commun autres que le ferroviaire	Le quartier est desservi par la ligne 1 du tramway, ainsi que par les lignes du réseau de bus Lignes d'Azur.	Moyen
Milieu physique (hors eaux souterraines et superficielles)	Climat et risques associés	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.	Moyen





Thématique	Sous thématique	Description	Niveau d'enjeu
	Géologie et risques associés	Le secteur étudié se trouve au cœur de la vallée du fleuve côtier le Paillon, dans la zone de dépôt du fleuve sur laquelle l'urbanisation successive a remblayé la vallée alluviale. Ainsi, le sous-sol du secteur est constitué d'alluvions récentes et actuelles et de dépôts anthropiques. Les forages carottés qui ont été réalisés sur le site confirment la rencontre, dès la surface, de matériaux particulièrement hétérogènes présentant une structure sablo-graveleuse à caillouteuse. L'aire d'étude rapprochée s'inscrit en zone de sismicité moyenne et est concernée par deux zones sédimentaires avec effet de site lithologique du plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRNP) de séismes (zones B2 et B3). L'aléa de retrait-gonflement des argiles est moyen. La commune de Nice présente un potentiel radon faible.	Moyen
	Relief	Altitude moyenne de 29 mètres NGF, dans la plaine alluviale du Paillon	Faible
	Eaux souterraines	L'aire d'étude rapprochée est concernée par deux masses d'eaux souterraines superposées : alluvions des basses vallées littorales des Alpes- Maritimes (Siagne, Loup et Paillon) (FRDG386) à l'affleurement et formations variées du Crétacé au Tertiaire des bassins versants du Paillon et de la Roya (code FRDG419) en profondeur.	Très fort
	Etat qualitatif et quantitatif des eaux souterraines	Les deux masses d'eaux souterraines présentent un « Bon état » dans le SDAGE 2016-2021.	Fort
	Usages des eaux souterraines	Les masses d'eaux souterraines sont principalement exploitées pour un usage d'adduction en eau potable, industriel 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. Un château d'eau borde le site ferroviaire de Nice Saint-Roch. L'aire d'étude rapprochée n'est pas concernée par une zone de répartition des eaux.	Moyen
	Eaux superficielles	Le fleuve côtier « Le Paillon », masse d'eau du SDAGE endigué dans l'agglomération de Nice, borde l'aire d'étude au nord et l'ouest.	Fort
Environnement physique : eaux souterraines et superficielles	Qualité des eaux superficielles	Son état écologique est estimé moyen et son état chimique est bon. Le Paillon est qualifié de masse d'eau fortement modifiée par le SDAGE. Il est classé en listes 1 et 2 au titre de l'article L214-17 du code de l'environnement et constitue un axe migrateur.	Fort
	Usages des eaux superficielles	Pas de captages AEP dans l'aire d'étude. Un château d'eau borde le site ferroviaire. Le Paillon se jette dans la Méditerranée au niveau d'une plage dont la qualité des eaux est estimée excellente en 2020.	Moyen
	Risques naturels liés aux eaux souterraines et superficielles	L'aire d'étude rapprochée appartient au territoire à risque important d'inondation (TRI) de Nice - Cannes - Mandelieu : la partie nord du site ferroviaire de Nice Saint-Roch est concernée par la crue centennale à tri-centennale du Paillon. Un risque de débordement de nappe souterraine est présent au sein de l'aire d'étude rapprochée. L'aire d'étude rapprochée est concernée par le zonage du PPRI au niveau du lit du Paillon. Le site ferroviaire de Nice Saint-Roch se situe en dehors des zonages actuels de ce PPRI assez ancien et mis en révision depuis 2020. D'autre part, une étude menée spécifiquement sur le site ferroviaire montre qu'il n'est pas impacté par le risque d'inondation par ruissellement urbain. Il n'est pas non plus concerné par le risque de submersion marine.	Moyen
	Contexte écologique Le secteur de Nice Saint Roch, localisé au sein d'un tissu urbain dense, n'est inclus dans aucun zonage naturel et n'est pas identifié structurant de la trame verte et bleue dans les documents d'urbanisme ou schéma régional d'aménagement, de développement du des territoires de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Son enclavement et son artificialisation rendent les liens fonctionnels avec périphériques quasi inexistants.		Absence d'enjeu
	Habitats naturels	L'aire d'étude immédiate présente très peu d'intérêt concernant les habitats naturels.	Absence d'enjeu
	Flore	Compte tenu de la nature anthropique des habitats présents dans l'aire d'étude immédiate, la flore est composée d'espèces communes ne présentant pas d'enjeu de conservation. Ainsi, l'aire d'étude immédiate présente très peu d'intérêt concernant la flore.	Absence d'enjeu
Milieu naturel et zones humides	Faune – Invertébrés	L'aire d'étude immédiate présente très peu d'intérêt concernant les invertébrés. Les données bibliographiques collectées n'attestent pas la présence d'espèces protégées et/ou remarquables. Elles mentionnent toutefois la présence du Grillon provençal (<i>Gryllus bimaculatus</i>), espèce d'enjeu moyen, qui pourrait effectivement fréquenter l'aire d'étude immédiate au vu de sa plasticité écologique.	Moyen
	Faune – Amphibiens	L'aire d'étude immédiate ne présente pas d'intérêt concernant les amphibiens.	Absence d'enjeu
	Faune – Reptiles	L'aire d'étude immédiate présente très peu d'intérêt concernant les reptiles.	Absence d'enjeu
	Faune – Oiseaux	L'aire d'étude immédiate présente très peu d'intérêt concernant les oiseaux.	Absence d'enjeu
	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, et qui possèdent un enjeu faible ou moyen.	Moyen



Etat initial de l'environnement

Thématique	Sous thématique	Description	Niveau d'enjeu		
	Zones humides	Aucune zone humide réglementaire n'est délimitée dans l'aire d'étude immédiate.	Absence d'enjeu		
	Enjeux fonctionnels – continuités écologiques	L'aire d'étude immédiate, enclavée dans le tissu urbain dense, fortement anthropisée et imperméabilisée, ne présente guère d'enjeu fonctionnel.	Absence d'enjeu		
	Paysage	A l'est de la ville de Nice, l'aire d'étude est à cheval sur deux quartiers comprenant de l'habitat collectif et des zones d'activités industrielles, entre l'ancienne gare de Saint-Roch et la halte Pont-Michel. Le large faisceau ferroviaire est dominé par les collines boisées du Mont Gros et leurs monuments remarquables			
Paysage et patrimoine		Dans un contexte urbain très contraint, les enjeux paysagers sont présents dès que le projet sort des emprises ferroviaires actuelles.	_		
culturel	Monument historique, site classé, SPR, loi littoral	7 périmètres de monuments historiques	Fort		
	Site inscrit, élément de patrimoine protégé au titre du code de l'urbanisme		/		
	Archéologie	Interception d'une ZPPA	Moyen		
	Environnement sonore	Le faisceau de remisage et de maintenance de Nice St-Roch, situé en sortie nord-est de la ville, est entouré de zones d'habitations, essentiellement constituées de logements collectifs, et de quelques installations industrielles. Il est encadré par le boulevard Pierre Sémard et la ligne T1 du tramway à l'est, et par les axes routiers de la Pénétrante du Paillon et de la route de Turin à l'ouest. L'aire d'étude rapprochée est donc implantée en milieu urbain, avec un environnement relativement bruyant lié notamment à la circulation routière dont l'influence sonore atteint 250 m pour la Pénétrante du Paillon.			
Cadre de vie et santé humaine	Qualité de l'air	La qualité de l'air de l'aire d'étude rapprochée est conditionnée par un environnement caractérisé principalement par des espaces urbains. Six établissements recevant des populations vulnérables sont présents dans l'aire d'étude rapprochée. Une station AtmoSud de fond urbain est située à 1 km de l'aire d'étude. Les teneurs moyennes annuelles relevées par cette station 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. 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.	Fort		
	Vibration	Le passage des trains peut être source de vibrations qui se transmettent par le sol vers le plancher, mais aussi de bruit généré par la vibration du plancher.	Moyen		
	Ambiance lumineuse	Contexte urbain déjà impacté par une ambiance lumineuse artificielle importante. Eclairage de nuit constant	Faible		
	Odeurs et fumées Aucune émission identifiée		Moyen		
	Energie	Consommation énergétique surtout d'origine électrique, et largement due aux logements et aux transports.	Faible		
Energie, GES et bilan earbone	Vulnérabilité au changement climatique	Cette thématique est traitée à la Pièce C, Tome 1, Chapitre 4 – Description des facteurs environnementaux, Sous-chapitre 9.			
	Gaz à effet de serre Cette thématique est traitée à la Pièce C, Tome 1, Chapitre 4 – Description des facteurs environnementaux, Sous-chapitre 9.				



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

Figure 52 : Hiérarchisation des niveaux de sensibilité

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

Sur le site de Nice Saint-Roch, il s'agit d'une opération technique réalisée au sein des infrastructures ferroviaires existantes.

Les effets sur le territoire étant marginaux, aucune mesure spécifique n'apparaît nécessaire.

4.1 MESURES D'EVITEMENT

L'ESSENTIEL

Des variantes préalablement étudiées ont été écartées, impliquant des sorties des emprises ferroviaires ou des aménagements supplémentaires. La variante « saut de mouton » a été écartée lors de la concertation de 2016, en raison de ses incidences environnementales.

Par la nature et la faible ampleur des travaux prévus dans le cadre de l'opération de Nice Saint-Roch, les mesures d'évitement liées à la conception ne peuvent être étudiées que très localement.

Par la nature et la faible ampleur des travaux prévus : création de cinq voies de remisage/maintenance des TER à quai, avec une nouvelle entrée/sortie sur la ligne Nice – Breil, les mesures d'évitement liées à la conception ne peuvent être étudiées que très localement.

A noter toutefois que l'opportunité saisie par le Maître d'Ouvrage d'inscrire ces travaux à l'intérieur des emprises ferroviaires, aussi bien en phase de réalisation qu'en phase de fonctionnement et de maintenance, évite de fait les enjeux majeurs situés à l'extérieur des emprises ferroviaires (bâti, activités économiques, etc.).

Les mesures de réduction et de compensation précisées dans les chapitres 4.2 et 4.3 sont les mesures proposées après avoir appliqué la séquence d'évitement qui vient d'être présentée.

4.2 LES INCIDENCES ET MESURES EN PHASE DE REALISATION

Les encadrés bleus présentés ci-après rappellent les principaux enjeux présentés au chapitre 3.

4.2.1 LES INCIDENCES EN TERMES DE MOBILITES ET D'INFRASTRACTURES DE TRANSPORT

RESEAU FERRE

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

Le faisceau ferroviaire de l'aire d'étude rapprochée est caractérisé par la voie principale de la ligne Nice-Breil desservant notamment la halte TER de Nice Pont-Michel, les voies de service à l'est des voies principales desservant l'atelier de maintenance actuel et les voies de services à l'ouest des voies principales desservant l'atelier TGV et les voies liés aux travaux d'entretien du réseau.

L'ESSENTIEL

L'exploitation de la halte Pont-Michel sera maintenue en phase de réalisation.

Il n'y a pas d'incidences pour les usagers pendant les travaux des voies de service. En revanche, lors des travaux de raccourcissement de la double voie sur voie principale, quelques incidences sont à prévoir.

La plupart des travaux seront réalisés de nuit et les interruptions du trafic seront limitées au strict nécessaire.

INCIDENCES

L'exploitation de la halte Pont-Michel 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.

Il n'y a pas d'incidences pour les usagers pendant les travaux des voies de service.

En revanche, lors des travaux de raccourcissement de la double voie sur voie principale, quelques incidences sont à prévoir.

PIECE C: TOME 2 - CAHIERS TERRITORIAUX - NICE SAINT-ROCH



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'est-à-dire principalement la nuit. Des interruptions pourront toutefois avoir lieu certains week-end, ou à l'occasion de jours fériés;
- les durées d'interruption du trafic ferroviaire seront limitées au strict nécessaire.

RESEAU ROUTIER

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

L'aire d'étude est traversée par plusieurs voies routières d'importance, dont la pénétrante du Paillon et la M204B (route de Turin).

Plusieurs rues permettent de contourner le faisceau ferroviaire et de desservir le quartier Saint-Roch, notamment le boulevard Pierre Sémard et l'avenue Denis Séméria.

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.

Les zones de travaux et l'installation de chantier seront localisées au sein du site ferroviaire de Nice Saint-Roch. L'approvisionnement des matériaux par trains-travaux sera privilégié pour limiter les circulations routières de camions. Une concertation avec les gestionnaires des voiries sera effectuée lors des études ultérieures.

INCIDENCES

Comme indiqué précédemment, les emprises travaux (base travaux, zones de travaux et zones de circulation d'engins) sont contenues dans les emprises du faisceau de Nice Saint-Roch 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 des travaux.

MESURES

Mesures de réduction

Les zones de travaux et l'installation de chantier seront localisées au sein du site ferroviaire de Nice Saint-Roch. Les engins de chantier n'empruntent donc pas le réseau routier, excepté pour leur amenée et leur repli.

L'approvisionnement des matériaux par trains-travaux sera privilégié pour limiter les circulations routières de camions.

Une concertation avec les gestionnaires des voiries sera effectuée lors des études détaillées réalisées ultérieurement.

TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS ET INTERMODALITE

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

L'aire d'étude rapprochée est desservie par 6 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 SNCF, l'exploitation des lignes et arrêts de tramway et de bus présents à proximité peut être maintenue 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.

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 en phase de réalisation concernent également les bus. Cette gêne sera toutefois très limitée dans le cadre de l'opération Nice Saint-Roch.

Une concertation avec les gestionnaires des transports en commun sera effectuée lors des études détaillées réalisées ultérieurement.

4.2.2 LES INCIDENCES ET MESURES SUR LE MILIEU HUMAIN

OCCUPATION DU SOL, 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).

L'aire d'étude comporte essentiellement des immeubles d'habitations associés à de petits commerces de proximité. La zone est également très marquée par les installations industrielles. Elle comprend le site ferroviaire de Nice Saint-Roch et la halte voyageurs de Nice Pont-Michel.

SNCF Réseau dispose de la maitrise foncière des terrains concernés par l'opération.

L'ESSENTIEL

Les emprises travaux (base travaux, zones de travaux et zones de circulation d'engins) sont entièrement contenues dans les emprises SNCF.

Il n'y a pas d'impact sur le bâti habitable.

INCIDENCES

Les emprises travaux (base travaux, zones de travaux et zones de circulation d'engins) sont contenues dans les emprises SNCF. Les travaux ne modifient pas la nature de l'occupation du sol de l'aire d'étude rapprochée.

L'opération n'a donc aucune incidence sur le bâti, l'occupation du sol et le foncier en phase de réalisation.

MESURES

En l'absence d'incidence négative, aucune mesure n'est nécessaire.

PIECE C: TOME 2 - CAHIERS TERRITORIAUX - NICE SAINT-ROCH



URBANISME REGLEMENTAIRE

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

Le périmètre potentiel d'intervention est concerné par les zones d'extension des centres urbains - quartiers denses continus (UBb1, UBb5 et UBb9), la zone correspondant au domaine ferroviaire (UEi) ainsi qu'une zone d'activités tertiaires du PLU (UZd1).

L'opération d'aménagement prévue à Nice Saint Roch intercepte trois emplacements réservés au bénéfice de la métropole Nice Côte d'Azur pour des opérations de voirie.

Aucun espace boisé classé et aucun espace ou élément particulier pour la protection ou la mise en valeur du patrimoine ne sont concernés par le périmètre potentiel d'intervention.

L'ESSENTIEL

Aucune incompatibilité, pas d'incidence.

INCIDENCES

Les emprises travaux s'inscrivent principalement dans le zonage UEi (domaine ferroviaire) et les zonages UBb1, UBb5, UBb9 et UZd1 (aménagements de part et d'autre du domaine ferroviaire).

Les travaux ne s'inscrivent pas au droit des trois emplacements réservés pour des opérations de voirie inscrits au PLUm et localisés au sein de périmètre potentiel d'intervention.

Le projet est compatible avec le plan local d'urbanisme de la ville de Nice.

MESURES

En l'absence d'incidence négative, aucune mesure n'est nécessaire.

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 des équipements ferroviaires, du génie civil et des terrassements.

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 la zone d'étude sont représentées essentiellement par le site ferroviaire de Nice Saint-Roch, véritable site logistique stratégique, ainsi que de commerces en pied d'immeuble. Elle accueille la zone d'activités des Abattoirs, ainsi que deux casernes.

L'ESSENTIEL

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

Etant réalisés au sein du site ferroviaire de Nice Saint-Roch, les travaux sont susceptibles de perturber ponctuellement les activités existantes au sein du site, notamment pour l'approvisionnement du chantier ou pour l'évacuation des matériaux déposés.

Les emprises travaux n'impactent pas directement les activités économiques existantes (hôtels, restaurants, commerces etc.) autour du site ferroviaire de Nice Saint-Roch.

En dehors des emprises ferroviaires, 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, les aménagements réalisés au sein des emprises ferroviaires n'entraineront pas de modification des accès routiers au site et seront sans impact sur les voiries routières avoisinantes. Aucune coupure de voirie ou de transport en commun n'est prévue.

La halte de Nice Pont-Michel restera ouverte pendant toute la durée des travaux, sauf fermetures ponctuelles de courte durée pour des phases de travaux particulières (opérations « coup de poing »).

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.

La possibilité de réaliser une partie des approvisionnements par fer est développée dans les chapitres relatifs au trafic routier et ferroviaire. Elle sera précisée dans les phases d'études suivantes.

Les principales incidences négatives sur les activités économiques sont liées aux potentielles nuisances sonores et vibratoires des travaux.

Indirectement, le projet est susceptible d'avoir une incidence positive forte sur les activités situées à proximité de la zone de travaux, le personnel travaillant sur le chantier constituant une source de clientèle supplémentaire, notamment pour les restaurants.

MESURES

Mesures de réduction

Les travaux réalisés au sein du site ferroviaire de Nice Saint-Roch seront réalisés de telle sorte à permettre d'assurer le maintien de l'ensemble des fonctions du site.

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 4.2.1.

Les mesures relatives à l'environnement sonore et aux vibrations en phase de réalisation sont présentées par ailleurs au sein du chapitre 4.2.8 Incidences et mesures sur le cadre de vie et la santé humaine.



TOURISME, LOISIRS ET LIAISONS DOUCES

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

Le quartier Saint Roch est peu touristique mais dispose toutefois de quelques hôtels ou résidences pour les professionnels ou les étudiants. Une piscine, un stade et un club de tennis sont présents à proximité immédiate du site ferroviaire.

L'aire d'étude rapprochée comporte quelques jardins et squares, notamment le jardin Jean Gileta. La promenade du Paillon est également une zone de loisirs le long du fleuve.

Deux réseaux cyclables existent dans l'aire d'étude rapprochée au niveau de la rue Escoffier et entre le Pont-Michel et l'avenue Joseph Raybaud.

L'ESSENTIEL

Effets ponctuels en phase travaux (perturbations des accès, circulations, nuisances sonores et vibratoires).

INCIDENCES

Les emprises travaux sont contenues dans les emprises ferroviaires du site de Nice Saint-Roch 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 halte de Nice Pont-Michel restera ouverte pendant toute la durée des travaux) sauf lors des opérations « coup de poing » éventuelles de courte durée pour la mise en service du nouveau plan de voie de services et son raccordement sur les voies principales.

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. Ces nuisances resteront toutefois limitées au sein du site ferroviaire de Nice Saint-Roch, qui dans son fonctionnement actuel, peut également émettre ce type de nuisances en fonction des activités pratiquées. L'implantation des voies de remisage en milieu du site et non en périphérie contribue à limiter les nuisances sur les riverains et les activités environnantes.

MESURES

Mesures de réduction

Les accès aux activités de tourisme et de loisirs 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 4.2.1 Incidences et mesures sur les infrastructures de transport et de circulation.

Les mesures relatives à l'environnement sonore et aux vibrations de l'opération en phase de réalisation sont présentées dans le chapitre 4.2.8 Incidences et mesures sur le cadre de vie et la santé humaine.

RISQUES TECHNOLOGIQUES ET POLLUTION

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

Les principaux axes de l'aire d'étude rapprochée concernés par le trafic TMD sont les boulevards Pierre Sémard, Virgil Barel et la route de Turin, ainsi que la voie ferrée. Un gazoduc est présent le long du fleuve du Paillon.

Une ICPE est présente, ainsi qu'une trentaine de sites potentiellement pollués issus de la base de données BASIAS.

Un diagnostic de pollution des sols a permis de vérifier la présence d'une pollution aux hydrocarbures sur le site du faisceau ferroviaire mais celle-ci n'a pas d'incidences sur les eaux souterraines.

L'ESSENTIEL

Potentialité de recouper des terres polluées, risque de découverte de fibre d'amiante.

Précautions en phase travaux.

INCIDENCES

Les emprises travaux sont concernées par le risque lié au trafic de transport de matières dangereuses par voie ferroviaire. Les travaux seront réalisés sur des voies de service. Les circulations fret et voyageurs ne seront pas perturbées, à l'exception des phases de raccordement définitif.

L'opération n'est pas susceptible d'accroitre les risques liés au transport de matières dangereuses. Le risque qu'un accident survienne sur la voie ferrée au droit des travaux est considéré comme très faible.

Les travaux n'auront aucune incidence sur l'ICPE présente à proximité du site ferroviaire de Saint-Roch, ni sur le gazoduc présent le long du cours du Paillon. En effet, ces derniers sont localisés en dehors de la zone de travaux.

Par ailleurs, une **pollution avérée du site aux hydrocarbures** est présente au sein de l'aire d'étude rapprochée et **dans le périmètre potentiel d'intervention**. Cependant, au regard du type de travaux réalisés dans le cadre de l'opération de Nice Saint-Roch (faible décaissement de sol pour la création des nouvelles voies), il est prévu une purge et une substitution de 0,70 m en matériaux de corps de remblai en surface, sur 50% du linéaire de terrassement.

La potentialité que les travaux recoupent des terres polluées est forte.

Les travaux vont également nécessiter la dépose de caténaire. Certains des équipements anciens sont souvent composés de matériaux amiantés (notamment des isolateurs). Le risque de découverte de fibre d'amiante n'est pas écarté.

MESURES

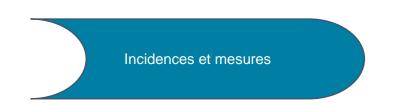
En l'absence d'incidence sur les risques technologiques et sur le transport de matières dangereuses, aucune mesure n'est nécessaire pour cette thématique.

Mesures de réduction

Les matériaux purgés seront évacués dans des centres de stockage (enfouissement). Au stade actuel des études et selon les résultats d'analyses des matériaux purgés, il est prévu de les évacuer à hauteur de :

- 84% en installation de stockage de déchets inertes (ISDI et ISDI+);
- 14% en installation de stockage de déchets non dangereux (ISDND) :
- 2% en installation de stockage de déchets dangereux (ISDD).

Dans le cas où de l'amiante serait découverte sur site, un traitement par des entreprises spécialisées et dans le respect strict de la réglementation en vigueur sera réalisé, après approbation du plan de retrait des éléments amiantés par l'inspection du travail.



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. Un château d'eau est localisé au sud-est du site ferroviaire de Nice Saint-Roch. Un gazoduc et une ligne électrique haute tension enterrés sont localisés sous le boulevard Jean-Baptiste Vérany. Une autre ligne électrique haute tension est présente sous la route de Turin. Le site comprend également un poste d'alimentation 1500V continu.

Des servitudes d'utilité publique sont à prendre en compte, notamment patrimoniales, radioélectriques et ferroviaires.

L'ESSENTIEL

Prise en compte standard en phase travaux.

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 publique suivantes liées aux réseaux cartographiées au PLUm de Nice Côte d'Azur :

- I3 Canalisations de gaz;
- 14 Canalisations électriques.

Ces servitudes concernent la protection du gazoduc et des lignes électriques haute tension enterrés précédemment décrits.

Ces derniers ne sont pas modifiés par l'opération.

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, administratives et financières des déplacements de réseaux.

Selon le principe d'antériorité, l'opération respecte l'ensemble des servitudes établies avant sa déclaration d'utilité publique.

4.2.3 LES INCIDENCES ET MESURES SUR LE 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 rapprochée est également concernée par le risque de canicule. Le risque d'incendie de forêt y est faible à nul.

L'ESSENTIEL

Pas d'incidences notables.

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.

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 53: Recommandations aux travailleurs (plan national canicule, 2018)

GEOLOGIE, RELIEF ET RISQUES ASSOCIES

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

Le secteur étudié se trouve au cœur de la vallée du fleuve côtier le Paillon, dans la zone de dépôt du fleuve sur laquelle l'urbanisation successive a remblayé la vallée alluviale. Ainsi, le sous-sol du secteur est constitué d'alluvions récentes et actuelles et de dépôts anthropiques. Les forages carottés qui ont été réalisés sur le site confirment la rencontre, dès la surface, de matériaux particulièrement hétérogènes présentant une structure sablo-graveleuse à caillouteuse.

L'aire d'étude rapprochée s'inscrit en zone de sismicité moyenne et est concernée par deux zones sédimentaires avec effet de site lithologique du plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRNP) de séismes (zones B2 et B3).

L'aléa de retrait-gonflement des argiles est moyen. La commune de Nice présente un potentiel radon faible.

L'altitude moyenne au sein de l'aire d'étude rapprochée est de 29 mètres NGF, dans la plaine alluviale du Paillon.



L'ESSENTIEL

Dispositions standard en phase travaux.

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 Saint-Roch, 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 purges superficielles de la plateforme ferroviaire et à la réalisation des fondations du futur quai qui prendra place à l'emplacement d'anciennes voies.

Les dépôts provisoires en attente d'évacuation sont stockés au droit d'anciennes voies de service, 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.

La phase de réalisation de l'opération Nice Saint-Roch n'aura pas d'incidence sur la sismicité, le retrait gonflement des argiles et le potentiel radon.

En revanche, ces risques constituent des contraintes de conception à prendre en compte.

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 dégarnis) 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.

Les mesures relatives à la gestion des matériaux purgés lors des opérations de terrassement sont présentées dans le chapitre 4.2.2.

Concernant les apports en matériaux, ceux-ci couvriront les stricts besoins du chantier. L'approvisionnement sera effectué à partir des carrières existantes, au plus près de l'opération.

Les entreprises en charge de la réalisation de l'opération proposeront 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.

Vis-à-vis du risque sismique et de retrait gonflement d'argiles, des dispositions constructives seront mises en œuvre.

4.2.4 LES INCIDENCES ET MESURES SUR LES EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES

EAUX SOUTERRAINES

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX EAUX SOUTERRAINES

L'aire d'étude rapprochée est concernée par deux masses d'eaux souterraines superposées : alluvions des basses vallées littorales des Alpes-Maritimes (Siagne, Loup et Paillon) (FRDG386) à l'affleurement et formations variées du Crétacé au Tertiaire des bassins versants du Paillon et de la Roya (code FRDG419) en profondeur.

Les deux masses d'eaux souterraines présentent un « bon état ».

Les masses d'eaux souterraines sont principalement exploitées pour un usage d'adduction en eau potable, industriel et par les carrières.

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. Un château d'eau borde le site ferroviaire de Nice Saint-Roch.

L'aire d'étude rapprochée n'est pas concernée par une zone de répartition des eaux.

INCIDENCES ET MESURES SUR L'ECOULEMENT DES EAUX SOUTERRAINES (INCIDENCES QUANTITATIVES)

L'ESSENTIEL

Pas de risque de rabattement ou de perturbations des écoulements des eaux souterraines en phase de réalisation.

INCIDENCES

Vu l'ampleur très réduite des terrassements (très peu de décaissement) et en l'absence de rejet d'eau en nappe, l'opération n'induit 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.

PIECE C: TOME 2 - CAHIERS TERRITORIAUX - NICE SAINT-ROCH



INCIDENCES ET MESURES SUR LA QUALITE DES EAUX SOUTERRAINES (INCIDENCES QUALITATIVES)

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

L'ESSENTIEL

Dispositions standard en phase travaux.

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 Saint-Roch, ces risques sont limités du fait de l'absence de décapage de terre végétale et de la faible ampleur des déblais envisagés.

Cependant, il ne peut être toutefois exclu que les zones terrassées recoupent des terres polluées, compte-tenu de l'historique du site (cf. chapitre 3.2.6 Risque technologiques et pollution). De même, le stockage temporaire des déblais peut présenter un risque de pollution, dans le cas où les terres excavées soient 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.

INCIDENCES ET MESURES EN FAVEUR DES USAGES DES EAUX SOUTERRAINES

L'ESSENTIEL

Dispositions standard en phase travaux.

INCIDENCES

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. Et elle n'est pas concernée par une zone de répartition des eaux.

Les nombreux forages et puits recensés dans l'aire d'étude rapprochée au sein de la banque du sous-sol du BRGM, ne se situent pas dans le périmètre potentiel d'intervention.

Enfin, les travaux liés à l'opération de Nice Saint-Roch consisteront en un décaissement du sol sur une épaisseur de 0,70 m et ne seront donc pas susceptible d'atteindre les nappes souterraines, situées à 10 m de profondeur par rapport au terrain naturel.

Ainsi, en l'absence d'enjeu, aucune incidence n'est attendue.

MESURES

En l'absence d'incidence sur les usages des eaux souterraines, aucune mesure n'est nécessaire.

EAUX SUPERFICIELLES

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX EAUX SUPERFICIELLES

Le fleuve côtier « Le Paillon », masse d'eau du SDAGE endigué dans l'agglomération de Nice, borde l'aire d'étude au nord et l'ouest.

Son état écologique est estimé moyen et son état chimique est bon. Le Paillon est qualifié de masse d'eau fortement modifiée par le SDAGE.

Il est classé en listes 1 et 2 au titre de l'article L214-17 du code de l'environnement et constitue un axe migrateur.

Aucun captage AEP n'est présent dans l'aire d'étude rapprochée. Un château d'eau borde le site ferroviaire.

Le Paillon se jette dans la Méditerranée au niveau d'une plage dont la qualité des eaux est estimée excellente en 2020.

INCIDENCES ET MESURES SUR L'ECOULEMENT DES EAUX SUPERFICIELLES (INCIDENCES QUANTITATIVES)

L'ESSENTIEL

Pas d'incidences notables.

Dispositions standards en phase travaux.

INCIDENCES

Le fleuve côtier du Paillon est situé à proximité immédiate du faisceau ferroviaire. Cependant, l'opération de Nice Saint-Roch, confinée dans les emprises ferroviaires, n'aura pas d'incidence sur son écoulement.

Par ailleurs, les zones en travaux sont susceptibles de modifier les écoulements superficiels diffus, du type ruissellement pluvial.

MESURES

Mesures de réduction

Si nécessaire, un assainissement provisoire sera mis en œuvre afin d'éviter des arrivées de ruissellements naturels sur les zones de travaux, avec notamment la mise en place d'un bassin de rétention dès le démarrage des travaux.

Les ruissellements diffus captés seront orientés provisoirement vers le réseau urbain.

INCIDENCES ET MESURES SUR LA QUALITE DES EAUX SUPERFICIELLES (INCIDENCES QUALITATIVES)

L'ESSENTIEL

Dispositions standards en phase travaux.

INCIDENCES

Les incidences potentielles de l'opération de Nice Saint-Roch 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 résultat d'incidents de chantier (déversement accidentel d'hydrocarbures...).

Aucun cours d'eau ou fossé 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 :
 - Stockage des produits polluants sur des aires étanches, dans des bacs de rétention, abrités de la pluie;
 - Kits de dépollution présents sur le chantier, à proximité immédiate des zones de travaux ;
 - o Interdiction d'entretien des engins sur les emprises chantier ;
 - Mise en place d'un plan d'alerte et de secours pour les risques de pollution accidentelle en chantier;
 - Contrôle et suivi de la mise en place et du respect des mesures environnementales (Plan Assurance Environnement);
 - Dépollution des eaux de ruissellement par décantation et filtration dans un bassin de rétention, avant rejet dans le milieu environnant;
- Mesures d'intervention ou curatives :
 - Application des modalités des plans de secours établis en liaison avec le SDIS;
 - Utilisation de matériaux absorbants (feuilles absorbantes, poudre de diatomées, etc.) en cas de déversement accidentel de matériaux polluants;
- Enlèvement immédiat de terres souillées et évacuation en centre de traitement agréé et adapté à ce type de déchet;
- En fin de chantier, nettoyage des aires de tous les déchets de chantier et remises en l'état initial.

INCIDENCES ET MESURES EN FAVEUR DES USAGES DES EAUX SUPERFICIELLES

L'ESSENTIEL

Dispositions standards en phase travaux.

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.

INCIDENCES SUR LES RISQUES NATURELS LIE AUX EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX RISQUES NATURELS LIES AUX EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES

Un risque de débordement de nappe souterraine est présent au sein de l'aire d'étude rapprochée.

L'aire d'étude rapprochée appartient au territoire à risque important d'inondation (TRI) de Nice - Cannes - Mandelieu : la partie nord du site ferroviaire de Nice Saint-Roch est concernée par la crue centennale à tri-centennale du Paillon.

L'aire d'étude rapprochée est concernée par le zonage du PPRI au niveau du lit du Paillon. Le site ferroviaire de Nice Saint-Roch se situe en dehors des zonages actuels de ce PPRI assez ancien et mis en révision depuis 2020.

D'autre part, une étude menée spécifiquement sur le site ferroviaire montre qu'il n'est pas impacté par le risque d'inondation par ruissellement urbain. Il n'est pas non plus concerné par le risque de submersion marine.

L'ESSENTIEL

Dispositions standards en phase travaux.

INCIDENCES

Comme indiqué précédemment, l'opération de Nice Saint-Roch n'induit pas de risque de rabattement ou de perturbation des écoulements des eaux souterraines en phase de réalisation. Elle n'est donc pas de nature à accroître le risque de débordement de nappe.

Concernant le risque d'inondation par les eaux superficielles, l'implantation des installations de chantier est prévue dans les zones soumises à l'aléa moyen à faible du TRI. Ces installations sont susceptibles de perturber l'écoulement des eaux superficielles de type eaux pluviales.

Cependant, le risque d'inondation du chantier est faible, compte tenu de sa durée et de sa faible ampleur.

MESURES

Mesure de réduction

Les installations de chantiers seront aménagées en tenant compte du risque inondation (surélévation, arrimage, etc.). Le stockage des produits dommageables pour l'environnement s'effectuera en dehors des zones inondables ou à défaut au-dessus de la cote de référence.

Des possibilités d'implantation de ces installations de chantier en dehors des zones inondables, plus au sud du site ferroviaire sont actuellement à l'étude.

L'organisation du chantier devra prendre en compte l'aléa inondation et notamment éviter tout stockage de matériaux et tout stationnement d'engin au sein des zones d'aléas pendant de longues périodes d'inactivité. Une veille météorologique sera menée pour anticiper le risque et évacuer de manière préventive si nécessaire.

Les dépôts seront interdits dans les points bas des terrains naturels et les produits de débroussaillage ponctuel seront évacués immédiatement, d'autant plus si les travaux se déroulent à l'automne ou au printemps.

En cas d'inondation, les chantiers seront arrêtés s'ils sont inondés. L'évacuation de tout équipement technique et produits potentiellement polluants (hydrocarbures, adjuvants, peintures, solvants, ...) sera organisée. Les équipements sensibles, s'ils ne l'étaient pas, seront surélevés afin de les maintenir hors d'eau autant que possible.

Un plan de secours et d'urgence sera préalablement établi entre les entreprises et le service départemental d'incendie et de secours (SDIS) pour permettre une forte réactivité en cas d'événements exceptionnels.



4.2.5 LES INCIDENCES ET MESURES SUR LE MILIEU NATUREL

HABITATS, FLORE, FAUNE

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

Le secteur de Nice Saint Roch, localisé au sein du tissu urbain dense, n'est inclus dans aucun zonage naturel et n'est pas identifié comme élément structurant 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.

L'aire d'étude immédiate présente pas à peu d'intérêt pour les habitats naturels, la flore, ainsi que pour l'ensemble des groupes faunistiques, sauf pour ce qui concerne les mammifères, dont les enjeux sont directement liés à la présence éventuelle de quelques chauves-souris qui pourraient utiliser l'aire d'étude immédiate comme territoire de chasse ou bien gîter dans les bâtiments.

Quelques espèces protégées anthropophiles communes à enjeu faible, voire moyen, dont les données bibliographiques attestent leur présence, pourraient fréquenter l'aire d'étude immédiate pendant une partie 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 ne présente guère 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 emprises travaux, les accès, les zones de stockage, la base vie... se situent dans des emprises complétement artificialisées. Les rares friches herbacées, espaces verts et alignements d'arbres ornementaux sont tous localisés hors emprise travaux. Ils sont séparés de cette dernière par des voies ferrées ou se trouvent 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 aucuns 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 friches herbacées, 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 friches herbacées, 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 de fret non concernée par les travaux 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 fret). Lors des travaux, les individus pourront se réfugier dans les parties de la gare de fret non concernée par les travaux puis recoloniser l'emprise travaux à la fin du chantier. 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 de fret, 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 de fret.

Par ailleurs, en l'absence d'enjeu intrinsèque aux zones humides, aucune incidence n'est attendue en phase de réalisation.

En conclusion, les incidences brutes sur les habitats, la flore et faune sont estimées négligeables.

MESURES D'EVITEMENT ET DE REDUCTION

Compte tenu des incidences brutes estimées nulles pour les zones humides et négligeables pour les habitats, la flore ou faune, et comptetenu de la nature des équipements qui seront réalisés, aucune mesure d'évitement ne sera mise en œuvre.

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 friches herbacées situées dans la gare de fret.

INCIDENCES RESIDUELLES

Les incidences résiduelles sont analogues aux incidences brutes (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.

4.2.6 LES INCIDENCES ET MESURES SUR LES ZONES HUMIDES

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

Aucune zone humide règlementaire n'est délimitée au sein de l'aire d'étude immédiate.

L'ESSENTIEL

Pas d'enjeu, aucune incidence.

INCIDENCES

En l'absence d'enjeu intrinsèque, aucune incidence n'est attendue.

MESURES

En l'absence d'incidence sur les zones humides, aucune mesure n'est nécessaire.



4.2.7 LES INCIDENCES ET MESURES SUR LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE

PAYSAGE

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

A l'est de la ville de Nice, l'aire d'étude est à cheval sur deux quartiers comprenant de l'habitat collectif et des zones d'activités industrielles, entre l'ancienne gare de Saint-Roch et la halte Nice Pont-Michel. Le large faisceau ferroviaire est dominé par les collines boisées du Mont Gros et leurs monuments remarquables.

Dans un contexte urbain très contraint, les enjeux paysagers sont présents dès que le projet sort des emprises ferroviaires actuelles.

L'ESSENTIEL

Les travaux auront une incidence temporaire sur le paysage proche.

Des mesures de réduction seront mises en place (nettoyage régulier du chantier, localisation des dépôts de matériaux, remise en état à l'issue du chantier, protection des arbres, concertation avec les riverains).

INCIDENCES

Les zones de travaux et l'installation de chantier sont contenues dans les emprises ferroviaires du site de Nice Saint-Roch 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 de réduction

Un nettoyage régulier du chantier sera mis en place.

À l'issue du chantier, les emprises hors de la zone des aménagements et les pistes d'accès au chantier seront rendues à leur aspect d'origine (propreté notamment).

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 intercepte 7 périmètres de monuments historiques ainsi que la partie sud d'une zone de présomption archéologique.

L'ESSENTIEL

L'opération n'aura aucune atteinte directe sur les bâtiments classés ou inscrits au titre des monuments historiques, ni sur les éléments du patrimoine remarquable.

Concernant le patrimoine archéologique, le risque de révéler des vestiges archéologiques lors des terrassements semble faible.

A ce stade d'avancement, l'opération Nice Saint-Roch est soumise à diagnostic archéologique préventif préalable. 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 inscrits au titre des monuments historiques. Les zones de travaux et l'installation de chantier s'inscrivent au droit des périmètres de protection suivants :

- Villa Schmitz, monument historique inscrit;
- Eglise paroissiale Saint-Roch, monument historique classé.

Les zones de travaux et l'installation de chantier sont mises en place au sein des emprises SNCF, sans covisibilité avec les monuments historiques qui sont intégrés au tissu urbain. 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 de la gare de Nice Saint-Roch et sont peu visibles depuis l'extérieur de ces emprises.

Aucun des éléments de patrimoine remarquables et bâti isolé à protéger 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 de la plateforme ferroviaire existante.

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. Les aménagements et les travaux projetés doivent être soumis à l'avis de l'architecte des bâtiments de France (ABF).

La DRAC a été saisie sur la base des emprises projet. A ce stade d'avancement, l'opération Nice Saint-Roch est soumise à diagnostic archéologique préventif préalable.

En phase de réalisation, dans le cas de découverte fortuite 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).

PIECE C: TOME 2 - CAHIERS TERRITORIAUX - NICE SAINT-ROCH

Incidences et mesures

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

4.2.8 LES INCIDENCES ET MESURES SUR LE CADRE DE VIE ET LA 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.

Le faisceau de remisage et de maintenance de Nice St-Roch est encadré par le boulevard Pierre Sémard et la ligne T1 du tramway à l'Est, et par les axes routiers de la Pénétrante du Paillon et de la route de Turin à l'Ouest.

L'influence sonore atteint 250 m pour la Pénétrante du Paillon. Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre indique que de nombreux axes routiers de l'aire d'étude sont classés en catégorie 4 (secteur de nuisance de 30 m).

Dans le secteur d'étude, l'ambiance sonore existante est considérée comme modérée en limites est et ouest du site de Nice Saint-Roch.

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.

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.

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.

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.

Mesures d'accompagnement

Les riverains seront prévenus avant les phases les plus bruyantes du chantier.

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. Six établissements recevant des populations vulnérables sont présents dans l'aire d'étude rapprochée.

Une station AtmoSud de fond urbain est située à 1 km de l'aire d'étude. Les teneurs moyennes annuelles relevées par cette station 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.

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 travaux réalisés en phase de réalisation (par nature limitées dans le temps) sont générateurs d'émissions atmosphériques pouvant occasionner des nuisances pour les riverains les plus proches.

La zone d'influence se limite 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. Cependant, compte-tenu de la configuration du site, les circulations des engins et des camions de chantier seront très réduites, limitant de ce fait les émissions de poussières liées au transport.

Les incidences sont temporaires (la durée totale du chantier est de l'ordre de 18 mois) et peu persistantes sous l'effet de la dilution atmosphérique.

MESURES

Mesures de réduction

L'approvisionnement des matériaux par trains-travaux sera privilégié pour limiter les circulations routières de camions.

La régulation de la vitesse et de la fréquence des circulations 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.

Les opérations susceptibles de générer de fortes quantités de poussières ne seront pas réalisées en cas de vent fort.

VIBRATIONS

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

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.

PIECE C: TOME 2 - CAHIERS TERRITORIAUX - NICE SAINT-ROCH



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 Saint-Roch (pas d'emploi d'explosifs, pas de déblais profonds, pas 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 stricte 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

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.

4.2.9 LES INCIDENCES ET MESURES SUR L'ENERGIE, LES GES ET LE BILAN CARBONE

ENERGIE

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

La consommation énergétique annuelle 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

Cette thématique est traitée 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, Souschapitre 2.8.

GAZ A EFFET DE SERRE

Cette thématique est traitée 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, Souschapitre 2.8.



4.2.10 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	Zones de dépôts provisoires de matériaux pouvant avoir une incidence sur l'environnement (tassement des sols, incidence sur la faune, la flore, les habitats, perturbation des écoulements des eaux superficielles etc.) : incidence notable Conditions de stockage et usage inapproprié de terres polluées terrassées lors du chantier pouvant avoir des incidences sur l'environnement et la santé humaine : incidence notable Apport de matériaux extérieurs : cadre de vie des riverains, effets des extractions de matériaux dans des carrières et zones d'emprunt, pollution de l'air et consommations énergétiques liées à leur transport depuis les sites d'extraction etc. : incidence notable	Incidence résiduelle non notable			
sique	Eaux souterraines	Pas de sensibilité spécifique	Aucune incidence n'est attendue sur les eaux souterraines	Aucune mesure en l'absence d'incidence			
Milieu physique	Eaux superficielles	Le cours d'eau du Paillon, situé à proximité, constitue l'exutoire du réseau pluvial urbain de la collectivité, lui-même point de rejet des eaux pluviales du site ferroviaire.	Pollution du réseau pluvial communal par les travaux en cas de pollution accidentelle ou d'incident de chantier : incidence notable.	Incidence résiduelle non notable			
	Risques inondation	PPRi du Paillon ancien (1999), en cours de révision. Le site ferroviaire n'est pas concerné par les zones réglementées du PPRi du Paillon. Partie nord du site ferroviaire concernée par la crue centennale à tricentennale du Paillon d'après la carte du territoire à risque important d'inondation (TRI) de Nice - Cannes - Mandelieu Présence d'un risque par débordement de nappe souterraine au sein de l'aire d'étude rapprochée.	Installation de la base travaux en zone inondable	Incidence résiduelle négligeable			
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			
Milieu	Zones humides	Absence de zones humides identifiées	Aucune incidence attendue	Aucune mesure en l'absence d'incidence			
oine	Agriculture	Absence d'activités agricoles au droit de l'opération	Absence d'incidence	Absence de mesure en absence d'incidence			
et patrimoine			Gêne visuelle potentielle pour les riverains ayant une covisibilité avec les zones de travaux : Incidence temporaire notable	Incidence résiduelle non notable			
Paysage			Dans le cas d'une découverte fortuite de vestiges archéologiques, destruction accidentelle possible lors des terrassements : incidence potentielle non notable	MR : Réalisation d'un diagnostic archéologique préventif préalable prescrit par la DRAC. Incidence résiduelle non notable			
Milie u huma	Bâti, foncier, occupation des sols	Site industriel et ferroviaire au cœur du tissu urbain	Travaux au sein des emprises ferroviaires.	Pas de mesures en absence d'incidences			



Thématique	Sensibilité du projet vis-à-vis de la sous-thématique	Incidences du projet	Dispositions retenues spécifiques au projet et l'opération et incidences résiduelles
			Les mesures génériques sont appliquées à toutes opérations.
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 la zone d'étude sont représentées essentiellement par le site ferroviaire de Nice Saint-Roch, véritable site logistique stratégique, ainsi que de commerces en pied d'immeuble	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 ponctuelle des activités existantes au sein du site ferroviaire de Nice Saint-Roch, notamment pour l'approvisionnement du chantier ou pour l'évacuation des matériaux déposés : incidence notable temporaire négative Perturbations ponctuelles de circulation sur le réseau routier local liées aux allées et venues de camions : incidence notable temporaire négative	MR: Travaux au sein du site ferroviaire de Nice Saint-Roch réa de telle sorte à permettre d'assurer le maintien de l'ensemble d'fonctions du site. Incidence résiduelle non notable
Tourisme et loisirs	Le quartier Saint Roch est peu touristique, mais dispose toutefois de quelques hôtels ou résidences pour les professionnels ou les étudiants. Une piscine, un stade et un club de tennis sont présents à proximité immédiate du site ferroviaire.	Incidence liée à la présence de personnel de chantier pour certaines activités économiques (restaurants, hôtels etc.) : incidence notable temporaire positive. Perturbation temporaire de l'accessibilité à certaines activités de tourisme et de loisirs lors des opérations « coup de poing » éventuelles de courte durée pour la mise en service du nouveau plan de voie de services et son raccordement sur les voies principales : incidence notable temporaire négative	Incidence résiduelle non notable
Pollution et risques technologiques	Un diagnostic de pollution des sols a permis de vérifier la présence d'une pollution aux hydrocarbures sur le site du faisceau ferroviaire	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 .	 MR: Évacuation des matériaux purgés dans des centres de ste (enfouissement), à hauteur de : 84% en installation de stockage de déchets inertes (ISDI e ISDI+); 14% en installation de stockage de déchets non dangereux (ISDND); 2% en installation de stockage de déchets dangereux (ISDIncidence résiduelle non notable
Réseau routier	L'aire d'étude est traversée par plusieurs voies routières d'importance, dont la pénétrante du Paillon et la M204B (route de Turin). Plusieurs rues permettent de contourner le faisceau ferroviaire et de desservir le quartier Saint-Roch, notamment le boulevard Pierre Sémard et l'avenue Denis Séméria.	Perturbations ponctuelles de circulation sur le réseau routier local liées aux allées et venues de camions : incidence temporaire notable	 MR : Localisation des zones de travaux et de l'installation de chau sein du site ferroviaire de Nice Saint-Roch. Les engins de chn'emprunteront pas le réseau routier, excepté pour leur amenée leur repli. MR : Approvisionnement des matériaux par trains-travaux privil pour limiter les circulations routières de camions. Incidence résiduelle non notable
Réseau ferroviaire	L'aire d'étude rapprochée est marquée par la présence du site ferroviaire de Nice Saint-Roch qui est un site stratégique qui fonctionne en complément du site de Cannes Marchandises, pour offrir un appui logistique local et répondre aux enjeux ferroviaires de l'aire niçoise et plus largement jusqu'à la frontière italienne. Elle accueille également la halte TER de Nice Pont-Michel.	Perturbation de la desserte ferroviaire du secteur pendant les travaux (interruptions temporaires de trafic ferroviaire à la halte Pont-Michel) : incidence temporaire notable.	Perturbations ponctuelles. MC: Un dispositif de substitution sera mis en place.
Transports en commun urbains	Le quartier est desservi par la ligne 1 du tramway, ainsi que par les lignes du réseau de bus Lignes d'Azur.	Alteration ponctuelle des conditions de circulation des bus liée aux perturbations de circulation sur le réseau routier local : incidence temporaire notable.	Incidence résiduelle non notable





Incide	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.			
de vie et santé	Environnement sonore	Le faisceau de remisage et de maintenance est entouré de zones d'habitations (essentiellement logements collectifs), et de quelques installations industrielles. Il s'insère dans un environnement relativement bruyant en lien avec les infrastructures de transport présentes et notamment celles liées à la circulation routière (boulevard Pierre Sémard, axes routiers de la Pénétrante du Paillon et route de Turin). Les habitations présentes ne sont pas situées à proximité immédiate du faisceau.	Nuisances sonores temporaires des travaux : incidence notable Vibrations liées au chantier : incidence temporaire non notable	Incidence résiduelle non notable			
Cadre	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). A proximité l'opération, les teneurs moyennes en particules fines PM2,5 ne respectent pas l'objectif de qualité en 2019 et 2020. Six établissements recevant des populations vulnérables sont présents dans l'aire d'étude rapprochée.	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 EN PHASE DE MAINTENANCE

Les encadrés bleus présentés ci-après rappellent les principaux enjeux présentés au chapitre 3.

4.3.1 LES INCIDENCES SUR LES MOBILITES ET LES INFRASTRUCURES DE TRANSPORT

TRANSPORT FERROVIAIRE

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.

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

Le faisceau ferroviaire de l'aire d'étude rapprochée est caractérisé par la voie principale de la ligne Nice-Breil desservant notamment la halte TER de Pont-Michel, les voies de service à l'est des voies principales desservant l'atelier de maintenance actuel et les voies de services à l'ouest des voies principales desservant l'atelier TGV et les voies liés aux travaux d'entretien du réseau.

L'ESSENTIEL

Effets positifs du projet.

INCIDENCES

L'objectif des aménagements sur le site de Nice Saint-Roch est d'augmenter la capacité de remisage et de maintenance courante des TER, dont la desserte sera renforcée sur le secteur niçois, et d'accueillir les trains vides qui stationnent aujourd'hui en gare de Nice-Ville et qui gênent les circulations de trains en service commercial.

Le projet permettra ainsi d'accompagner l'augmentation du nombre de rames TER nécessaires pour assurer l'augmentation de fréquence prévue entre Cannes et Nice.

L'incidence sur le réseau ferroviaire sera donc positive en phase de fonctionnement et de maintenance.

MESURES

En l'absence d'incidence négative sur le réseau ferroviaire, aucune mesure n'est nécessaire.

RESEAU ROUTIER

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

L'aire d'étude est traversée par plusieurs voies routières d'importance, dont la pénétrante du Paillon et la M204B (route de Turin).

Plusieurs rues permettent de contourner le faisceau ferroviaire et de desservir le quartier Saint-Roch, notamment le boulevard Pierre Sémard et l'avenue Denis Séméria.

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.

MESLIRE

En l'absence d'incidence sur le réseau routier, aucune mesure n'est nécessaire.

TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS ET INTERMODALITE

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

L'aire d'étude rapprochée est desservie par 6 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.

4.3.2 LES INCIDENCES ET MESURES SUR LE MILIEU HUMAIN

OCCUPATION DU SOL, 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).

L'aire d'étude comporte essentiellement des immeubles d'habitations associés à de petits commerces de proximité. La zone est également très marquée par les installations industrielles. Elle comprend le site ferroviaire de Nice Saint-Roch et la halte voyageurs de Nice Pont-Michel.

SNCF Réseau dispose de la maitrise foncière des terrains concernés par l'opération.

L'ESSENTIEL

Pas d'incidences.

INCIDENCES

L'opération est contenue dans les emprises SNCF 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 l'occupation du sol et sur le foncier en phase de fonctionnement et de maintenance.

MESURES

En l'absence d'incidence négative, aucune mesure n'est nécessaire.

CONSEQUENCES PREVISIBLES SUR LE DEVELOPPEMENT EVENTUEL DE L'URBANISATION

L'ESSENTIEL

Les aménagements techniques prévus sur le site de Nice Saint-Roch n'auront pas d'incidences à proprement parler sur la desserte de la zone. Ils ne devraient donc pas avoir de conséquences prévisibles sur le développement de l'urbanisation locale de ce secteur.

INCIDENCES

Les aménagements envisagés sont destinés à réaménager un site technique actuellement destiné à des activités de maintenance et de remisage.

PIECE C: TOME 2 - CAHIERS TERRITORIAUX - NICE SAINT-ROCH



L'opération a pour but de permettre un remisage des rames TER utilisées pour la nouvelle navette azuréenne et basculer les trains stationnés en gare de Nice ville sur ce site.

De ce fait, les conséquences prévisibles de ces aménagements sur le développement éventuel de l'urbanisation ne s'exerceront pas sur le secteur de Nice Saint-Roch mais plutôt sur l'ensemble des gares desservies par la navette azuréenne, dont la desserte ferroviaire sera améliorée par une meilleure robustesse du réseau.

Les aménagements techniques prévus sur le site de Nice Saint-Roch n'auront pas d'incidences à proprement parler sur la desserte de la zone. Ils ne devraient donc pas avoir de conséquences prévisibles sur le développement de l'urbanisation locale de ce secteur.

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 est concerné par les zones d'extension des centres urbains - quartiers denses continus (UBb1, UBb5 et UBb9), la zone correspondant au domaine ferroviaire (UEi) ainsi qu'une zone d'activités tertiaires du PLU (UZd1).

L'opération d'aménagement prévue à Nice Saint Roch intercepte trois emplacements réservés au bénéfice de la métropole Nice Côte d'Azur pour des opérations de voirie.

Aucun espace boisé classé et aucun espace ou élément particulier pour la protection ou la mise en valeur du patrimoine ne sont concernés par le périmètre potentiel d'intervention.

L'ESSENTIEL

Pas d'incompatibilité, aucune incidence.

INCIDENCES

L'opération s'inscrit dans le zonage UEi (domaine ferroviaire) et les zonages UBb1, UBb5, UBb9 et UZd1 (aménagements de part et d'autre du domaine ferroviaire). En phase d'exploitation et de maintenance, elle ne s'inscrit pas au droit des trois emplacements réservés pour des opérations de voirie inscrits au PLUm.

L'opération est compatible avec le plan local d'urbanisme de la ville de Nice.

MESURES

En l'absence d'incidence négative, aucune mesure n'est nécessaire.

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

Prévus à l'horizon de la phase 2 (2035), ces aménagements techniques viendront participer à l'amélioration de la robustesse du réseau ferroviaire et donc de l'offre de services pour les gares desservies par la navette, sans incidences sur la fréquence ou la qualité de desserte de la gare adjacente de Nice Pont-Michel.

MESURES

En l'absence d'incidence négative, aucune mesure n'est nécessaire.

ACTIVITES ECONOMIQUES

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

Les activités économiques de la zone d'étude sont représentées essentiellement par le site ferroviaire de Nice Saint-Roch, véritable site logistique stratégique, ainsi que de commerces en pied d'immeuble. Elle accueille la zone d'activités des Abattoirs, ainsi que deux casernes.

L'ESSENTIEL

La nature même de l'opération va conduire à un renforcement de l'activité du site ferroviaire de Nice Saint-Roch.

INCIDENCES

Aucune acquisition de foncier ou de bâtiments supportant des activités économiques (hôtels, restaurants, ...) n'est nécessaire.

L'accessibilité à ce type d'établissements présent aux abords du site ferroviaire de Nice Saint-Roch 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 proche du site ferroviaire en phase de fonctionnement et de maintenance.

La nature même de l'opération va conduire à un renforcement de l'activité du site ferroviaire de Nice Saint-Roch.

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

Le quartier Saint Roch est peu touristique mais dispose toutefois de quelques hôtels ou résidences pour les professionnels ou les étudiants. Une piscine, un stade et un club de tennis sont présents à proximité immédiate du site ferroviaire.

L'aire d'étude rapprochée comporte quelques jardins et squares, notamment le jardin Jean Gileta. La promenade du Paillon est également une zone de loisirs le long du fleuve.

Deux réseaux cyclables existent dans l'aire d'étude rapprochée au niveau de la rue Escoffier et entre le Pont-Michel et l'avenue Joseph Raybaud.

L'ESSENTIEL

Pas d'incidences.

INCIDENCES

L'opération étant contenue dans les emprises ferroviaires, 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) en phase de fonctionnement et de maintenance.

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

Les principaux axes de l'aire d'étude rapprochée concernés par le trafic TMD sont les boulevards Pierre Sémard, Virgil Barel et la route de Turin, ainsi que la voie ferrée. Un gazoduc est présent le long du fleuve du Paillon.

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Une ICPE est présente, ainsi qu'une trentaine de sites potentiellement pollués issus de la base de données BASIAS.

Un diagnostic de pollution des sols a permis de vérifier la présence d'une pollution aux hydrocarbures sur le site du faisceau ferroviaire mais celle-ci n'a pas d'incidences sur les eaux souterraines.

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 technologiques 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 (électricité, télécoms) et humides (eau potable, eaux usées, eaux pluviales). Un château d'eau est localisé au sud-est du site ferroviaire de Nice Saint-Roch. Un gazoduc et une ligne électrique haute tension enterrés sont localisés sous le boulevard Jean-Baptiste Vérany. Une autre ligne électrique haute tension est présente sous la route de Turin. Le site comprend un poste d'alimentation 1500V continu.

Des servitudes sont également à prendre en compte, notamment patrimoniales, radioélectriques et ferroviaires.

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 recoupent les servitudes d'utilité publiques suivantes liées aux réseaux cartographiées au PLUm de Nice Côte d'Azur :

- I3 Canalisations de gaz;
- I4 Canalisations électriques.

Ces servitudes concernent la protection du gazoduc et des lignes électriques haute tension enterrés précédemment décrits. Ces derniers ne sont pas modifiés par l'opération.

MESURES

En l'absence d'incidence négative en phase de fonctionnement et de maintenance, aucune mesure n'est nécessaire.

4.3.3 LES INCIDENCES ET MESURES SUR LE 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. Le risque d'incendie de forêt est y est faible à nul.

L'ESSENTIEL

Pas d'incidences.

INCIDENCES

Au vu de la nature de l'opération, aucune incidence notable n'est attendue sur le climat local ou global en phase d'exploitation et de maintenance. 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 secteur étudié se trouve au cœur de la vallée du fleuve côtier le Paillon, dans la zone de dépôt du fleuve sur laquelle l'urbanisation successive a remblayé la vallée alluviale. Ainsi, le sous-sol du secteur est constitué d'alluvions récentes et actuelles et de dépôts anthropiques. Les forages carottés qui ont été réalisés sur le site confirment la rencontre, dès la surface, de matériaux particulièrement hétérogènes présentant une structure sablo-graveleuse à caillouteuse.

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

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, 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.

Le retrait-gonflement des argiles et les séismes peuvent avoir des incidences directes potentiellement fortes et permanentes sur la stabilité des infrastructures projetées.

Vis-à-vis du potentiel radon, 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.

4.3.4 LES INCIDENCES ET MESURES SUR LES EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES

EAUX SOUTERRAINES

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX EAUX SOUTERRAINES

L'aire d'étude rapprochée est concernée par deux masses d'eaux souterraines superposées : alluvions des basses vallées littorales des Alpes-Maritimes (Siagne, Loup et Paillon) (FRDG386) à l'affleurement et formations variées du Crétacé au Tertiaire des bassins versants du Paillon et de la Roya (code FRDG419) en profondeur.

Les deux masses d'eaux souterraines présentent un « Bon état » dans le SDAGE 2016-2021.

Les masses d'eaux souterraines sont principalement exploitées pour un usage d'adduction en eau potable, industriel 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. Un château d'eau borde le site ferroviaire de Nice Saint-Roch. L'aire d'étude rapprochée n'est pas concernée par une zone de répartition des eaux.

INCIDENCES ET MESURES SUR L'ECOULEMENT DES EAUX SOUTERRAINES (INCIDENCES QUANTITATIVES)

L'ESSENTIEL

Pas d'incidences.

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'augmentation de surface imperméabilisée se limite aux nouveaux quais des voies de service 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.

INCIDENCES ET MESURES SUR LA QUALITE DES EAUX SOUTERRAINES (INCIDENCES QUALITATIVES)

L'ESSENTIEL

Pas d'incidences.

INCIDENCES

Les incidences qualitatives potentielles sur les eaux souterraines en phase de fonctionnement et de maintenance sont liées 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.

Du fait de la localisation des aménagements projetés au sein d'un faisceau ferroviaire déjà exploité, aucune augmentation de ces risques n'est attendue. D'autre part l'opération n'a pas vocation à augmenter les circulations fret, elle n'augmente donc pas le risque d'accident lié à ce type de circulations et n'augmente donc pas le risque de pollution associé.

Actuellement, les surfaces imperméabilisées au droit des fosses d'inspection sont traitées par des séparateurs à hydrocarbures.

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.

INCIDENCES ET MESURES EN FAVEUR DES USAGES DES EAUX SOUTERRAINES

L'ESSENTIEL

Pas d'enjeu, pas d'incidence.

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.



EAUX SUPERFICIELLES

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX EAUX SUPERFICIELLES

Le fleuve côtier « Le Paillon », masse d'eau du SDAGE endigué dans l'agglomération de Nice, borde l'aire d'étude au nord et l'ouest.

Son état écologique est estimé moyen et son état chimique est bon. Le Paillon est qualifié de masse d'eau fortement modifiée par le SDAGE.

Il est classé en listes 1 et 2 au titre de l'article L214-17 du code de l'environnement et constitue un axe migrateur.

Aucun captage AEP n'est présent dans l'aire d'étude rapprochée. Un château d'eau borde le site ferroviaire.

Le Paillon se jette dans la Méditerranée au niveau d'une plage dont la qualité des eaux est estimée excellente en 2020.

INCIDENCES ET MESURES SUR L'ECOULEMENT DES EAUX SUPERFICIELLES (INCIDENCES QUANTITATIVES)

L'ESSENTIEL

L'augmentation de surface imperméabilisée se limite aux nouveaux quais des voies de remisage et ne conduit pas à augmenter significativement les débits de ruissellement.

L'aménagement des quais pour le remisage se situe en dehors de la zone inondable référencée par le PPRI du Paillon et son **impact sur les conditions d'écoulement en crue extrême est négligeable.**

Un drainage sera mis en place au droit des nouveaux quais de service par un dispositif de caniveau bordure. Il aura comme exutoire le réseau d'eaux pluviales de la ville, dont le rejet est limité. Un bassin de rétention sera réalisé et dimensionné par la méthode des pluies pour la période de retour **décennale**.

Pour la plateforme en dehors de la zone des quais et en l'absence de désordres constatés, la configuration existante sera conservée, en privilégiant l'infiltration à la parcelle.

NCIDENCES

Le fleuve côtier du Paillon est situé à proximité immédiate du faisceau ferroviaire, mais l'opération de Nice Saint-Roch, confiné dans les emprises ferroviaires, n'aura pas d'incidences sur son écoulement.

L'augmentation de surface imperméabilisée se limite aux nouveaux quais des voies de remisage et ne conduit pas à augmenter significativement les débits de ruissellement.

L'aménagement des quais pour le remisage consiste à remblayer le terrain naturel de 50 cm environ.

Sur le plan hydraulique, cet aménagement se situe en dehors de la zone inondable référencée par le PPRI du Paillon (actuellement en cours de révision) et en dehors du champ de la crue moyenne du TRI (occurrence entre 100 et 300 ans). Par ailleurs, l'aménagement des quais est situé dans une tranche de hauteur d'eau de 0 à 1 m pour la crue extrême du TRI, en bout de champ d'inondation et en dehors de l'axe préférentiel d'écoulement des eaux.

Ainsi, l'impact de l'aménagement des quais sur les conditions d'écoulement en crue extrême est négligeable.

Actuellement, le faisceau de voie du site ferroviaire de Nice Saint-Roch n'est pas équipé de réseau de drainage ferroviaire. Les eaux de ruissellement s'infiltrent donc sur le site. Les eaux de ruissellement en provenance des bâtiments existants sont drainées par un système de gargouilles et un réseau enterré raccordé au réseau pluvial de la ville.

MESURES

Comme il s'agit d'un site de remisage où les circulations se font à vitesse réduite, le drainage usuel préconisé pour la section courante n'est pas applicable ici.

Un drainage sera mis en place au droit des nouveaux quais de service par un dispositif de caniveau bordure selon le principe suivant :

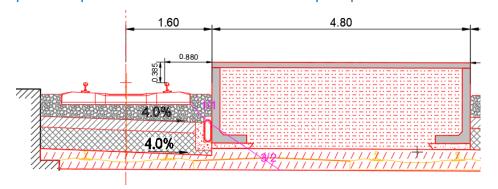


Figure 54: implantation du caniveau bordure sous ballast (Systra, 2021)

Le caniveau bordure Kerbdrain est un dispositif hydraulique préfabriqué qui permet :

- de drainer le ballast et de recueillir les eaux superficielles (voies et quais) grâce à ses ouvertures sur la partie haute de la bordure ;
- de transporter les eaux dans le corps de l'ouvrage.



Figure 55 : caniveau bordure (Kerbdrain)

Le dispositif de drainage aura comme exutoire le réseau d'eaux pluviales de la ville, dont le rejet est limité. Ainsi, un bassin de rétention sera réalisé et dimensionné par la méthode des pluies pour la période de retour **décennale**.

Le débit de rejet est celui préconisé par le PLUi de Nice soit 0,003 l/s/m² imperméabilisé.

Le volume utile de rétention sera de 670 m³.

Les dimensions préconisées sont 25 m x13.4m x 2m.

Pour la plateforme en dehors de la zone des quais et en l'absence de désordres constatés, la configuration existante sera conservée, en privilégiant l'infiltration à la parcelle.

INCIDENCES ET MESURES SUR LA QUALITE DES EAUX SUPERFICIELLES (INCIDENCES QUALITATIVES)

L'ESSENTIEL

Pas d'incidences.

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).

Cependant, la probabilité d'impacter la ressource est faible dans la mesure où les eaux de ruissellement des nouveaux aménagements seront drainées, puis rejetées dans le réseau urbain après décantation dans un bassin de rétention.

La création des voies de remisage supplémentaires n'entraine pas d'augmentation du risque de pollution du fait de la nature des produits utilisés pour le nettoyage.



MESURES

En l'absence d'incidence sur la qualité des eaux superficielles en phase de fonctionnement et de maintenance, aucune mesure n'est nécessaire.

INCIDENCES ET MESURES EN FAVEUR DES USAGES DES EAUX SUPERFICIELLES

L'ESSENTIEL

Pas d'enjeu, pas d'incidences.

INCIDENCES

En l'absence d'enjeu, aucune incidence n'est attendue.

L'opération n'aura aucune incidence sur le château d'eau bordant le site ferroviaire de Nice Saint-Roch.

MESURES

En l'absence d'incidence sur les usages des eaux superficielles, aucune mesure n'est nécessaire.

INCIDENCES SUR LES RISQUES NATURELS LIES AUX EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX RISQUES NATURELS LIES AUX EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES

Un risque de débordement de nappe souterraine est présent au sein de l'aire d'étude rapprochée.

L'aire d'étude rapprochée appartient au territoire à risque important d'inondation (TRI) de Nice - Cannes - Mandelieu : la partie nord du site ferroviaire de Nice Saint-Roch est concernée par la crue centennale à tri-centennale du Paillon.

L'aire d'étude rapprochée est concernée par le zonage du PPRI au niveau du lit du Paillon. Le site ferroviaire de Nice Saint-Roch se situe en dehors des zonages actuels de ce PPRI assez ancien et mis en révision depuis 2020. D'autre part, une étude menée spécifiquement sur le site ferroviaire montre qu'il n'est pas impacté par le risque d'inondation par ruissellement urbain. Il n'est pas non plus concerné par le risque de submersion marine.

L'ESSENTIEL

Pas d'incidences.

INCIDENCES

Comme indiqué précédemment, l'opération de Nice Saint-Roch n'induit pas de risque de rabattement ou de perturbations des écoulements des eaux souterraines. Elle n'est donc pas de nature à accroître le risque de débordement de nappe qui paraît localement limité.

Concernant le risque d'inondation par les eaux superficielles, l'aménagement des quais se situe en dehors de la zone inondable référencée par le PPRI du Paillon (actuellement en cours de révision) et en dehors du champ de la crue moyenne du TRI (occurrence entre 100 et 300 ans). Par ailleurs, l'aménagement des quais est situé dans une tranche de hauteur d'eau de 0 à 1 m pour la crue extrême du TRI, en bout de champ d'inondation et en dehors de l'axe préférentiel d'écoulement des eaux.

Ainsi, l'impact de l'aménagement des quais sur les conditions d'écoulement en crue extrême est négligeable.

MESURE!

En l'absence d'incidence sur le risque d'inondation, aucune mesure n'est nécessaire.

4.3.5 LES INCIDENCES ET MESURES SUR LE MILIEU NATUREL

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

Le secteur de Nice Saint Roch, localisé au sein du tissu urbain dense, n'est inclus dans aucun zonage naturel et n'est pas identifié comme élément structurant 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.

L'aire d'étude immédiate présente pas à peu d'intérêt pour les habitats naturels, la flore, ainsi que pour l'ensemble des groupes faunistiques, sauf pour ce qui concerne les mammifères, dont les enjeux sont directement liés à la présence éventuelle de quelques chauves-souris qui pourraient utiliser l'aire d'étude immédiate comme territoire de chasse ou bien gîter dans les bâtiments.

Aucune Zone Humide n'est recensée.

Quelques espèces protégées anthropophiles communes à enjeu faible, voire moyen, dont les données bibliographiques attestent leur présence, pourraient fréquenter l'aire d'étude immédiate pendant une partie 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 ne présente guère d'enjeu fonctionnel.

L'ESSENTIEL

Les incidences brutes sur les habitats, la flore et faune sont estimées négligeables.

Des mesures de réduction consisteront :

- à disposer sur le pourtour des bassins de rétention des échappatoires permettant aux animaux d'en sortir pour réduire les risques de mortalité accidentelle par noyade;
- à réaliser un éclairage nocturne adapté, respectant la réglementation en vigueur.

Les incidences résiduelles sur les habitats, la flore et faune sont estimées négligeables, aucune mesure de compensation ne sera à mettre en place.

PIECE C: TOME 2 - CAHIERS TERRITORIAUX - NICE SAINT-ROCH

INCIDENCES BRUTES

L'incidence brute sur les habitats est estimée négligeable car les rares friches herbacées, 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 friches herbacées, 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 friches herbacées, 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 voies supplémentaires de remisage des trains, où ces derniers circulent à faible vitesse, n'étant pas susceptible d'augmenter ce risque de manière significative.
 - Toutefois, l'implantation d'un nouveau bassin de rétention des eaux de surface est susceptible d'engendrer un nouveau risque de mortalité accidentelle par noyade pour la faune (petite faune terrestre et reptiles).
- concernant le dérangement non intentionnel en phase d'exploitation, les incidences sont réelles mais existent déjà et seront similaires, l'aménagement de voies supplémentaires de remisage des trains n'étant pas susceptible d'augmenter ce dernier de manière significative vu l'activité ferroviaire et humaine existante (gare de fret). 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 de fret, les éclairages nocturnes de ces voies supplémentaires de remisage ne sont pas susceptibles d'augmenter de manière significative la perturbation des espèces nocturnes susceptibles de fréquenter la gare de fret.

Par ailleurs, en l'absence d'enjeu intrinsèque aux zones humides, aucune incidence n'est attendue en phase de fonctionnement et de maintenance.

En conclusion, les incidences brutes sur les habitats, la flore et faune sont estimées négligeables.

MESURES D'EVITEMENT ET DE REDUCTION

Mesures d'évitement

Compte tenu des incidences brutes estimées négligeables sur les habitats, la flore ou faune, et des conditions d'exploitation et de maintenance similaires à celles actuellement mises en œuvre, aucune mesure d'évitement ne sera mise en œuvre.

Mesures de réduction

Comme présenté au chapitre 4.2.5, les emprises du projet sont limitées au strict minimum.

La première mesure de réduction consiste à disposer, sur le pourtour du bassin de rétention des eaux pluviales, des échappatoires permettant aux animaux d'en sortir pour réduire les risques de mortalité accidentelle par noyade (CODE CEREMA : R2.2r).

Les échappatoires peuvent être constituées d'une rampe, à la fois souple et solide, qui descend depuis le haut du bassin jusqu'au fond, son extrémité inférieure étant lestée. Les rampes peuvent être réalisées en géogrille, géoespaceur ou fibre coco.

La mise en place de madriers rugueux lestés par le bas, de troncs, ou de planches, peut aussi être suffisante, notamment pour de petits bassins en béton.

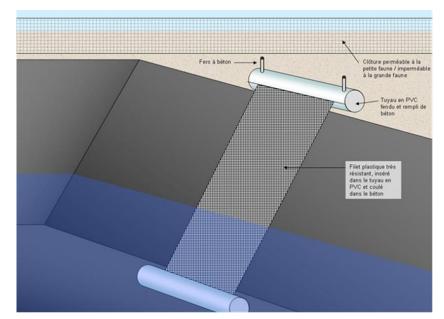


Figure 56 - Représentation schématique d'une échappatoire pour la petite faune (source : Ecosphère)



Figure 57 - Exemple d'échappatoire pour la petite faune (source : Ecosphère)

La deuxième mesure de réduction est relative à l'éclairage nocturne des voies supplémentaires de remisage (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.



4.3.6 LES INCIDENCES ET MESURES SUR LES ZONES HUMIDES

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

Aucune zone humide règlementaire n'est délimitée au sein de l'aire d'étude immédiate.

L'ESSENTIEL

Pas d'enjeu, aucune incidence.

INCIDENCES

En l'absence d'enjeu intrinsèque, aucune incidence n'est attendue.

MESURES

En l'absence d'incidence sur les zones humides, aucune mesure n'est nécessaire.

4.3.7 LES INCIDENCES ET MESURES SUR LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE

PAYSAGE

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

A l'est de la ville de Nice, l'aire d'étude est à cheval sur deux quartiers comprenant de l'habitat collectif et des zones d'activités industrielles, entre l'ancienne gare de Saint-Roch et la halte Pont-Michel. Le large faisceau ferroviaire est dominé par les collines boisées du Mont Gros et leurs monuments remarquables

Dans un contexte urbain très contraint, les enjeux paysagers sont présents dès que le projet sort des emprises ferroviaires actuelles.

L'ESSENTIEL

Pas d'incidences (opération contenue dans le faisceau ferroviaire).

INCIDENCES

L'opération est contenue dans le faisceau ferroviaire de Nice Saint-Roch et reste peu visible depuis l'extérieur de ces emprises. Elle ne modifie pas l'aspect architectural et paysager du secteur, ni les perceptions visuelles lointaines (collines etc.). L'opération n'aura aucune incidence sur le bâti participant à la richesse architecturale locale.

MESURES

En l'absence d'incidence sur le paysage en phase de fonctionnement et de maintenance, aucune mesure n'est nécessaire.

PATRIMOINE CULTUREL

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

L'aire d'étude rapprochée intercepte 7 périmètres de monuments historiques ainsi que la partie sud d'une zone de présomption archéologique.

L'ESSENTIEL

Pas d'incidences.

INCIDENCES

Comme indiqué précédemment, l'opération de Nice Saint Roch ne modifie pas l'aspect architectural et paysager du secteur, ni les perceptions visuelles.

En l'absence de destruction de monuments historiques et de covisibilité au sein des périmètres interceptés par l'opération, aucune incidence n'est attendue en phase de fonctionnement et de maintenance sur les monuments historiques.

L'opération de Nice Saint Roch 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'incidences sur le patrimoine culturel en phase de fonctionnement et de maintenance, aucune mesure n'est nécessaire.

4.3.8 LES INCIDENCES ET MESURES SUR LE CADRE DE VIE ET LA 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.

Le faisceau de remisage et de maintenance de Nice St-Roch est encadré par le boulevard Pierre Sémard et la ligne T1 du tramway à l'Est, et par les axes routiers de la Pénétrante du Paillon et de la route de Turin à l'Ouest.

L'influence sonore atteint 250 m pour la Pénétrante du Paillon. Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre indique que de nombreux axes routiers de l'aire d'étude sont classés en catégorie 4 (secteur de nuisance de 30 m).

Dans le secteur d'étude, l'ambiance sonore existante est considérée comme modérée en limites est et ouest du site de Nice Saint-Roch.

L'ESSENTIEL

Le maître d'ouvrage s'engage à respecter les exigences de la réglementation en vigueur concernant le bruit de voisinage.

Les principales incidences sur l'environnement sonore pour les riverains et les usagers, sont liées à la circulation et aux manœuvres des trains. Ces nuisances sont déjà présentes au sein du site ferroviaire de Nice Saint-Roch.

L'évaluation de l'impact acoustique de l'opération montre une augmentation des niveaux sonores dans le secteur du faisceau de triage et de remisage TGV, due à l'augmentation du nombre de circulations. Pour les habitations situées dans le secteur de création de ces nouvelles voies, la hausse des niveaux sonores due à cet aménagement et à l'augmentation du nombre de TER en période diurne est comprise entre 1.5 et 2.5 dB(A), ce qui constitue une modification significative d'infrastructure.

Aux abords de l'entrée sur le faisceau de remisage TER et des voies de remisage existantes, l'augmentation du nombre de TER le jour et sa diminution la nuit influe directement sur les niveaux sonores en façade des habitations, avec une hausse diurne de 1 à 2 dB(A) et une baisse nocturne de 1 à 3 dB(A).

En outre, la création des 5 nouvelles voies de remisage, avec maintenance à quai, va générer de nouvelles sources de bruit.

Incidences et mesures

PIECE C: TOME 2 - CAHIERS TERRITORIAUX - NICE SAINT-ROCH

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Néanmoins, aucune protection acoustique n'est nécessaire dans le cadre de l'opération en phase de fonctionnement et en phase de maintenance, au regard de la réglementation relative à la modification d'infrastructure.

Les **niveaux sonores** des secteurs d'habitations situés autour des infrastructures ferroviaires de Nice Saint-Roch **restent en effet très inférieurs aux seuils réglementaires** en zone d'ambiance sonore préexistante modérée. Par ailleurs, aucun Point Noir du Bruit ferroviaire n'est créé.

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 de l'opération 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 tome 1.

L'impact acoustique des aménagements du site de Nice St-Roch dans le cadre de l'opération est dépendant :

- de l'augmentation du nombre de trains en circulation jusqu'aux sites de remisage et de triage TER / TGV, en provenance de la gare de Nice Ville ;
- de la création de 5 voies de remisage et de maintenance à quai TER supplémentaires dans le secteur du site de maintenance et remisage existant;
- de la création d'une nouvelle entrée/sortie sur la ligne Nice-Breil et de la réduction du linéaire de double voie d'environ 250 m.

Afin de déterminer cet impact acoustique et les enjeux associés, une simulation a été réalisée afin de caractériser l'évolution des niveaux sonores entre la situation initiale (2019), la situation de référence (horizon du projet, mais sans réalisation des aménagements liés à celui-ci) et la situation projet, en façade des bâtiments riverains du site, dans le cadre de la réglementation relative à la modification d'infrastructure.

Les niveaux sonores calculés sont représentatifs uniquement :

- de la circulation des trains sur la ligne Nice-Breil;
- de la circulation des TGV jusqu'au faisceau de triage ;
- de la circulation des TER jusqu'au nouveau faisceau de remisage et de maintenance à quai.

Pour la simulation de l'impact acoustique ferroviaire, les hypothèses de trafic pour les trains TER et TGV sont synthétisées dans le tableau en page suivante :

- Pour la situation initiale (année 2019, du fait de la nonreprésentativité 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 vitesses de circulation prises en compte sont les suivantes :

- 70 km/h pour les TER et les TGV jusqu'à leur entrée sur les faisceaux de remisage ;
- 30 km/h pour les TER et les TGV sur les faisceaux de remisage ;
- 70 km/h pour les trains de la ligne Nice-Breil traversant le site de Nice St-Roch.

Dans un second temps, une analyse a été réalisée concernant l'impact de l'activité de maintenance à quai, au niveau des 5 nouvelles voies de remisage TER prévues dans le cadre de l'opération.

Elle se base sur les exigences réglementaires relatives à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les ICPE (Arrêté du 23 janvier 1997 modifié).

L'activité de maintenance TGV et les manœuvres qui y sont liées ne sont pas traitées car elles ne sont pas modifiées dans le cadre de l'opération.

LE PROJET DES PHASES 1 & 2

PIECE C: TOME 2 – CAHIERS TERRITORIAUX – NICE SAINT-ROCH

Incidences et mesures

	Période Jour (6 h – 22 h)					Période Nuit (22 h – 6 h)				Voies de circulation sur le site de Nice St-Roch				
Type de train		ation tiale	Situa référ	ation ence	Situa projet p			ation iale		ation ence		uation t phase 2	Situation initiale	Situation
	US	UM	US	UM	US	UM	US	UM	US	UM	US	UM	et situation référence	projet phase 2
TGV-D	5.2	2.8	11.8	4.2	28.8	11.2	-	-	-	-	-	-	Triage / Remisage TGV existant	
Corail	5	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	Remisage TER existant	-
Regio 2N	17.2	-	36.88	2.52	50.42	4.38	1.6	-	5.84	0.36	2.62	0.18	Remisage TER existant	Remisage TER existant et nouvelles voies de remisage TER
TER 2N PG	-	1.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Remisage TER existant	-
BGC thermique Nice-Breil	20	-	30	-	32	-	2	-	2	-	2	-	Ligne Nice-Breil	

Figure 58: hypothèses de trafic ferroviaire – Section Nice Ville – Nice St-Roch – US = Unités simples / UM = Unités multiples (SNCF Réseau, 2021)



Présentation des niveaux sonores ferroviaires

L'évolution des niveaux sonores calculés en façade des habitations situées dans le secteur des installations ferroviaires de Nice St-Roch est présentée dans le tableau suivant, entre les horizons de trafic suivants :

- situation initiale (2019),
- situation de référence,
- situation projet phase 2.

Les niveaux sonores calculés correspondent à la contribution ferroviaire seule sur les périodes réglementaires jour (6 h - 22 h) et nuit (22 h - 6 h), hors bruit routier et hors activités de maintenance TER / TGV et manœuvres ferroviaires qui y sont liées.

Analyse et conclusion

L'évolution des niveaux sonores entre la situation initiale 2019 et la situation de référence est donnée à titre indicatif car elle ne constitue pas une exigence réglementaire :

- Augmentation des niveaux sonores de l'ordre de 1.5 dB(A) dans le secteur du faisceau de triage et de remisage TGV, due à l'augmentation du nombre de circulations;
- Diminution des niveaux sonores ou faible augmentation dans le secteur du faisceau de remisage TER, due à la suppression des trains Corail, très bruyants, qui circulent actuellement, et ce malgré l'augmentation du nombre de TER et de trains sur la ligne Nice-Breil.

Sur le faisceau de triage et de remisage TGV, l'impact acoustique du projet est porté uniquement par une augmentation du nombre de circulations, l'activité de maintenance restant inchangée. Cette augmentation induit une hausse des niveaux sonores diurnes de l'ordre de 3.5 dB(A) entre la situation de référence et la situation projet phase 2, en façade des habitations riveraines.

Cela constitue une modification significative d'infrastructure selon la définition réglementaire (augmentation supérieure à 2 dB(A).

Aux abords de l'entrée sur le faisceau de remisage TER et des voies de remisage existantes, l'augmentation du nombre de TER le jour et sa diminution la nuit influe directement sur les niveaux sonores en façade des habitations, avec une hausse diurne de 1 à 2 dB(A) et une baisse nocturne de 1 à 3 dB(A).

Enfin, pour les habitations situées dans le secteur de la création des 5 nouvelles voies de remisage TER, la hausse des niveaux sonores due à cet aménagement et à l'augmentation du nombre de TER en période diurne est comprise entre 1.5 et 2.5 dB(A), ce qui constitue une modification significative d'infrastructure.

Pour ces 3 secteurs hormogènes d'habitations situés autour des infrastructures ferroviaires de Nice St Roch, les niveaux sonores en situation projet phase 2, représentatifs des circulations de trains sur la ligne Nice-Breil et sur les faisceaux de remisage et de triage, restent très inférieurs aux seuils réglementaires en zone d'ambiance sonore préexistante modérée (soit 63 dB(A) le jour et 58 dB(A) la nuit).

Aucun Point Noir du Bruit ferroviaire n'est créé en façade des bâtiments sensibles (LAeq > 73 dB(A) le jour et/ou LAeq > 68 dB(A) la nuit).

Malgré une augmentation des niveaux sonores parfois supérieure à 2 dB(A) en façade des habitations, aucune protection acoustique réglementaire n'est à prévoir dans le cadre de cette opération, au regard de la réglementation relative à la modification d'infrastructure.

Impact prévisionnel du nouveau faisceau de remisage

La création des 5 nouvelles voies de remisage, avec maintenance à quai, va générer de nouvelles sources de bruit.

Le retour d'expérience sur de nombreux sites de maintenance SNCF Réseau montre que les sources de bruit prépondérantes dans ce type de situation sont le stationnement sous tension des rames TER, que ce soit pendant les activités de maintenance ou pendant les phases de pré-conditionnement.

En façade des immeubles d'habitation les plus proches, situés à 90 m environ (PF01_06-R), le niveau de bruit résiduel nocturne L50 est de l'ordre de 42 dB(A). Dans cet environnement relativement calme, la présence de plusieurs rames à l'arrêt et de leur maintenance, moteur allumé, pendant la période de 22h à 7h, est susceptible de générer des émergences supérieures à 3 dB(A) au sens de la réglementation relative à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les ICPE (Arrêté du 23 janvier 1997 modifié).

L'ampleur de cette émergence est directement liée au nombre de rames, leur positionnement et à la durée de stationnement sous tension de chacune d'elle sur les nouvelles voies de remisage et de maintenance.

Les protections à la source (écrans acoustiques) sont peu efficaces dans ce type de situation, avec des sources de bruit situées en toiture des rames TER, et des immeubles d'habitations de grande hauteur en vue directe des installations ferroviaires.

MESURES

Aucune protection acoustique n'est nécessaire dans le cadre de l'opération en phase de fonctionnement et en phase de maintenance, au regard de la réglementation relative à la modification d'infrastructure. Les niveaux sonores des secteurs d'habitations situés autour des infrastructures ferroviaires de Nice Saint-Roch restent en effet très inférieurs aux seuils réglementaires en zone d'ambiance sonore préexistante modérée. Par ailleurs, aucun Point Noir du Bruit ferroviaire n'est créé.

Dans le cadre de la création du nouveau faisceau de remisage, l'objectif sera d'adapter le fonctionnement des activités de maintenance à quai dans le secteur du nouveau faisceau, afin d'assurer le respect des émergences réglementaires. Des mesures de contrôle seront réalisées à intervalle régulier après la mise en service.



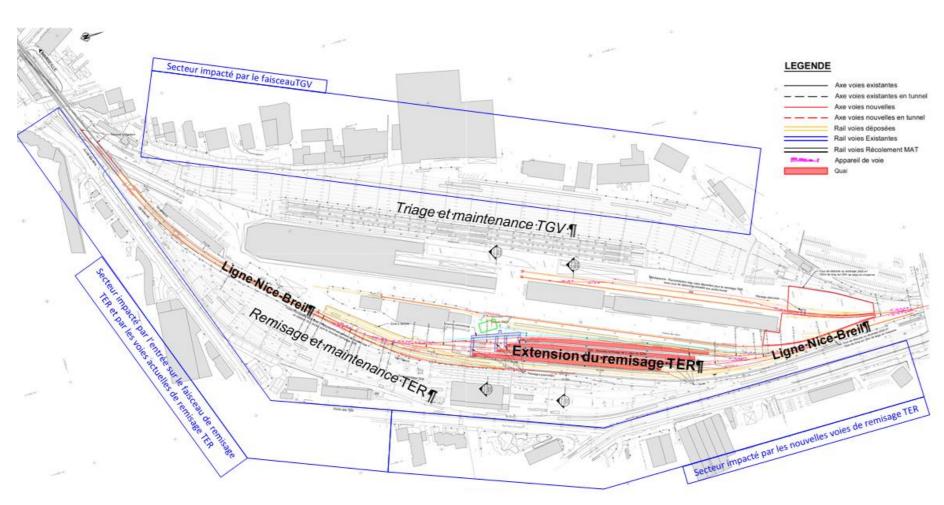


Figure 59 : Secteurs d'aménagements dans le secteur de Nice St Roch : Extension du remisage TER et aménagements sur la ligne Nice-Breil (Systra/Egis, 2021)

Secteur		s entre la situation initiale 2019 ı de référence	Évolution des niveaux sonores et la situation	Niveaux sonores en situation projet phase 2		
Occion	(6 h - 22 h) (22 h - 6 h)		(6 h - 22 h)	(22 h - 6 h)	(6 h - 22 h)	(22 h - 6 h)
Impact du faisceau TGV	Augmentation de l'ordre de 1.5 dB(A) due à l'augmentation du nombre de TGV en circulation	Aucune circulation TGV entre Nice Ville et le faisceau de triage et maintenance de Nice St Roch	Augmentation de l'ordre de 3.5 dB(A) due à l'augmentation du nombre de TGV en circulation	Aucune circulation TGV entre Nice Ville et le faisceau de triage et maintenance de Nice St Roch	≤ 53 dB(A)	-
Impact de l'entrée sur le faisceau de remisage TER et sur les voies actuelles de remisage TER	Diminution comprise entre 1.0 et 3.0 dB(A) due à la suppression des rames de type Corail, très bruyantes en situation initiale	Diminution comprise entre 5.0 et 7.0 dB(A) due à la suppression des rames de type Corail, très bruyantes en situation initiale	Augmentation comprise entre 1.0 et 2.0 dB(A) due à l'augmentation du nombre de TER en circulation	Diminution comprise entre 1.0 et 3.0 dB(A) due à la diminution du nombre de TER en circulation	≤ 55 dB(A)	≤ 43 dB(A)
Impact des nouvelles voies de remisage TER	Augmentation comprise entre 1.0 et 1.5 dB(A) due à l'augmentation du nombre de trains sur la ligne Nice-Breil	Diminution comprise entre 1.0 et 2.0 dB(A) due à la suppression des rames de type Corail, très bruyantes en situation initiale	Augmentation comprise entre 1.5 et 2.5 dB(A) due à l'augmentation du nombre de TER en circulation et à la création des nouvelles voies de remisage TER	Augmentation de l'ordre de 0.5 dB(A) due à la création des nouvelles voies de remisage TER	≤ 46 dB(A)	≤ 36 dB(A)

Figure 60 : Impact ferroviaire : Evolution des niveaux sonores en façade des habitations - Niveaux sonores en situation projet phase 2 (Egis, 2021)



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.

QUALITE DE L'AIR A L'ECHELLE DE LA ZONE D'ETUDE

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. Six établissements recevant des populations vulnérables sont présents dans l'aire d'étude rapprochée.

Une station AtmoSud de fond urbain est située à 1 km de l'aire d'étude. Les teneurs moyennes annuelles relevées par cette station 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.

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'opération Nice Saint-Roch, n'induira aucune modification du trafic routier et ne génèrera aucune émission de polluant supplémentaires sur les axes routiers structurants.

Ainsi, aucun habitant présent dans l'aire d'étude, ni établissement vulnérable n'est susceptible d'être impacté par le projet d'un point de vue de la qualité de l'air.

INCIDENCES

Il convient de rappeler que l'opération de Nice Saint-Roch est un projet exclusivement ferroviaire (augmentation de la capacité de remisage et maintenance courante des TER) qui n'a pas vocation à influencer le trafic routier. Les circulations ferroviaires sur le projet lui-même n'entraineront pas d'impact direct sur la qualité de l'air.

Néanmoins, dans l'aire d'étude du projet, il a été mis en évidence :

- des zones habitées denses notamment au sud de l'opération, en s'approchant du centre-ville de Nice;
- six établissements pouvant accueillir des populations vulnérables :
- une station d'AtmoSud de type de fond urbain est localisée à 1 km au sud de l'opération. En 2019 et 2020, les mesures réalisées ne font état d'aucun dépassement des valeurs limites réglementaires, conférant ainsi une qualité de l'air satisfaisante. À noter néanmoins, un dépassement de l'objectif de qualité (10 μg/m³) pour les PM2,5 en 2019 et 2020;

Le projet, de par sa nature, n'impactera pas le trafic routier et *de facto,* les émissions polluantes sur les axes routiers structurants.

MESURES

En l'absence d'incidences significatives, aucune mesure n'est nécessaire.

VIBRATIONS

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

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.

L'ESSENTIEL

Le projet ne présente pas de risque de dommages aux structures des bâtiments liés aux vibrations en exploitation.

Dans le cadre de l'opération Nice Saint-Roch, la probabilité de perception des vibrations est **faible**, puisque les voies créées ou modifiées sont situées à une distance de l'ordre de 35 m ou plus des habitations, et les nouveaux appareils de voies ou aiguillages à une distance de l'ordre de 50 m ou plus.

Seul 1 bâtiment de bureaux SNCF Réseau situé à l'entrée sud du site de remisage de Nice Saint-Roch est situé à moins de 20 m des voies modifiées sur la ligne Nice-Breil, et donc soumis à un risque **moyen** de perception des vibrations.

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. L'impact potentiel d'un aménagement lié à l'opération est classé en trois catégories :

• impact faible:

La probabilité de perception auditive du bruit solidien dans les logements est faible, mais toujours existante selon la sensibilité des personnes et les caractéristiques particulières de certains bâtiments.

• impact moyen :

La probabilité de perception auditive est moyenne (moins de 15 % des personnes exposées se déclarent gênées *).

• impact fort :

La probabilité de perception auditive est forte (environ 30 % des personnes exposées se déclarent gênées *).

* Source: «Annoyance and self-reported sleep disturbances due to structurally radiated noise from railway tunnels" Gunn Marit Aasvang, Bo Engdahl, Karin Rothschild - Applied Acoustics 68 (2007) 970– 981)»

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

Dans le cadre d'une voie de train classique (sans aiguillage), les critères permettant de définir la probabilité de perception vibratoire potentielle 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	FORT	MOYEN	FAIBLE
Soin santé / Enseignement / Spectacles	FORT	MOYEN	FAIBLE
Bureaux	MOYEN	FAIBLE	FAIBLE
Activité industrielle * ou commerciale	FAIBLE	FAIBLE	FAIBLE

Figure 61 : Probabilité de perception vibratoire potentielle en fonction de la présence de bâtiments sensibles pour une voie ferrée sans aiguillage / appareil de voie

En présence d'un aiguillage ou d'un appareil de voie, les critères permettant de définir la probabilité de perception 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

Figure 62 : Probabilité de perception vibratoire potentielle en fonction de la présence de bâtiments sensibles pour une voie ferrée avec aiguillage / appareil de voie

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.

Dans le cadre de l'opération Nice Saint-Roch, la probabilité de perception des vibrations est **faible**, puisque les voies créées ou modifiées sont situées à une distance de l'ordre de 35 m ou plus des habitations, et les nouveaux appareils de voies ou aiguillages à une distance de l'ordre de 50 m ou plus.

Seul 1 bâtiment de bureaux SNCF Réseau situé à l'entrée sud du site de remisage de Nice Saint-Roch est situé à moins de 20 m des voies modifiées sur la ligne Nice-Breil, et donc soumis à un risque **moyen** de perception des vibrations.

Par ailleurs, l'opération 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.

MESURES

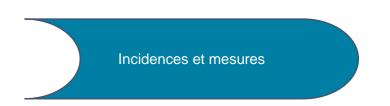
En l'absence d'incidence, aucune mesure n'est nécessaire.



Figure 63 : Identification des probabilités de perception vibratoire à l'intérieur des bâtiments situés à proximité directe des voies ferrées (Egis, 2021)

^{*} Sauf les centres de recherche, laboratoires, établissements dont la présence d'équipements sensible aux vibrations est avérée.

PIECE C: TOME 2 - CAHIERS TERRITORIAUX - NICE SAINT-ROCH



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). Les nouvelles voies seront équipées d'un éclairage. L'incidence de ce nouvel éclairage reste toutefois négligeable compte tenu de l'éclairage actuel du faisceau ferroviaire 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.

4.3.9 LES INCIDENCES ET MESURES SUR L'ENERGIE, LES GES ET LE BILAN CARBONE

ENERGIE

RAPPEL DE LA SYNTHESE DES ENJEUX

La consommation énergétique annuelle 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 la consommation en énergie du faisceau ferroviaire.

De plus, l'opération participe au report d'une partie des trafics routiers 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

Cette thématique est traitée 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, Souschapitre 3.8

EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE EN PHASE EXPLOITATION

Cette thématique est traitée 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, Souschapitre 3.



4.3.10 SYNTHESE DES INCIDENCES ET MESURES EN PHASE DE FONCTIONNEMENT ET MAINTENANCE

Le tableau suivant présente la synthèse des incidences et des mesures en phase de fonctionnement et de maintenance.

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.			
Milieu physique	Eaux souterraines	Pas de sensibilité spécifique	Aucune incidence attendue	Aucune mesure en l'absence d'incidence			
	Eaux superficielles	Proximité immédiate du Paillon au faisceau ferroviaire, mais l'opération de Nice Saint-Roch reste confinée dans les emprises ferroviaires. Faible augmentation de surface imperméabilisée limitée aux nouveaux quais des voies de remisage. Absence de réseau de drainage pluvial au niveau du faisceau de voies : les eaux de ruissellement s'infiltrent donc sur le site. Réseau existant pour évacuer les eaux pluviales des bâtiments existants vers le réseau pluvial de la ville.	La création de quai va augmenter la surface imperméabilisée ce qui va induire une incidence sur les débits de ruissèlements : incidence notable	MR: Un drainage au droit des quais par un dispositif de caniveau bordure sera mis en place. Le dispositif de drainage aura comme exutoire le réseau d'eaux pluviales de la ville, dont le rejet est limité et nécessite la réalisation d'un bassin de rétention			
	Risques inondation	PPRi du Paillon ancien (1999), en cours de révision. Le site ferroviaire n'est pas concerné par les zones réglementées du PPRi du Paillon. Partie nord du site ferroviaire concernée par la crue centennale à tricentennale du Paillon d'après la carte du territoire à risque important d'inondation (TRI) de Nice - Cannes - Mandelieu Présence d'un risque par débordement de nappe souterraine au sein de l'aire d'étude rapprochée.	Le projet ne change pas la configuration des lieux vis-à-vis de l'inondation : incidence non notable	Incidence résiduelle non notable			
Milieu naturel	Milieux naturels Zones humides	Pas de zones humides identifiées	Aucune incidence attendue	Aucune mesure en l'absence d'incidence			
Paysage et patrimoine	Agriculture	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 vois supplémentaires de remisage).	Absence d'incidence notable attendue	Aucune mesure en l'absence d'incidence			
	Paysage	Nombreux monuments historiques présents aux abords de l'opération. L'aire d'étude rapprochée recoupent des périmètres de protection de monuments historiques 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			
	Patrimoine culturel	Nombreux monuments historiques présents aux abords de l'opération. L'aire d'étude rapprochée recoupent des périmètres de protection de monuments historiques 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			



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



RÉSEAU Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

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.			
Milieu humain	Bâti, foncier, occupation des sols	Site industriel et ferroviaire au cœur du tissu urbain	Pas d'incidences en phase exploitation	Pas de mesures en absence d'incidences			
	Eléments socio- économiques	Les activités économiques de la zone d'étude sont représentées essentiellement par le site ferroviaire de Nice Saint-Roch, véritable site logistique stratégique, ainsi que de commerces en pied d'immeuble	Opération favorable au renforcement de l'activité du site ferroviaire de Nice Saint-Roch : incidence notable positive	Incidence favorable du projet.			
	Tourisme et loisirs	Le quartier Saint Roch est peu touristique, mais dispose toutefois de quelques hôtels ou résidences pour les professionnels ou les étudiants. Une piscine, un stade et un club de tennis sont présents à proximité immédiate du site ferroviaire.	Aucune incidence attendue	Aucune mesure en l'absence d'incidence			
	Pollution et risques technologiques	Un diagnostic de pollution des sols a permis de vérifier la présence d'une pollution aux hydrocarbures sur le site du faisceau ferroviaire	Aucune incidence attendue	Aucune mesure en l'absence d'incidence			
	Circulation – réseaux de transport (ors ferroviaire)	L'aire d'étude est traversée par plusieurs voies routières d'importance, dont la pénétrante du Paillon et la M204B (route de Turin). Plusieurs rues permettent de contourner le faisceau ferroviaire et de desservir le quartier Saint-Roch, notamment le boulevard Pierre Sémard et l'avenue Denis Séméria.	Aucune incidence attendue	Aucune mesure en l'absence d'incidence			
Cadre de vie et santé	Environnement sonore	Le faisceau de remisage et de maintenance est entouré de zones d'habitations (essentiellement logements collectifs), et de quelques installations industrielles. Il s'insère dans un environnement relativement bruyant en lien avec les infrastructures de transport présentes et notamment celles liées à la circulation routière (boulevard Pierre Sémard, axes routiers de la Pénétrante du Paillon et route de Turin). Les habitations présentes ne sont pas situées à proximité immédiate du faisceau ce qui limite la sensibilité aux vibrations.	L'augmentation du trafic TER sur le faisceau induit une augmentation significative du bruit pour 3 secteurs d'habitations (au sens de la règlementation liée à la modification d'infrastructures). Toutefois les niveaux sonores restent néanmoins très inférieurs aux seuils réglementaires : incidence non notable L'activité de maintenance à quai au niveau des 5 nouvelles voies créées est susceptible de générer des émergences de bruit de plus de 3 dBA au droit des habitations les plus proches (90m) en lien avec le stationnement sous tension des rames TER (activité soumise à la règlementation des ICPE) : incidence potentiellement notable De nuit, la diminution du nombre de TER induit incidence positive sur les niveaux sonores à l'entrée du faisceau. Faible risque de perception des vibrations pour les habitations les plus proches au regard de la distance des aménagement (voies créées/modifiées nouveaux appareils de voies/aiguillages : incidence non notable	MR: Adaptation du fonctionnement des activités de maintenance à quai dans le secteur du nouveau faisceau de remisage, afin d'assurer le respect des émergences réglementaires au droit des habitations. Incidence résiduelle non notable			
	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). A proximité l'opération, les teneurs moyennes en particules fines PM2,5 ne respectent pas l'objectif de qualité en 2019 et 2020. Six établissements recevant des populations vulnérables sont présents dans l'aire d'étude rapprochée. L'opération n'est pas du nature à modifier le trafic routier.	L'opération n'induit aucune modification du trafic routier et ne génère aucune émission de polluant supplémentaires sur les axes routiers structurants : absence d'incidence	Aucune mesure en l'absence d'incidence			
	Pollution lumineuse	Secteur concerné par une forte pollution lumineuse. Eclairage de nuit constant	Absence d'incidence	Aucune mesure en l'absence d'incidence			

É S E A U Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur



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) ou de déclaration loi sur l'eau et de l'actualisation de l'évaluation environnementale, si ces dossiers s'avèrent nécessaires, 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 DU CHANTIER

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 soustraitants 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 anti-pollution) 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 LE CHANTIER

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.

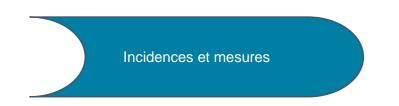
Le chargé environnement vielle à sensibiliser, former et informer les hommes de terrain aux enjeux de l'environnement tant en phase de réalisation gu'en phase de repliement et de restitution.

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.

PIECE C: TOME 2 - CAHIERS TERRITORIAUX - NICE SAINT-ROCH



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 SAINT-ROCH

SUIVI ECOLOGIQUE

Avant le démarrage de la phase de réalisation

Compte tenu du caractère urbain des emprises travaux (gare de fret de Nice), 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.

Pendant la phase de réalisation

Pour les mêmes raisons que précédemment, aucun suivi écologique ne sera mis en œuvre durant le chantier.

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

Avant le démarrage de la phase de réalisation

Le dossier bruit de chantier établi préalablement aux travaux, conformément à l'article R571-50 du code de l'environnement, fournit notamment les éléments d'information utiles sur les nuisances vibratoires attendues et les mesures prises pour limiter ces nuisances.

Pendant la phase de réalisation

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.

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 ou de déclaration loi sur l'eau, 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 fonctionnement et de maintenance, ainsi que leur coût.

SUIVI DES MESURES EN PHASE DE FONCTIONNEMENT ET DE MAINTENANCE SPECIFIQUE A L'OPERATION NICE SAINT-ROCH

SUIVI ACOUSTIQUE

L'évaluation de l'impact acoustique de l'opération montre une augmentation des niveaux sonores dans le secteur du faisceau de triage et de remisage TGV, due à l'augmentation du nombre de circulations.

Aux abords de l'entrée sur le faisceau de remisage TER et des voies de remisage existantes, l'augmentation du nombre de TER le jour et sa diminution la nuit influe directement sur les niveaux sonores en façade des habitations, avec une hausse diurne de 1 à 2 dB(A) et une baisse nocturne de 1 à 3 dB(A).

En outre, la création des 5 nouvelles voies de remisage, avec maintenance à quai, va générer de nouvelles sources de bruit.

Le retour d'expérience sur de nombreux sites de maintenance SNCF Réseau montre que les sources de bruit prépondérantes dans ce type de situation sont le stationnement sous tension des rames TER, que ce soit pendant les activités de maintenance ou pendant les phases de pré-conditionnement.

Pour les habitations situées dans le secteur de création de ces nouvelles voies, la hausse des niveaux sonores due à cet aménagement et à l'augmentation du nombre de TER en période diurne est comprise entre 1.5 et 2.5 dB(A), ce qui constitue une modification significative d'infrastructure.

Aucune protection acoustique n'est nécessaire dans le cadre de l'opération en phase de fonctionnement et en phase de maintenance, au regard de la réglementation relative à la modification d'infrastructure. Les niveaux sonores des secteurs d'habitations situés autour des infrastructures ferroviaires de Nice Saint-Roch restent en effet très inférieurs aux seuils réglementaires en zone d'ambiance sonore préexistante modérée. Par ailleurs, aucun Point Noir du Bruit ferroviaire n'est créé.

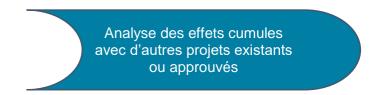
Néanmoins, des mesures de contrôle seront réalisées à intervalle régulier après la mise en service afin de vérifier le respect des seuils admissibles.

4.4.4 COUT DES MESURES

Le coût des mesures mises en œuvre sur l'opération Nice Saint-Roch est estimé à 1 501 000€ et concerne principalement le traitement des eaux (sur existant) (1 500 000 €).

Le coût des mesures sur les milieux naturels et agricoles étant estimé à 1000 €

PIECE C: TOME 2 - CAHIERS TERRITORIAUX - NICE SAINT-ROCH



5 ANALYSE DES EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS EXISTANTS OU APPROUVES

L'ESSENTIEL

L'analyse fait ressortir des effets cumulés avec le projet suivant :

• site de Maintenance et de Remisage « Technicentre Azur ».

En **phase de réalisation**, les effets cumulés restent négligeables à faibles.

Outre les mesures de réduction classiques appliquées aux différents chantiers, des mesures seront prises afin d'assurer la coordination entre les projets et mutualiser si possible certaines installations.

En **phase de fonctionnement et de maintenance**, les effets cumulés des deux projets seront positifs à court, moyen et long terme.

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 PACA) http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/avis-de-lautorite-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.

En raison du contexte local et des enjeux en présence, certains projets ne rentrant pas dans le cadre règlementaire des effets cumulés sont susceptibles d'avoir des effets cumulés avec les opérations prévues dans le cadre du projet.

5.1 PROJETS PRIS EN COMPTE DANS L'ANALYSE DES EFFETS CUMULES

L'analyse des effets cumulés se fait à l'échelle de l'aire d'étude.

A minima, sont pris en compte pour l'analyse des effets cumulés les projets ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale et dont l'avis d'une autorité environnementale est établi, ou les projets faisant l'objet d'une inscription dans un programme de grande ampleur (ex : projet de renouvellement urbain inscrit au PLU).

Au niveau du périmètre de l'opération de Nice Saint-Roch, une recherche a été effectuée sur les bases de données mentionnées précédemment.

Le tableau ci-après liste les projets identifiés comme pouvant potentiellement être concernés par l'analyse des effets cumulés, ainsi que les raisons pour lesquelles les projets sont retenus ou non pour l'analyse.

Un projet a été identifié comme devant faire l'objet d'une analyse des effets cumulés avec l'opération Nice Saint-Roch.

Les autres projets mentionnés dans le tableau sont en revanche analysés au titre des effets cumulés avec les opérations Nice Ville et Nice aéroport, faisant chacun l'objet d'un cahier territorial spécifique.

Projet	Document mentionnant le projet	Horizon du projet	Projet retenu	Raison(s) du choix
Site de Maintenance et de Remisage « Technicentre Azur »	/	2025	Oui	Projet situé sur le site de Nice Saint-Roch
Projet ICONIC	/	2023	Non	Projet trop éloigné de l'opération de Nice Saint-Roch.



5.2 PROJET DU SMR « TECHNICENTRE AZUR »

5.2.1 PRESENTATION DU PROJET

Le projet du SMR « Technicentre Azur », porté par la région Provence-Alpes-Côte-D'azur et SNCF Voyageurs, vise à augmenter la capacité de maintenance et de remisage des TER. Ce projet permettra de décharger le technicentre SNCF de Marseille-Blancarde, seul compétent en ce qui concerne la maintenance lourde des trains et ce, afin d'assurer la régularité escomptée pour la future navette azuréenne Cannes-Nice.

Le projet de SMR consiste en la création d'un bâtiment pour le futur atelier de maintenance, ainsi que le réaménagement des voies de remisage des trains. Pour ce qui est du bâtiment, deux hypothèses de travaux sont encore à l'étude : la construction d'un atelier neuf, indépendant, avec démolition de l'atelier thermique, ou le réemploi et l'agrandissement de l'atelier thermique actuel.

Le projet des phases 1 et 2 prendra appui sur ce projet de technicentre réalisé.

La maintenance de niveau 3 des rames TER supplémentaires nécessitées par le projet s'effectuera sur le site de ce nouveau technicentre, équipé pour les automoteurs électriques.

5.2.2 ANALYSE DES EFFETS CUMULES DU PROJET

La proximité dans le temps et dans l'espace du chantier du projet et du projet de SMR « Technicentre Azur » est susceptible d'occasionner des effets négatifs sur l'environnement et les riverains. Cependant, ces effets seront très limités dans le temps puisque le chantier du projet débutera lorsque les travaux du SMR se termineront.

Pour l'analyse de ces effets cumulés, les thématiques retenues sont :

- la pollution des eaux et des sols ;
- les inondations par débordement de cours d'eau ;
- la qualité de l'air et les émissions de gaz à effets de serre ;
- l'acoustique ;
- le paysage ;
- les activités économiques ;
- le transport et les déplacements.

PHASE CHANTIER

POLLUTION DES EAUX ET DU SOL

Les aménagements liés au projet de SMR et ceux liés au projet, impliquent des travaux de terrassement et de gros œuvre. Ceux-ci sont susceptibles d'occasionner une pollution des eaux souterraines et des sols, notamment par les produits ou matériaux utilisés, ou par le transfert du sol vers les eaux souterraines de polluants, dans le cas d'un terrain pollué.

Pour chacun des projets, des analyses de sols seront réalisées, permettant la mise en place de mesures adaptées afin de limiter toutes éventuelles pollutions.

INONDATION PAR DEBORDEMENT DE COURS D'EAU

Le site de Nice Saint-Roch est soumis au risque inondation par débordement de cours d'eau.

Cependant, les secteurs d'aménagement pour les deux projets se situent en dehors de la zone inondable référencée par le PPRI du Paillon (actuellement en cours de révision) et en dehors du champ de la crue moyenne du TRI (occurrence entre 100 et 300 ans). Par ailleurs, l'aménagement des quais du projet, ainsi que l'aménagement d'un nouveau bâtiment pour le projet de SMR, sont situés dans une tranche de hauteur d'eau de 0 à 1 m pour la crue extrême du TRI, en bout de champ d'inondation et en dehors de l'axe préférentiel d'écoulement des eaux.

Ainsi, l'impact de l'aménagement des quais et d'un nouveau bâtiment sur les conditions d'écoulement en crue extrême est négligeable.

QUALITE DE L'AIR ET EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE

Les activités d'aménagement du projet de SMR et du projet sont susceptibles d'engendrer des nuisances locales dans l'air dues à l'émission de poussières et de gaz à effet de serre. Ces derniers sont principalement engendrés par les allées et venues des camions et des engins de chantier.

Des mesures génériques seront prises par chacun des chantiers pour limiter au maximum ces nuisances, telles que l'arrosage des pistes, l'interdiction des travaux en cas de vent fort, l'utilisation d'engins motorisés homologués, ou l'utilisation de matériels électriques lorsque cela est possible.

Les travaux des deux projets étant potentiellement concomitants sur une durée limitée, le risque d'effets cumulés est faible.

ACOUSTIQUE

Les activités d'aménagement du projet de SMR et du projet sont susceptibles d'engendrer des nuisances acoustiques pour les riverains, notamment en cas de concomitances des travaux.

Des mesures génériques seront prises par chacun des chantiers pour les limiter au maximum, telles que la mise en place de protections acoustiques, l'utilisation de matériels ou d'engins homologués, ou le respect de la réglementation en vigueur en matière de bruit.

Les travaux des deux projets étant potentiellement concomitants sur une durée limitée, le risque d'effets cumulés est faible.

PAYSAGE

Les activités d'aménagement du projet de SMR et ceux du projet sont susceptibles d'engendrer des nuisances sur le paysage durant la phase chantier.

Les travaux des deux projets étant potentiellement concomitants sur une durée limitée, le risque d'effets cumulés est faible.

Toutefois, pour chacun des chantiers, des mesures classiques sont prévues afin de minimiser l'impact des chantiers sur le paysage.

ACTIVITES ECONOMIQUES

Les activités économiques qui caractérisent les abords du site ferroviaire de Nice Saint-Roch sont majoritairement des commerces de proximité en pied d'immeuble.

De manière directe, le cumul de la réalisation des projets va contribuer à dynamiser localement les travaux publics, avec l'effet d'entraînement sur d'autres secteurs que cela suscite.

Indirectement, les deux projets sont susceptibles d'avoir un impact positif sur les activités situées à proximité de la zone de travaux, le personnel travaillant sur le chantier constituant une source de clientèle supplémentaire, notamment pour les bars et les restaurants.

TRANSPORT ET DEPLACEMENT

Les travaux liés aux aménagements du projet de SMR et ceux du projet étant limités au site ferroviaire de Nice Saint-Roch, ils ne sont pas susceptibles d'entraîner des perturbations au niveau des circulations routières, des stationnements, ainsi que des occupations temporaires de l'espace public.

Cependant, des perturbations pourraient être observées sur les circulations ferroviaires, les deux projets pouvant nécessiter des interruptions temporaires du trafic ferroviaire pour leurs opérations.

Ainsi, l'incidence des effets cumulés entre les deux projets peut être considérée comme très faible à nulle pour les circulations routières et les stationnements, mais peut-être considérée comme modérée à faible pour les circulations ferroviaires.

PHASE EXPLOITATION

Les deux projets occasionneront des effets cumulés positifs à court, moyen et long terme.

Les deux projets se concentrant uniquement sur le site ferroviaire de Nice Saint-Roch, l'analyse des effets cumulés portera sur le transport et les déplacements.

TRANSPORT ET DEPLACEMENT

Les projets en lien avec le projet et le SMR visent à augmenter la capacité de maintenance et de remisage des TER et à décharger le technicentre SNCF de Marseille-Blancarde, seul compétent en ce qui concerne la maintenance lourde des trains et ce, afin d'assurer la régularité escomptée pour la future navette azuréenne Cannes-Nice.

Ainsi, les deux projets auront des effets cumulés positifs sur le transport ferroviaire.

MOUVEMENTS DE TERRES

Dans le cadre de chacun des projets de SMR et du projet, des mesures seront mises en place pour limiter au maximum les nuisances sur les riverains. Cela passera notamment par une coordination étroite entre les différents chantiers, afin d'éviter au maximum une superposition des nuisances pour les riverains.



6 EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000

L'ESSENTIEL

L'aire d'étude immédiate et l'aire d'étude rapprochée de l'opération de « Nice Saint-Roch » sont exclues de tout périmètre Natura 2000.

L'aire d'étude immédiate est localisée à une distance minimale de **200m de la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Corniches de la Riviera** et à plus de 3 km des ZSC « Cap Ferrat » et « Vallons obscurs de Nice et de Saint Blaise ».

La **Zone de Protection Spéciale** la plus proche est la ZPS « Basse vallée du Var », située à près de 7,7 km.

Ces sites ne sont pas retenus dans l'analyse, en raison de l'anthropisation de la zone d'étude et de l'absence de lien fonctionnel.

Les habitats comme les espèces d'intérêt communautaire ne sont pas représentés au sein du périmètre projet. Les aménagements prévus concernent uniquement des emprises complétement artificialisées et n'auront aucune incidence directe ou indirecte sur les espèces et habitats ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 présents aux alentours.

Le projet est compatible avec les objectifs de conservation des DOCOB consultés.

6.1 CADRE REGLEMENTAIRE

6.1.1 OBJET DE L'EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000

Le choix des périmètres contractuels retenus pour l'analyse des incidences Natura 2000 du projet « Nice St Roch » 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 Saint-Roch » sont exclues de tout périmètre Natura 2000.

L'aire d'étude immédiate est localisée à une distance minimale de 200m de la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Corniches de la Riviera » FR9301568, désignée au titre de la Directive « Habitats – Faune – Flore » 92/43/CEE et à :

- 3,5 km de la ZSC « Cap Ferrat » FR9301996 ;
- 3,9 km de la ZSC « Vallons obscurs de Nice et de Saint Blaise » FR9301569.

Ces sites ne sont toutefois pas retenus dans l'analyse des incidences au regard des considérations suivantes :

- zone d'étude dans la plaine du Var, entièrement anthropisée composée de parkings, bâtis et voies ferrées ;
- aucun lien fonctionnel avec les ZSC alentours.

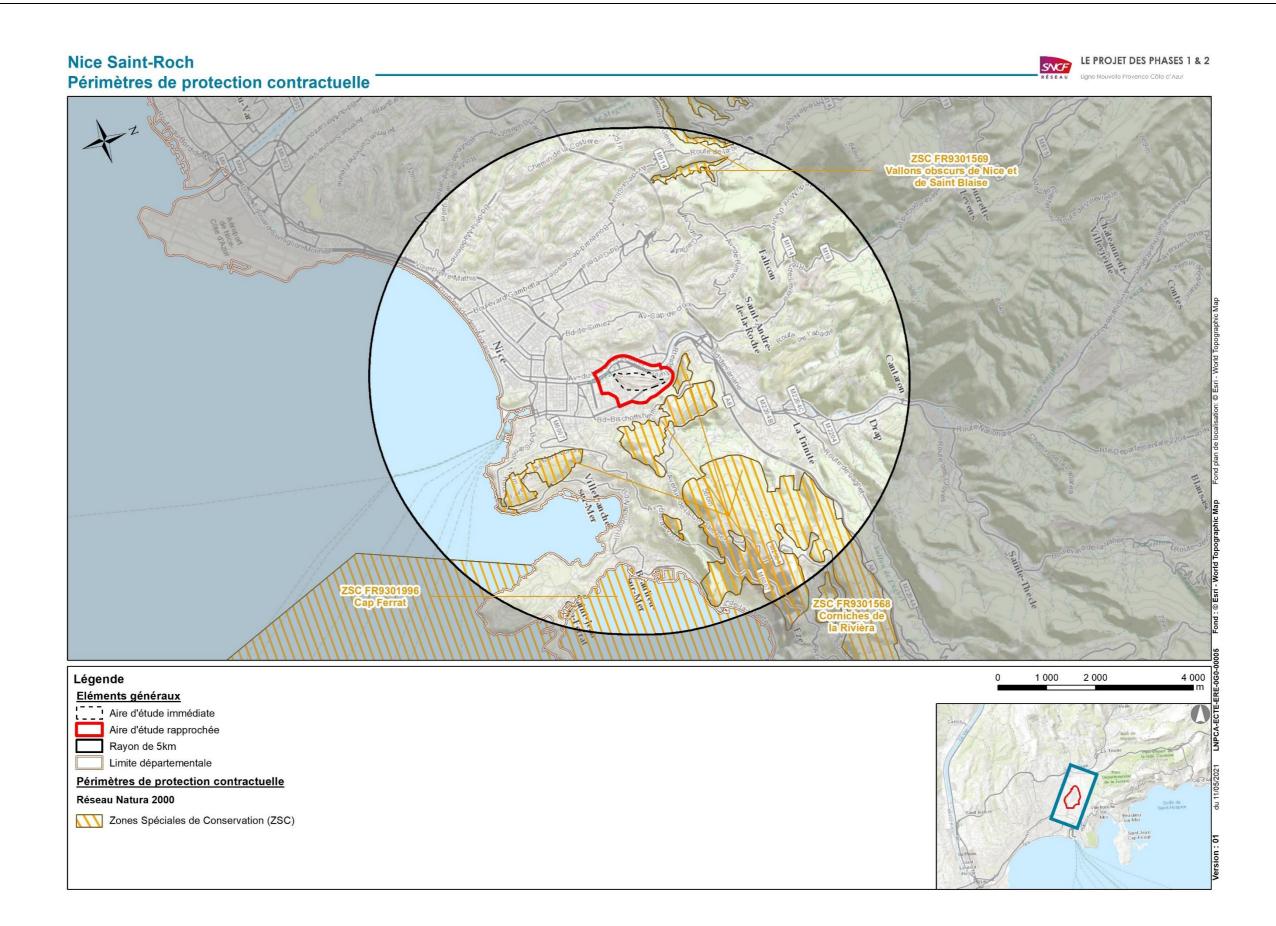
De même, aucun lien écologique fonctionnel ne permet d'inclure la Zone de Protection Spéciale la plus proche, située à près de 7,7 km : « Basse vallée du Var » FR9312025.

6.1.2 DEMARCHE DE L'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 LOCALISATION ET PRESENTATION DU PROJET

La localisation et la présentation du projet sont décrites au chapitre 1 du présent cahier territorial.

6.2.2 CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL GENERAL

L'aire d'étude immédiate fortement anthropisée, est composée en grande majorité d'infrastructures ferroviaires et routières, et zones urbanisées denses. Dans une moindre mesure on retrouve quelques friches, jardins et parcs. Aucun habitat d'intérêt communautaire n'y a été recensé. Aucun habitat naturel, seules des formations associées aux jardins sont donc identifiées.

Seules des végétations rudérales, ne présentant aucun enjeu de conservation, se maintiennent çà et là.

Aucune espèce végétale ou animale d'intérêt communautaire n'a été recensée ou n'est pressentie au sein de l'aire d'étude fortement artificialisée. Le patrimoine naturel local est réduit à un pool d'espèces volontiers commensales de l'Homme (hirondelles, martinets, tarente...).

A noter, les bâtiments peuvent accueillir quelques espèces de chiroptères anthropophiles mais aucune espèce inscrite à l'annexe II de la Directive Habitats n'est attendue dans ce type de configuration.

6.2.3 PRESENTATION DES SITES NATURA 2000 CONCERNES PAR LE PROJET

Trois sites Natura 2000 sont localisés à moins de 5 km de l'aire d'étude immédiate 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 1 609 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 localisé 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.

6.2.4 CARACTERISATION DES INCIDENCES NATURA 2000

Les emprises travaux, les accès, les zones de stockage, la base vie, etc. se situent dans des emprises complétement artificialisées. Les rares friches herbacées, espaces verts et alignements d'arbres ornementaux sont tous localisés hors emprise travaux. Ils sont séparés de cette dernière par des voies ferrées ou se trouvent 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 écologique fonctionnel avec les sites Natura 2000, y compris le plus proche. Aucune incidence indirecte n'est donc pressentie.

En outre, le projet ne prévoit aucune destruction de bâtiment et aucuns travaux sur ces derniers.

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 4.2.5 et 4.4.