



AMENAGEMENT DE LA SORTIE OUEST DE LA VOIE MATHIS - Phase 1

Commune de Nice

Dossier d'ENQUÊTE PUBLIQUE relative
aux opérations susceptibles d'affecter
l'environnement comportant **ÉTUDE
D'IMPACT** et **ÉVALUATION DES
INCIDENCES NATURA 2000** et
**DOSSIER DE MISE EN
COMPATIBILITÉ** du PLU

**7 - Réponse à l'avis
de l'Autorité Environnementale**

SOMMAIRE

1.	Préambule	1
2.	Présentation du projet	2
2.1.	Aspect futur des ouvrages et aspect des surfaces des abords hors voirie	2
2.2.	Profils et coupes	4
3.	Articulation avec les documents d'urbanisme et les plans et programmes	6
3.1.	Procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de Nice	6
3.2.	SDAGE Rhône-Méditerranée	7
3.3.	Schéma de gestion des déchets du BTP	7
3.4.	Schéma départemental des carrières	8
4.	État initial du site	9
4.1.	Eaux superficielles.....	9
4.2.	Voiries – trafic.....	9
5.	Justification des choix et solutions de substitution envisagées	10
6.	Analyse des effets du projet	11
6.1.	Déplacements.....	11
6.2.	Risque inondation.....	13
6.3.	Gestion des déblais / remblais	14
6.4.	Nuisances sonores	14
6.5.	Préservation de la ressource en eau	16
6.6.	Activités économiques en phase chantier	17
7.	Résumé non technique Mis à jour	18
1.1.	Description du projet	2
1.2.	Analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par l'opération.....	7
1.2.1.	Analyse du milieu physique	7
1.2.2.	Analyse du patrimoine naturel	7
1.2.3.	Analyse du milieu humain.....	8
1.2.4.	Commodités du voisinage	8
1.2.5.	Santé humaine	9
1.2.6.	Patrimoine et paysage.....	9
1.2.7.	Bilan des enjeux majeurs du territoire et interrelations.....	10

1.3. Compatibilité de l'opération avec les documents d'urbanisme et articulation avec les plans, schémas et programmes.....	15
1.3.1. Compatibilité avec les documents d'urbanisme.....	15
1.3.2. Articulation avec les plans, schémas et programmes.....	16
1.4. Analyse des effets de l'opération sur l'environnement et Mesures de suppression, de réduction et, si possible, de compensation des impacts négatifs du projet	18
1.4.1. Les impacts du projet et les mesures associées	18
1.4.2. Analyse des coûts collectifs.....	18
1.4.3. Suivi des mesures et de leurs effets.....	18
1.4.4. Coût des mesures	18
1.5. Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus	25
1.6. Esquisse des principales solutions de substitutions examinées et raisons du choix du projet	27
1.6.1. Historique : les solutions étudiées	27
1.6.2. Choix de la variante retenue.....	27
1.7. Appréciation des impacts de l'ensemble du programme	29
1.7.1. Contexte – Présentation du programme d'aménagement	29
1.7.2. Enjeux, effets du programme.....	29
1.8. Présentation des méthodes utilisées.....	31
1.8.1. Études ayant servi de référence à la présente étude d'impact	31
1.8.2. Établissement de l'étude d'impact	31
1.9. Description des difficultés éventuelles pour réaliser l'étude.....	31
1.10. Auteurs de l'étude d'impact	31

1. PRÉAMBULE

Le présent dossier concerne la phase 1 de l'aménagement de la Sortie Ouest de la Voie Mathis à Nice.

Le projet a pour objectif d'améliorer les conditions de circulation dans le secteur de Saint-Augustin en prenant en compte les enjeux de développement urbanistique de l'Ouest niçois (Grand Arénas, pôle multimodal de Saint-Augustin, Plan de Rénovation Urbaine du quartier des Moulins, ligne Est-Ouest du tramway...).

Le présent mémoire en réponse, établi par la Métropole Nice Côte d'Azur, a pour objet de répondre aux observations établies par l'autorité environnementale dans son avis SCADE-UEE GARANCE 2015-000889 en date du 1^{er} octobre 2015.

Il est joint au dossier d'enquête publique comportant étude d'impact et évaluation des incidences Natura 2000.

L'avis de l'autorité environnementale SCADE-UEE GARANCE 2015-000889 a pour conclusion :

- **Avis sur la qualité de l'étude d'impact**

L'étude d'impact relative au projet d'aménagement de la sortie Ouest de la voie Mathis phase 1 est claire et comporte les rubriques exigées par le code de l'environnement. Les enjeux principaux concernent la mobilité, la préservation de la ressource en eau et les risques d'inondation.

Elle est proportionnée aux enjeux.

L'autorité environnementale recommande toutefois :

- de compléter ou affiner les éléments de justification de la solution retenue,
- d'argumenter l'éventuel recours à la dérogation au titre de l'implantation des équipements en dessous de la cote réglementaire fixée par le PPRI.

- **Avis sur la manière dont le projet prend en compte l'environnement**

Le projet a bien identifié et pris en compte les enjeux environnementaux. La conception du projet et les mesures prises pour supprimer, réduire les impacts sont appropriées au contexte et aux enjeux.

L'autorité environnementale recommande toutefois :

- de préciser les mesures visant à préserver les masses d'eau superficielles et souterraines en phase chantier comme en phase exploitation,
- d'indiquer les niveaux sonores en période nocturne à l'horizon 2038 au droit des portions de voies nouvellement créées.

Le présent mémoire répond à ces observations en précisant le chapitre de l'étude d'impact correspondant.

2. PRÉSENTATION DU PROJET

2.1. ASPECT FUTUR DES OUVRAGES ET ASPECT DES SURFACES DES ABORDS HORS VOIRIE

Afin de disposer d'une cohérence globale sur les projets de son territoire, la métropole Nice Côte d'Azur a adopté en 2014 une charte des espaces publics permettant de :

- créer des aménagements de qualité sur tout le territoire Métropolitain,
- préserver l'identité, les spécificités du territoire,
- apporter en amont une cohérence d'ensemble sur les projets,
- être un outil d'aide à la décision,
- permettre une gestion et un entretien maîtrisés dans le temps,
- exprimer une vision commune partagée par tous.

Cette charte est adaptée à chacun des territoires composant la métropole : Nice, la plaine du Var, le littoral, le Moyen Pays Ouest, le Moyen-Pays Est et le Haut-Pays.

Le projet de la sortie Ouest de la Voie Mathis est inclus dans le territoire de la charte dit de la Plaine du Var.

Les préconisations pour les aménagements d'espaces publics dans ce secteur seront respectées, à savoir :

- les revêtements de sol seront en :
 - ✓ béton gris coulé en place pour les trottoirs, avec des bordures en pierre calcaire blanc-crème,
 - ✓ enrobé noir pour les chaussées,
- le mobilier urbain sera en acier satiné et les bancs en bois, dans un style contemporain épuré et un encombrement réduit au maximum,
- pour le végétal, il s'agira de respecter une cohérence entre le choix des essences végétales, son futur environnement (entités paysagères) et les usages liés à l'espace public projeté, tout en évitant la prolifération de mobilier surajouté de type jardinière,
- pour l'éclairage,
 - ✓ les grandes orientations seront notamment le respect d'une cohérence entre le projet d'éclairage et le site concerné et la limitation de la pollution lumineuse : consommation d'énergie, choix des sources, énergies renouvelables, composants recyclables,...
 - ✓ les luminaires seront en aluminium réinjectés, les supports en acier galvanisé et les sources en LED pour ce qui est de l'éclairage des trottoirs, pistes cyclables et stationnement.

Les schémas en page suivante donnent quelques exemples illustrés des matériaux à mettre en œuvre.

Béton (désactivé) - gris



Bordure pierre calcaire (blanche) - Enrobé noir



Potelets



Potelets PMR



Corbeille



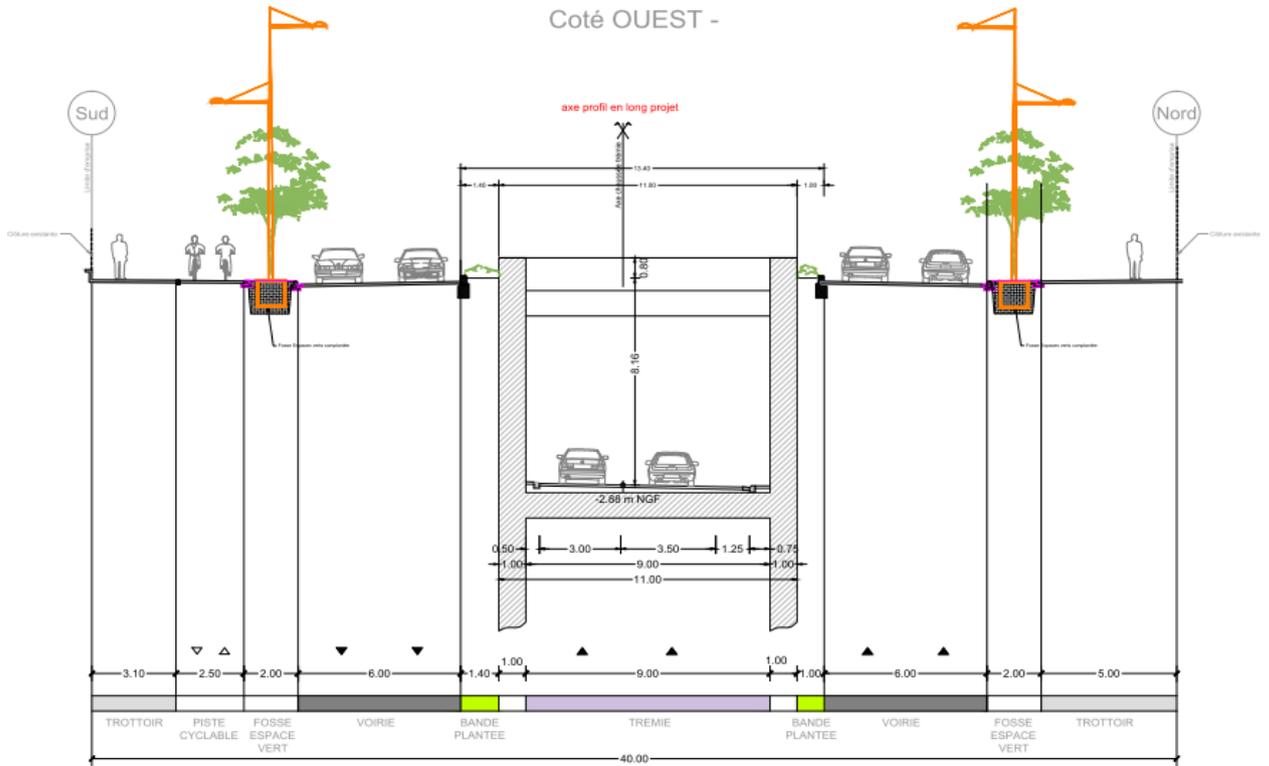
2.2. PROFILS ET COUPES

Les profils en travers et coupes ci-après permettent de montrer le raccordement du projet aux terrains qui jouxtent la voie.

PHASE 1

PROFIL TYPE 1.1 P(48)

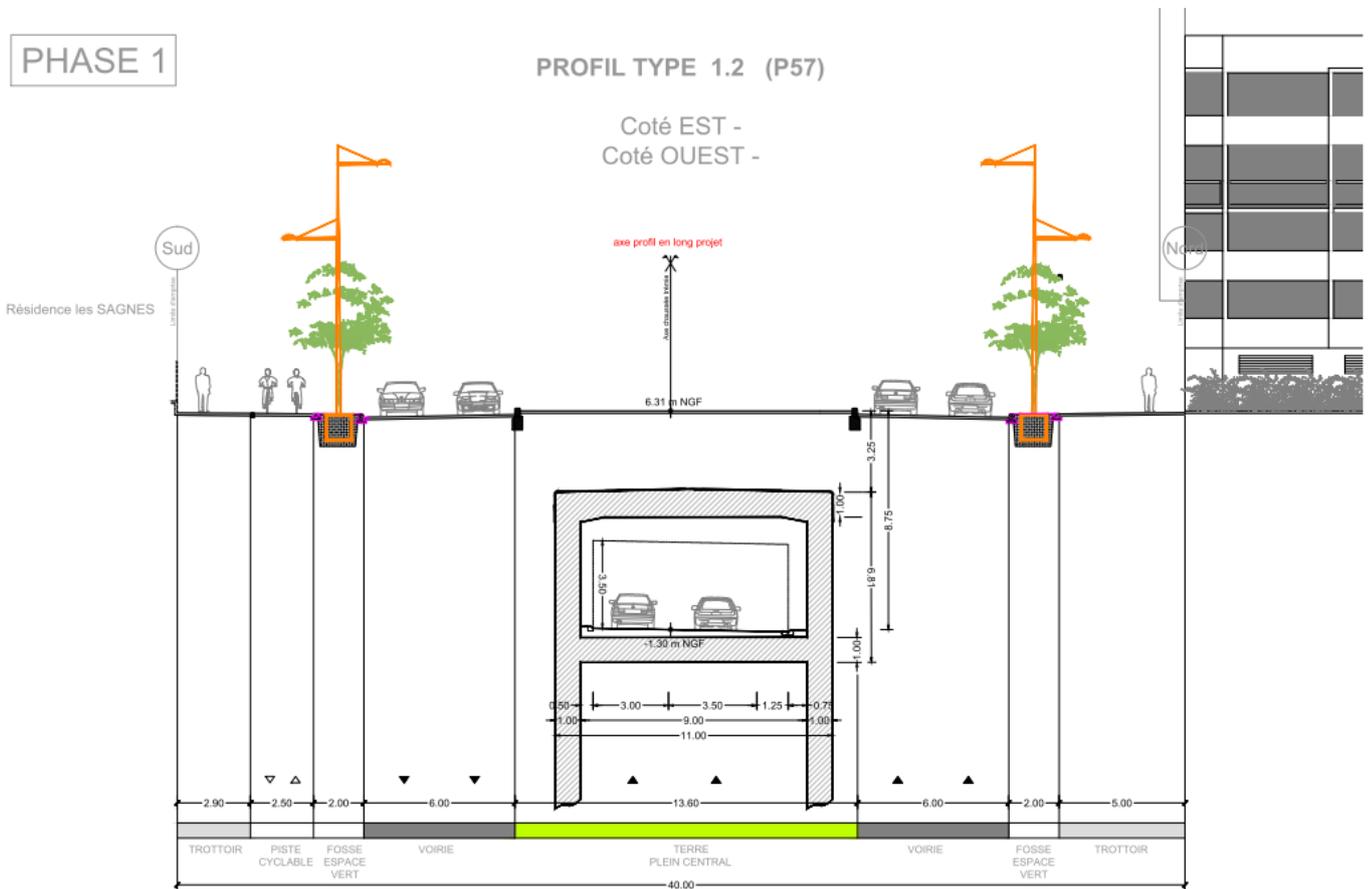
Coté EST -
Coté OUEST -



PHASE 1

PROFIL TYPE 1.2 (P57)

Coté EST -
Coté OUEST -



3. ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME ET LES PLANS ET PROGRAMMES

3.1. PROCÉDURE DE DÉCLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE NICE

Comme indiqué dans l'étude d'impact, le projet n'est pas compatible avec le PLU de Nice et un dossier de mise en compatibilité est joint à l'étude d'impact dans le cadre du dossier d'enquête publique.

La mise en compatibilité s'effectuera ainsi dans le cadre de la procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU telle que le permettent les articles L. 153-54 et L. 153-55 du Code de l'Urbanisme.

Ce dernier article est ainsi reproduit ci-dessous :

« Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

1° Par l'autorité administrative compétente de l'Etat :

- a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;*
- b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;*
- c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;*

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes. »

Cela est rendu possible par le fait que l'article L. 126-1 du Code de l'Environnement s'applique au projet objet de la présente étude d'impact.

Ainsi, les étapes successives de la procédure sont les suivantes, à compter de la réunion des Personnes Publiques Associées :

- Réunion des Personnes Publiques Associées,
- Enquête Publique (y compris publicité) portant à la fois sur l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du PLU,
- Rapport du Commissaire-Enquêteur (y compris les échanges liés au PV de synthèse),
- Délibération métropolitaine de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU ; cette délibération mentionnera :
 - ✓ l'objet de l'opération,
 - ✓ les motifs et considérations qui justifient le caractère d'intérêt général de l'opération,
 - ✓ le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique,
 - ✓ l'approbation du PLU mis en compatibilité.

3.2. SDAGE RHÔNE-MÉDITERRANÉE

L'aménagement de la Sortie Ouest de la Voie Mathis permettra une sécurisation de la circulation dans le secteur, ce qui permettra de réduire le risque, pour les masses d'eau souterraine et superficielle, de pollution accidentelle d'origine routière vis-à-vis de la situation actuelle.

La pollution chronique d'origine routière se fixe essentiellement sur les matières en suspension. Ainsi, la décantation de ces matières est le mode de traitement le plus approprié pour traiter les eaux de ruissellement.

Le projet prévoit la mise en place de décanteurs lamellaires tant pour les sections aérienne que souterraine. De tels décanteurs n'existent actuellement pas sur la route de Grenoble et l'avenue Grinda.

Le projet permet donc de réduire le risque, pour les masses d'eau souterraine et superficielle, de pollution chronique d'origine routière vis-à-vis de la situation actuelle.

L'aménagement de la Sortie Ouest de la Voie Mathis permettra de réduire le risque de pollutions des eaux et est donc compatible avec les objectifs d'état qualitatif des masses d'eau fixés par le SDAGE Rhône Méditerranée.

3.3. SCHÉMA DE GESTION DES DÉCHETS DU BTP

Le Plan Départemental de Gestion des Déchets du BTP des Alpes-Maritimes est actuellement en cours d'élaboration. Il remplacera le schéma de gestion des déchets du BTP dans les Alpes-Maritimes élaboré par la DDTM (ex DDE) et annexé au PDEDMA des Alpes-Maritimes de 2004.

Le présent chapitre traite donc de la compatibilité du projet avec le schéma de gestion des déchets du BTP.

La finalité du schéma de gestion des déchets du BTP des Alpes-Maritimes est la proposition d'un maillage d'installations dont la nature et le nombre permettront de traiter la totalité des déchets de chantier.

Ce schéma a mis en évidence le manque de structure d'accueil pour les déchets non dangereux non inertes¹, les déchets dangereux² et les déchets inertes du BTP.

Il souhaitait donc la création de nouveaux équipements de stockages, de valorisation et / ou de traitement.

Ce plan mettait également en avant la nécessaire optimisation de la gestion des déchets sur chantier et le recours aux matériaux recyclés.

Comme indiqué dans le dossier d'étude d'impact, le projet respectera la charte Chantier Vert de la métropole Nice Côte d'Azur et notamment son orientation relative à la gestion des déchets : tri sur le chantier et choix de la filière appropriée : valorisation sur site, recyclage à l'extérieur ou élimination vers un centre de traitement approprié.

Le taux de recyclage prévus sur le chantier est de 100% pour les remblais et les sables et de 80% pour les poudingues.

L'ensemble des déchets seront tracés par des bordereaux jusqu'à leur destination finale.

L'aménagement de la Sortie Ouest de la Voie Mathis a donc bien pris en compte le schéma de gestion des déchets du BTP.

3.4. SCHÉMA DÉPARTEMENTAL DES CARRIÈRES

Le chapitre 5.2.8. de l'étude d'impact relatif au schéma départemental des carrières précise que dès la conception de l'opération, Nice Côte d'Azur a adapté les principes de réflexion suivants :

- économie des matériaux,
- réutilisation maximale des matériaux extraits du chantier sur site,
- évacuation des matériaux non valorisables en décharge appropriée.

En complément de ces éléments de justification de la prise en compte des préconisations du schéma départemental des carrières, il convient de noter que sur les 90 000 m³ de déblais nécessaires à la réalisation de l'opération, 16 000 m³ seront réutilisés dans le cadre du projet à titre de remblais.

Le reste des déblais, constitués de limons, de sables et de poudingues, pourront être valorisés dans d'autres chantiers du département nécessitant des remblais d'apport, ce qui permettra de préserver la ressource naturelle par ailleurs.

¹ Nommés à l'époque Déchets Industriels Banals (DIB)

² Nommés à l'époque Déchets Industriels Spéciaux (DIS)

4. ÉTAT INITIAL DU SITE

4.1. EAUX SUPERFICIELLES

- **Risque de submersion marine**

Des études d'aléas de submersion marine ont été réalisées dans le cadre de l'application de la Directive Inondation sur le territoire à risque important d'inondations Cannes-Nice (T.R.I.), défini par l'arrêté du préfet coordonnateur de bassin n°13-416 bis du 20 décembre 2013.

En application des articles L.121-2 et R.121-1 du Code de l'urbanisme, le préfet des Alpes-Maritimes a porté officiellement aux collectivités compétentes en matière d'urbanisme, cette connaissance accompagnée d'un cahier de recommandations (P.A.C.), permettant la prise en compte de ces aléas dans le domaine de l'urbanisme au titre de l'article R.111-2 du code de l'urbanisme.

Le porter-à-connaissance des aléas de submersion marine de la commune de Nice a été notifié le 23 janvier 2015.

Toutefois, le projet n'est pas concerné par cet aléa.

4.2. VOIRIES – TRAFIC

- **Déplacement provisoire de la gare Nice Saint-Augustin**

Dans le cadre des travaux envisagés sur le secteur, notamment en lien avec le réseau ferré, la SNCF envisage le déplacement provisoire de la gare de Saint-Augustin, pour une durée d'environ 5 ans.

Cela devrait permettre d'améliorer l'intermodalité avec l'aéroport de Nice, le futur tramway et la future gare routière, le développement de l'intermodalité présentant un enjeu essentiel pour ce secteur.

Toutefois, le manque d'informations disponibles sur ce déplacement ne permet pas d'apporter des précisions supplémentaires sur le calendrier de cette opération, sur la localisation provisoire de la gare et sur les effets de ce projet.

5. JUSTIFICATION DES CHOIX ET SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ENVISAGÉES

• Justification des profils en travers retenus

Les profils en travers retenus prévoient deux voies par sens de circulation, soit :

- deux voies dans le sens Est-Ouest pour l'avenue Grinda,
- deux voies dans le sens Est/Ouest pour la succession de tranchées couvertes / tranchées ouvertes,
- deux voies dans le sens Est/Ouest et deux voies dans le sens Ouest/Est pour la route de Grenoble.

En effet, les études de trafic réalisées montrent un trafic futur à l'horizon 2025/2030, soit après réalisation des deux phases du projet et mise en service des moyens de transports alternatifs envisagés dans le secteur (tramway et pôle d'échanges multimodal) et de la ZAC du Grand Arénas :

- d'environ 20 000 véh/j³ sur l'avenue Grinda,
- de l'ordre de 25 000 véh/j sur le projet (tranchées ouvertes/ tranchées couvertes),
- de 15 000 à 20 000 véh/j/sens sur la route de Grenoble.

Or, en conception routière, au-delà de 20 000 véh/j, il est préconisé un passage à deux voies par sens de circulation pour des raisons de sécurité, et notamment pour obtenir une inter-distance plus grande des véhicules.

Ainsi, malgré les projets de développement des transports alternatifs à la voiture dans le secteur et la réduction des trafics Est/Ouest sur des voies aujourd'hui saturés comme l'avenue Grinda ou la route de Grenoble, il a été décidé de retenir un profil en travers des voies comportant deux voies de par sens de circulation.

Il convient ici de noter que le pôle d'échanges multimodal de Saint-Augustin, au travers de sa fonction P+R, va générer un trafic supplémentaire de l'ordre de 3 850 véh/j (source Étude 2EI – décembre 2010).

³ Véh/j : véhicules/jours

6. ANALYSE DES EFFETS DU PROJET

6.1. DÉPLACEMENTS

- **Délestage au profit des moyens de transport en commun**

L'étude de trafic relative au projet réalisée par Egis en 2014 a été intégrée dans l'étude d'impact.

Cette étude a pris en compte les principaux projets de déplacement en transport en commun dans la zone d'étude, à savoir la ligne 2 Est/Ouest du tramway, la ligne du tramway T3 jusqu'à Vérola et le pôle d'échanges multimodal (PEM) de Saint-Augustin (gare bus et P+R). L'échéance de mise en œuvre annoncée par l'étude est le moyen terme, à savoir 2018/2020.

L'étude a également pris en compte des projets de transport en commun à plus long terme, à savoir 2025/2030 : le prolongement de la ligne 3 du tramway jusqu'à Lingostière, la ligne 4 du tramway en direction de Cagnes-sur-Mer et une nouvelle gare et de nouvelles lignes ferroviaires au niveau du PEM Saint-Augustin.

L'étude de trafic a mis en évidence, entre l'horizon actuel et l'horizon 2018/2020 sans projet, que :

- le secteur connaîtra des hausses significatives de trafic du fait de la poursuite du développement socio-économique et cela malgré la mise en service du tramway. Ces hausses seront particulièrement sensibles sur l'A8, la route de Grenoble et le boulevard René Cassin à l'Ouest de la rue Maïcon,
- des baisses sont toutefois attendues sur certains axes, comme la Promenade des Anglais ou le Pont Napoléon III.

A l'horizon long terme, des hausses de trafic sont également prévues sur la Promenade des Anglais et le Pont Napoléon III.

Ainsi, la seule mise en service de nouveaux moyens de transport en commun ne permet pas le délestage des axes de surface au profit des transports en commun dans le secteur étudié. Cette observation peut être corrélée avec le trafic généré dans le secteur d'étude par la ZAC Grand Arénas.

L'étude de trafic insérée dans l'étude d'impact relative à la ZAC du Grand Arénas précise que le projet de Grand Arénas conduit à un développement de l'offre en transports en commun et de la circulation des bus à l'échelle du quartier, notamment par l'aménagement d'une voie bus dédiée au niveau de l'axe Nord-Sud.

Elle indique que les divers horizons étudiés avec la mise en œuvre du Grand Arénas traduisent une augmentation du nombre total de déplacement :

- forte augmentation du nombre de déplacements en transports en commun,
- variation relativement faible du nombre de déplacements véhicules sur

les principaux axes.

La part modale des transports en commun indiquée par le modèle ne varie presque pas aux divers horizons malgré l'arrivée du tramway T2 et des deux gares : les saturations routières ne sont pas considérées par le modèle comme suffisamment pénalisantes pour qu'un report massif s'effectue des VP sur les TC. Cela semble être une des limites du modèle Azur utilisée par Egis. Egis note ainsi qu'étant donnée l'offre TC qui sera offerte dans le secteur, ces hypothèses sont sans doute pessimistes. Ainsi, au regard de l'attractivité constatée du tramway T1, cette part modale pourrait passer de 20-25% (part modale TC actuelle issue de l'enquête ménage déplacements) à 30% lors de l'arrivée du tramway T2 et diminuer d'autant le nombre de déplacements VP, soit améliorer les conditions de circulation prévisibles.

- **Effet induit par la nouvelle voie sur la demande de déplacements supplémentaires en voiture**

Comme indiqué ci-avant, l'étude trafic a mis en évidence que dès l'horizon moyen terme, le secteur connaîtra des hausses significatives de trafic du fait de la poursuite du développement socio-économique et cela malgré la mise en service du tramway.

La nouvelle voie en tant que telle n'induit pas de demande de déplacements supplémentaires mais une redistribution de ces déplacements, le projet de Sortie Ouest de la Voie Mathis orientant les usagers sortant de Nice centre vers la voie Mathis plus que vers la Promenade des Anglais.

- **Articulation du projet avec les modes doux**

Le projet intègre des aménagements dédiés aux déplacements doux, aussi bien le long de l'avenue Grinda que le long de la route de Grenoble (trottoirs et itinéraires cyclables).

Il complète ainsi le maillage des itinéraires modes doux existants par :

- l'élargissement des trottoirs le long de l'avenue Grinda,
- la création d'un itinéraire cyclable le long de cette même avenue.

Au niveau de la route de Grenoble, le projet reconstitue autant que de besoin les itinéraires modes doux actuels.

Le projet favorise ainsi l'accès modes doux aux différents pôles générateurs de déplacements doux que sont la gare SNCF de Saint-Augustin, le lycée des Eucalyptus ou les studios Riviera.

Il ne modifie pas significativement les conditions d'accès aux pôles générateurs de modes doux le long de la route de Grenoble.

6.2. RISQUE INONDATION

Les infrastructures routières réaménagés (route de Grenoble, avenue Grinda) sont et resteront implantées au-dessus de la cote d'implantation signalée au PPR Inondation de la Basse Vallée du Var.

La plateforme de la voie neuve en succession de tranchées ouvertes et tranchées couvertes est :

- hors PPR dans sa partie haute, le long de l'avenue Grinda,
- en zone bleue B6 du PPR sous l'avenue Grinda, entre la gare de Saint-Augustin et la route de Grenoble,
- en zone bleue B6 du PPR, en zone densément urbanisée et pour partie au sein de la zone du Grand Arénas pour la partie sous la route de Grenoble.

Cette plateforme sera implantée sous la cote d'implantation fixée au PPR, la cote de référence étant de 7 ou 7,5 m.

Cette implantation y est permise par l'utilisation du régime dérogatoire défini au règlement du PPR, qui précise que :

- dans la zone du Grand Arénas, les infrastructures de transport sont admises sous la côte d'implantation à condition que les équipements et réseaux sensibles soient étanchéifiés ou mis hors d'eau et munies d'un système d'alerte et d'une signalétique indiquant le caractère inondable de l'ouvrage.
- hors de la zone du Grand Arénas et en zone bleue du PPR, les infrastructures publiques de transport et les équipements nécessaires à leur exploitation, sont autorisés sous prescriptions. Ils doivent s'implanter au-dessus de la côte d'implantation. Toutefois, leur implantation peut être admise sous la côte d'implantation lorsque celle-ci répond à une nécessité technique ou environnementale. Ces ouvrages ne doivent pas faire obstacle à l'écoulement des crues (des transparences suffisantes devront être prévues).

En effet, de part la nature même du projet, il était techniquement impossible de respecter la cote d'implantation.

La transparence hydraulique sera assurée par l'inondabilité de la tranchée et par la mise en place d'interruption régulière dans le muret de 1 m de haut séparant la tranchée de la route de Grenoble.

Afin d'assurer la sécurité des automobilistes, des dispositifs de fermeture de la trémie seront installés et actionnés notamment en cas de fortes pluies, le tout étant relié à un dispositif d'alerte.

6.3. GESTION DES DÉBLAIS / REMBLAIS

- **Estimation du charroi supplémentaire de camions**

Comme le précise le dossier d'étude d'impact, chaque type de déchets sera évacué dans les décharges correspondant à leur classe et un traçage assurera l'information sur la destination des matériaux. Parmi les pistes envisagées se trouvent la plate-forme de regroupement SINC/SLM de Drap et la déchetterie / centre de recyclage Algora de Contes.

L'évacuation des matériaux va nécessiter environ 3 800 rotations de camions de type 8/4.

- **Lieux de stockage éventuel**

Si besoin, les déblais à évacuer pourront être stockés dans les emprises même du chantier avant évacuation dans les filières appropriées.

6.4. NUISANCES SONORES

L'étude d'impact rappelle les résultats obtenus dans le cadre de l'étude acoustique de septembre 2014, à savoir que :

- le site de l'opération se trouve dans une zone d'ambiance sonore préexistante non modérée,
- à l'horizon 2038, aucune construction ne sera soumise à plus de 65 dB(A) sur la période diurne vis-à-vis du nouveau tronçon créé,
- les effets de l'aménagement des infrastructures existantes sont jugées non significatifs au sens de l'article R. 571-45 du Code de l'Environnement et aucune protection acoustique n'est due règlementairement. Toutefois, la métropole Nice Côte d'Azur a prévu la mise en place d'un écran acoustique en bordure de l'avenue Grinda afin de limiter le bruit engendré par le projet.

Les tableaux ci-après mettent en avant les niveaux sonores du projet en période nocturne sur les portions de voies neuves, avec et sans écran acoustique.

L'analyse de ces niveaux sonores nocturnes confirme la conclusion de l'étude de prévoir un écran de 2,5m de hauteur sur ce secteur.

Aménagement de la Sortie Ouest de la Voie Mathis / Phase 1 – Commune de Nice
Dossier d'enquête publique comportant étude d'impact, évaluation des incidences Natura 2000 et mise en compatibilité du PLU

Récepteur	Etage	Contribution de la nouvelle voie à l'horizon 2038 BRUIT NOCTURNE Leq 22/6h	Contribution de la nouvelle voie à l'horizon 2038 avec écran en bordure de Grinda de 2 mètres BRUIT NOCTURNE Leq 22/6h	Contribution de la nouvelle voie à l'horizon 2038 avec écran en bordure de Grinda de 2.5 mètres BRUIT NOCTURNE Leq 22/6h	Contribution de la nouvelle voie à l'horizon 2038 avec écran en bordure de Grinda de 3 mètres BRUIT NOCTURNE Leq 22/6h
40	Rdc	40.9 dB(A)	40.0 dB(A)	40.0 dB(A)	40.0 dB(A)
	1er	42.6 dB(A)	41.0 dB(A)	41.0 dB(A)	41.0 dB(A)
	2ème	44.4 dB(A)	42.3 dB(A)	42.0 dB(A)	41.8 dB(A)
	3ème	46.4 dB(A)	44.7 dB(A)	44.2 dB(A)	43.6 dB(A)
	4ème	47.7 dB(A)	46.8 dB(A)	46.3 dB(A)	45.9 dB(A)
	5ème	48.6 dB(A)	48.6 dB(A)	48.4 dB(A)	47.8 dB(A)
	6ème	49.7 dB(A)	49.7 dB(A)	49.7 dB(A)	49.6 dB(A)
	7ème	50.6 dB(A)	50.6 dB(A)	50.6 dB(A)	50.5 dB(A)
50	Rdc	44.4 dB(A)	42.6 dB(A)	42.4 dB(A)	42.1 dB(A)
	1er	46.3 dB(A)	44.5 dB(A)	44.3 dB(A)	44.1 dB(A)
	2ème	48.5 dB(A)	45.9 dB(A)	45.6 dB(A)	45.3 dB(A)
	3ème	51.4 dB(A)	48.5 dB(A)	47.6 dB(A)	46.9 dB(A)
	4ème	53.7 dB(A)	51.7 dB(A)	51.0 dB(A)	50.1 dB(A)
60	Rdc	48.1 dB(A)	46.6 dB(A)	46.6 dB(A)	46.1 dB(A)
	1er	49.9 dB(A)	47.9 dB(A)	47.6 dB(A)	47.4 dB(A)
70	Rdc	50.0 dB(A)	46.7 dB(A)	46.0 dB(A)	45.3 dB(A)
	1er	51.5 dB(A)	50.2 dB(A)	50.1 dB(A)	49.8 dB(A)
	2ème	52.9 dB(A)	51.5 dB(A)	51.0 dB(A)	50.9 dB(A)
	3ème	54.4 dB(A)	53.2 dB(A)	52.6 dB(A)	52.0 dB(A)
	4ème	56.0 dB(A)	55.4 dB(A)	55.0 dB(A)	54.5 dB(A)
	5ème	57.7 dB(A)	57.5 dB(A)	57.2 dB(A)	56.9 dB(A)
80	Rdc	50.4 dB(A)	46.8 dB(A)	46.0 dB(A)	45.3 dB(A)
	1er	52.2 dB(A)	50.2 dB(A)	49.7 dB(A)	49.5 dB(A)
	2ème	54.2 dB(A)	51.6 dB(A)	51.1 dB(A)	50.8 dB(A)
	3ème	56.0 dB(A)	53.8 dB(A)	52.9 dB(A)	52.1 dB(A)
	4ème	57.2 dB(A)	56.1 dB(A)	55.6 dBA	54.6 dB(A)
	5ème	58.0 dB(A)	57.6 dB(A)	57.3 dBA	56.9 dB(A)
330	Rdc	50.9 dB(A)	46.5 dB(A)	45.9 dB(A)	45.4 dB(A)
	1er	53.6 dB(A)	50.9 dB(A)	49.8 dB(A)	49.0 dB(A)
	2ème	56.7 dB(A)	52.7 dB(A)	52.2 dB(A)	52.0 dB(A)
	3ème	59.0 dB(A)	54.6 dB(A)	53.7 dB(A)	53.0 dB(A)
	4ème	59.7 dB(A)	57.5 dB(A)	56.3 dBA	54.9 dB(A)
	5ème	59.8 dB(A)	59.1 dB(A)	58.5 dBA	57.7 dB(A)
Impact de l'écran sur le site opposé					
230	Rdc	50.4 dB(A)	51.3 dB(A)	51.4 dB(A)	51.5 dB(A)
	1er	52.6 dB(A)	53.2 dB(A)	53.3 dB(A)	53.4 dB(A)
	2ème	53.0 dB(A)	53.5 dB(A)	53.7 dB(A)	53.8 dB(A)
	3ème	53.2 dB(A)	53.7 dB(A)	53.9 dB(A)	54.0 dB(A)
	4ème	53.4 dB(A)	53.8 dB(A)	54.0 dB(A)	54.2 dB(A)
	5ème	53.4 dB(A)	54.0 dB(A)	54.1 dB(A)	54.3 dB(A)
	6ème	53.5 dB(A)	54.0 dB(A)	54.2 dB(A)	54.3 dB(A)
240	Rdc	51.0 dB(A)	51.8 dB(A)	51.9 dB(A)	51.9 dB(A)
	1er	53.9 dB(A)	54.5 dB(A)	54.5 dB(A)	54.6 dB(A)
	2ème	55.1 dB(A)	55.7 dB(A)	55.7 dBA	55.8 dB(A)
	3ème	55.5 dB(A)	56.0 dB(A)	56.1 dBA	56.2 dB(A)
	4ème	55.7 dB(A)	56.1 dB(A)	56.2 dBA	56.3 dB(A)
	5ème	55.8 dB(A)	56.1 dB(A)	56.2 dBA	56.4 dB(A)
	6ème	55.8 dB(A)	56.1 dB(A)	56.3 dBA	56.4 dB(A)

6.5. PRÉSERVATION DE LA RESSOURCE EN EAU

- **Rabattements de nappe en phase chantier**

Pour insérer le projet dans le site, il est prévu de réaliser des déblais compris entre 5 et 9 m de hauteur, sous nappe. Des rabattements de nappe préalable seront donc réalisés : les eaux seront pompées pour l'assèchement des fouilles et seront rejetées après traitement dans le réseau d'eaux pluviales.

Un compteur sera installé pour mesurer le débit réellement pompé.

Une analyse de la qualité des eaux rejetées sera réalisée en début de rejet. Des analyses en cours de pompage seront également effectuées.

Préalablement à ces analyses d'eau, des seuils d'alerte à la pollution auront été déterminées en collaboration avec le coordonnateur-environnement.

Le coordonnateur-environnement définira également les mesures à mettre en œuvre en cas de pollution (dispositifs d'abattement de la pollution avant rejet dans le réseau pluvial). Pour ce faire, un by-pass sera positionné sur le réseau d'assainissement provisoire après le pompage de manière à pouvoir brancher si nécessaire le dispositif d'abattement à mettre en œuvre.

- **Justification du choix de la mise en œuvre de décanteurs-lamellaires**

La pollution chronique liée au trafic se fixe majoritairement sur les matières en suspension (pour exemple plus de 80% des métaux sont absorbés sur les MES). La pollution se trouve donc essentiellement sous forme solide. Ce constat démontre que la décantation des MES est le mode de traitement le plus approprié pour traiter les eaux de ruissellement.

Pourquoi proposer un décanteur particulière ?

Le projet étant situé en plein site urbain, seuls des ouvrages enterrés constituent une solution au traitement de la pollution chronique (des traitements au plus près de la source par techniques alternatives comme des fossés enherbés par exemple ne sont pas envisageables).

Comme indiqué plus haut, les hydrocarbures sont en majorité absorbés par les MES et seront donc mieux piégés par des systèmes de séparation liquide/solide tels que les décanteurs plutôt qu'un séparateur à hydrocarbures qui sera lui plus efficace pour des pollutions accidentelles pour lesquelles les hydrocarbures sont en suspension dans l'eau.

Par ailleurs, la présence de lames permet d'augmenter la surface de décantation.

Concernant l'entretien, l'idéal est d'évacuer les boues après chaque épisode pluvieux afin de ne pas réduire l'efficacité du décanteur et d'éviter les relargages. La récupération des boues se fera par pompage au moyen d'une hydrocureuse. L'ouvrage nécessitera une vidange 6 mois après sa mise en

service puis au moins une fois par an. Cette opération permettra de vérifier les pièces mécaniques de l'ouvrage ainsi que son étanchéité.

La métropole dispose d'un marché d'exploitation des eaux pluviales sur la ville de Nice. Dans le cadre de ce marché, il est prévu que le titulaire doive l'entretien curatif de ce type d'ouvrage après chaque épisode pluvieux ; la fréquence d'entretien curatif n'est donc pas limitée. De plus, la fréquence d'entretien et de curage préventifs des décanteurs lamellaire est fixée à 1 tous les six mois.

- **Délais d'intervention du personnel qualifié en cas de pollution accidentelle**

En cas de déversement accidentel, l'exploitant est tenu d'intervenir obligatoirement et **immédiatement** après en avoir été informé. Le problème doit être résolu au maximum dans un délai de 2 heures à compter de sa prise de connaissance.

6.6. ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES EN PHASE CHANTIER

Comme indiqué dans le dossier, les accès aux différentes activités dans la zone d'influence du projet seront maintenus.

Pour les activités ne nécessitant pas un accès véhicules permanent, seul un accès piéton (y compris PMR) pourra être maintenu pendant certaines phases de travaux. C'est le cas notamment pour la gare SNCF ou pour les commerces en pied d'immeubles le long de la route de Grenoble.

Le phasage des travaux et le plan de circulation mis en œuvre pour chaque phase successive permettront de maintenir un accès permanent par la route de Grenoble à la Poste et à l'activité de réparation de pare-brise présentes route de Grenoble, à l'Ouest de la rue Nicot de Villemain.

Comme c'est le cas aujourd'hui, cet accès se fera uniquement depuis la chaussée Sud de la route de Grenoble.

Les itinéraires de substitution éventuellement mis en place ne concerneront ainsi pas les activités mais pourront être nécessaires à la desserte de certains bâtiments d'habitation, comme précisé dans l'étude d'impact.

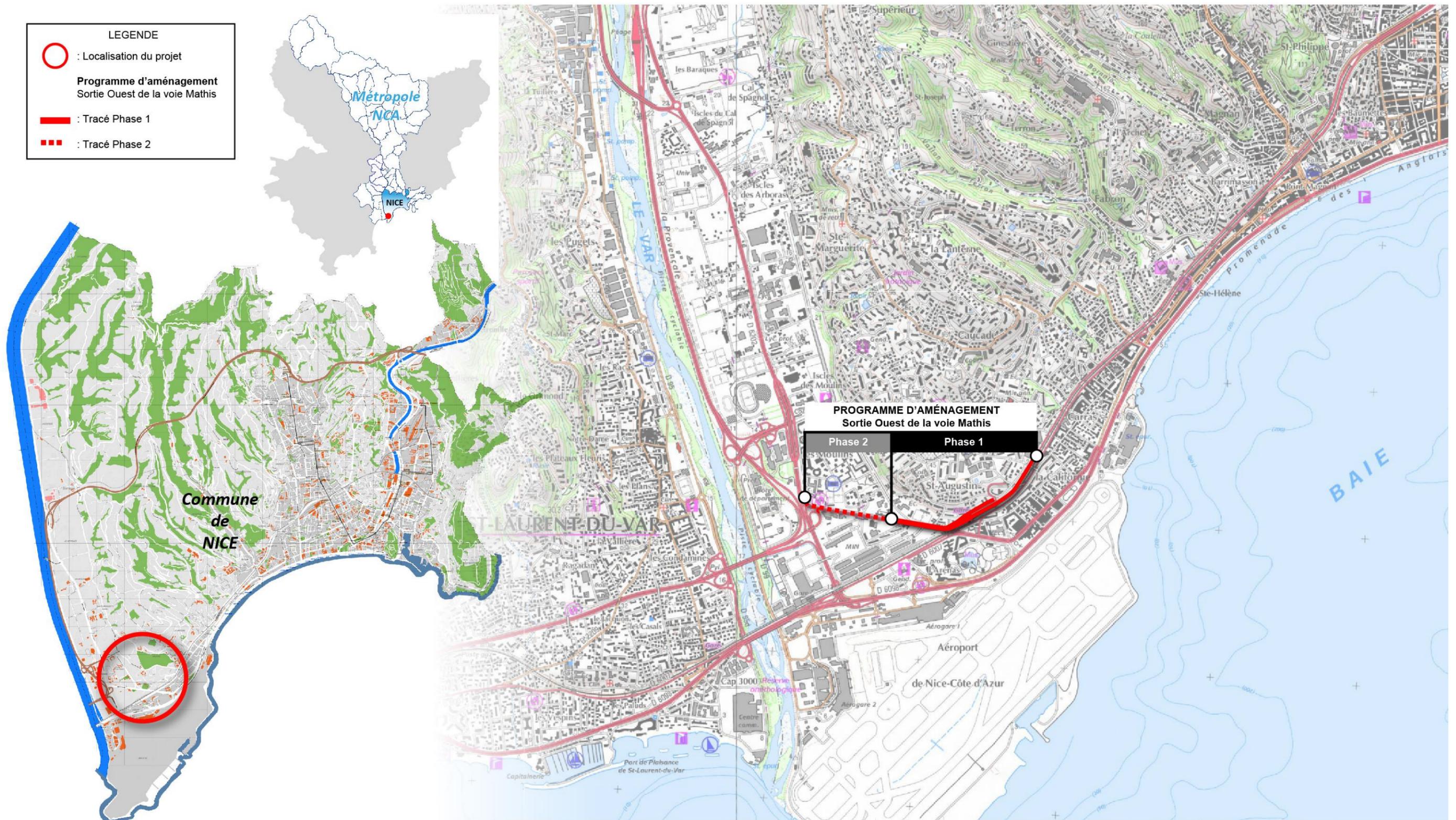
7. RÉSUMÉ NON TECHNIQUE MIS À JOUR

L'avis de l'autorité environnementale précise en page 9 que le résumé non technique devra être mis à jour afin de prendre en compte les observations de l'avis.

Le résumé non technique mis à jour est présenté en pages suivantes.

Le présent résumé non technique concerne la phase 1 de l'aménagement de la Sortie Ouest de la Voie Mathis, sur la commune de Nice.

Le plan ci-dessous situe cette opération.



1.1. DESCRIPTION DU PROJET

L'aménagement routier, situé en milieu urbain, s'inscrit dans un *programme global de travaux* qui consiste à raccorder la voie Mathis, voie structurante d'agglomération, à l'autoroute A8 par la création d'une voie monodirectionnelle d'environ 1 500 m de long comportant deux voies de circulation de 3,50 m et 3,00 m de large.

Le présent dossier concerne uniquement la phase 1 de cet aménagement, entre la voie Mathis et l'intersection route de Grenoble / rue Nicot de Villemain. Cette phase 1 est dénommée projet tout au long du présent dossier.

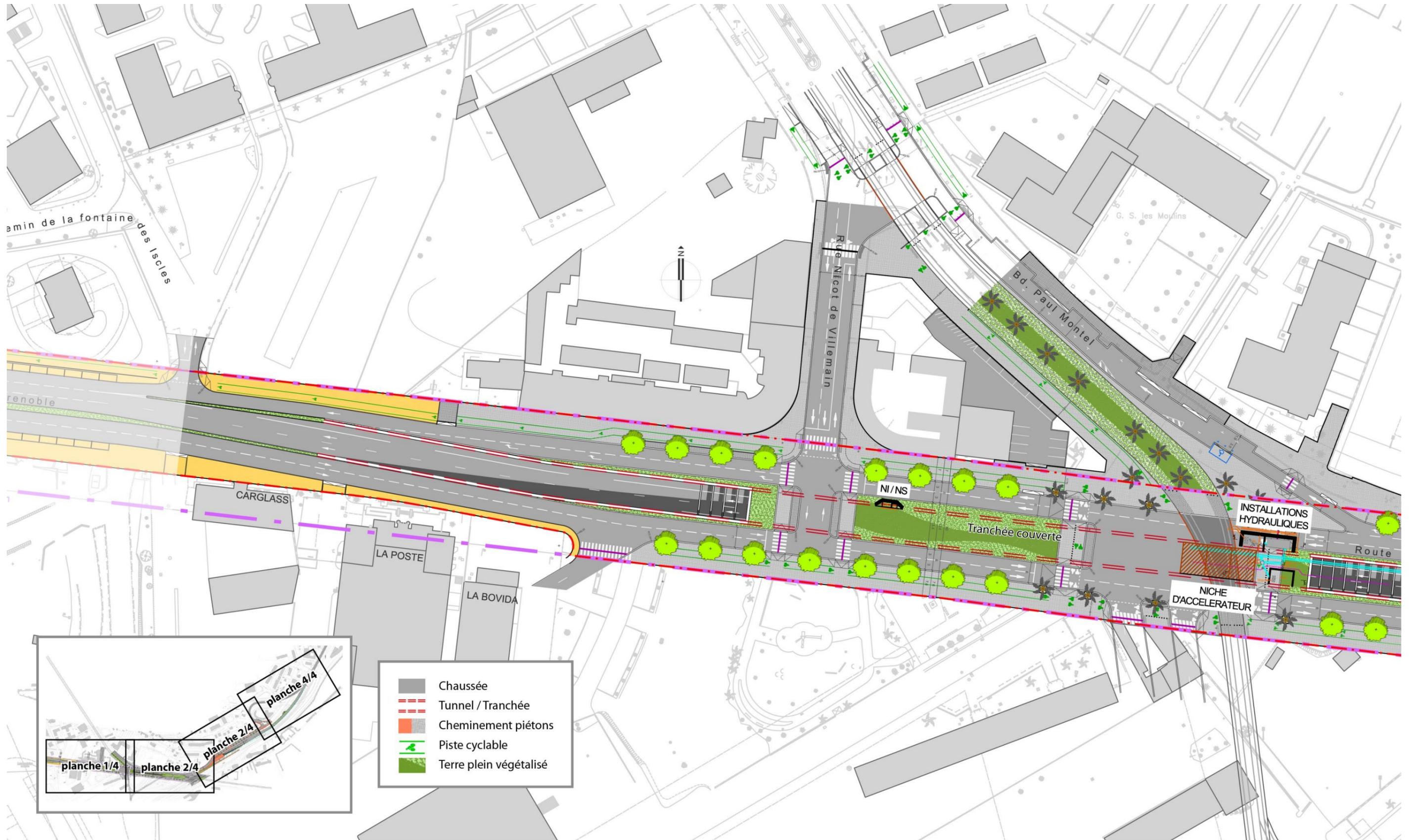
Le projet comprend la reprise d'une portion de l'avenue Grinda ainsi que la création d'une voie neuve :

- de plain-pied en sortie de la voie Mathis,
- par succession de tranchées couvertes et de tranchées ouvertes sous la route de Grenoble.

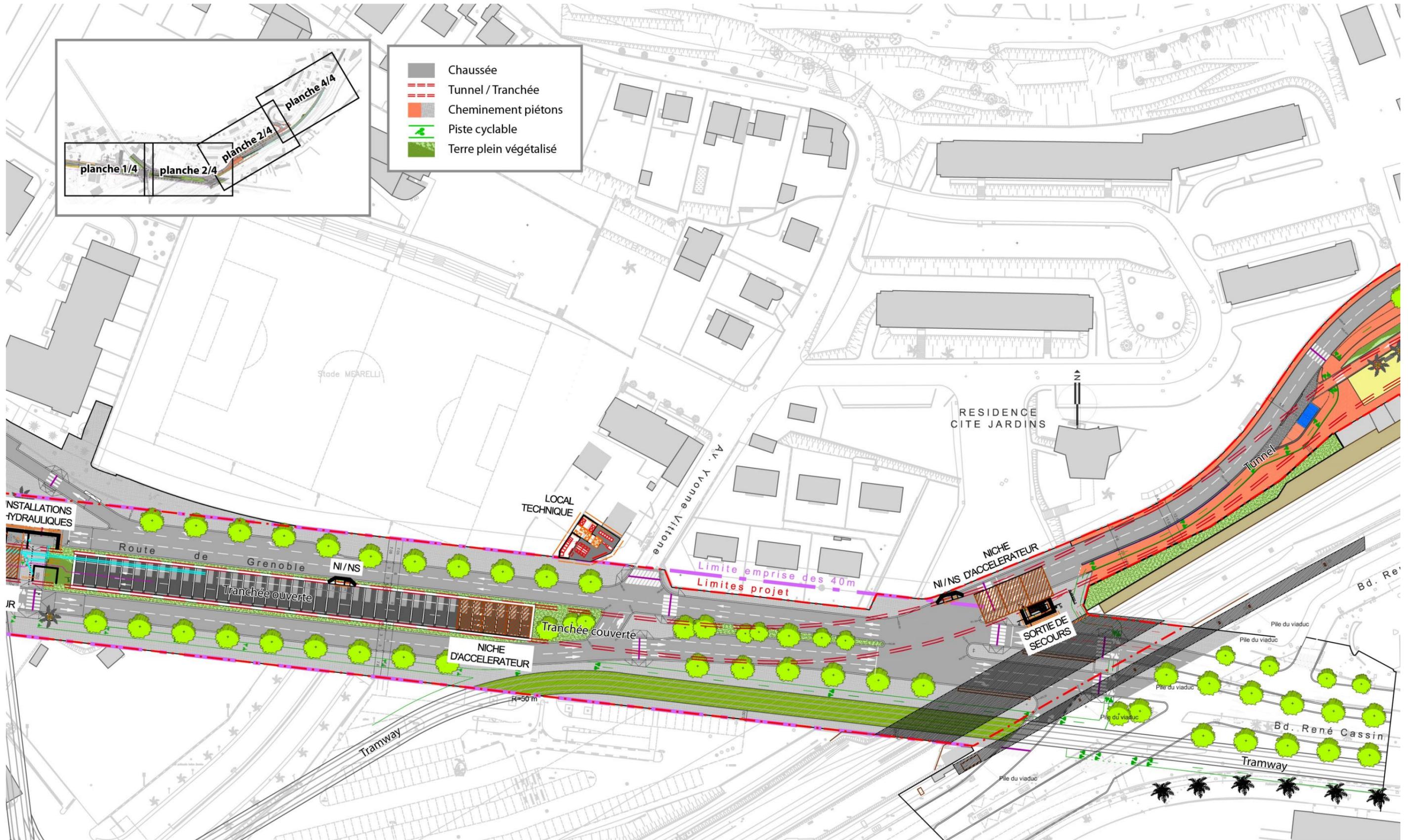
L'élargissement de la route de Grenoble (ER 698 au PLU de Nice) fait partie intégrante de cet aménagement routier⁴.

La charte des espaces publics de la métropole Nice Côte d'Azur sera appliquée pour le choix des matériaux et du mobilier urbain.

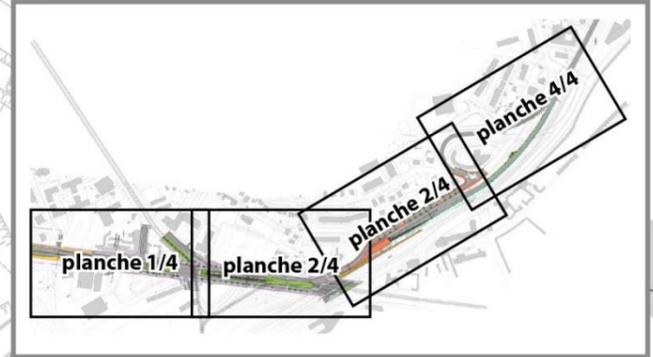
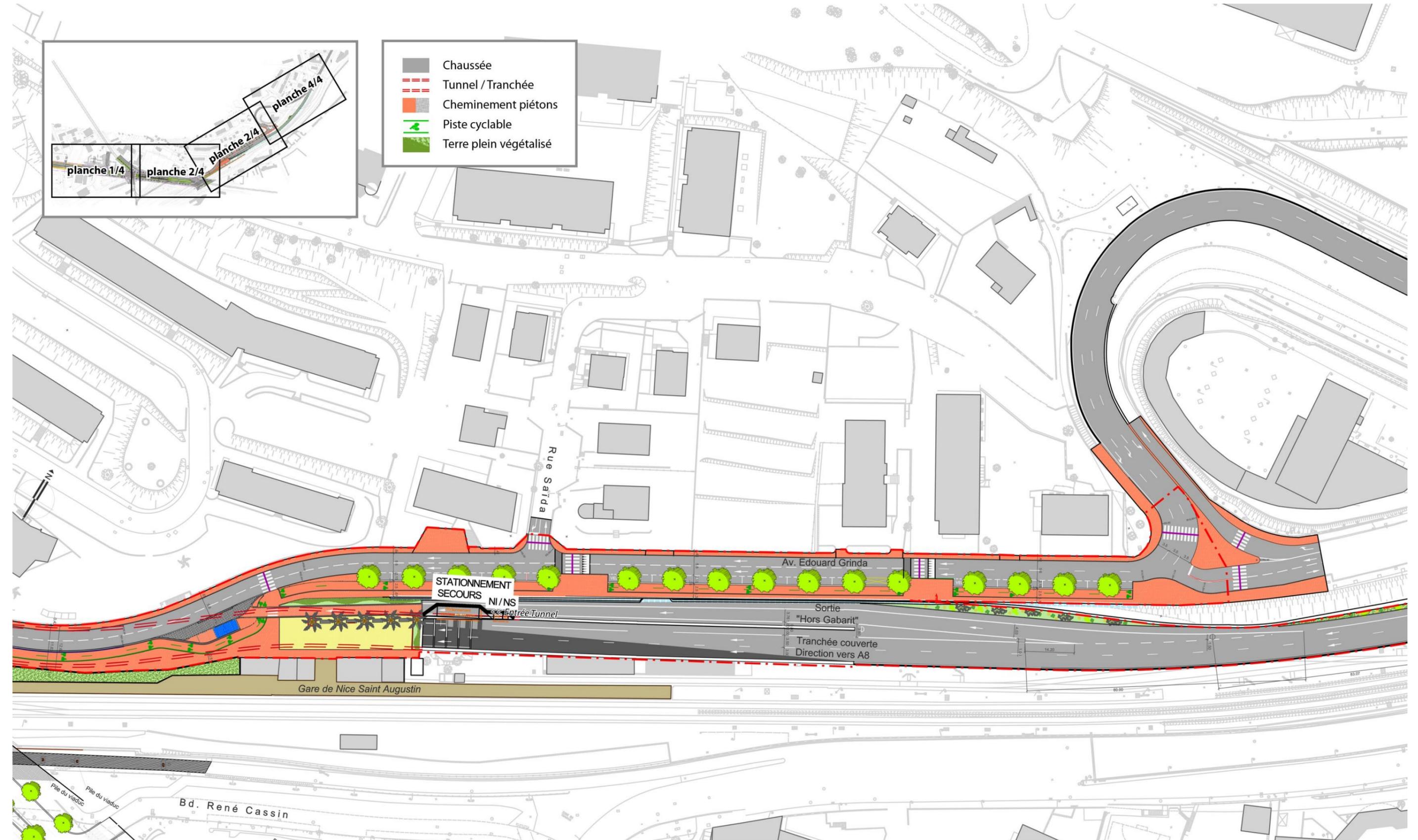
⁴ Il concerne essentiellement la phase 2 du programme.



PLAN GENERAL DES TRAVAUX - Planche 1/4 - échelle 1/1 000
 source NCA

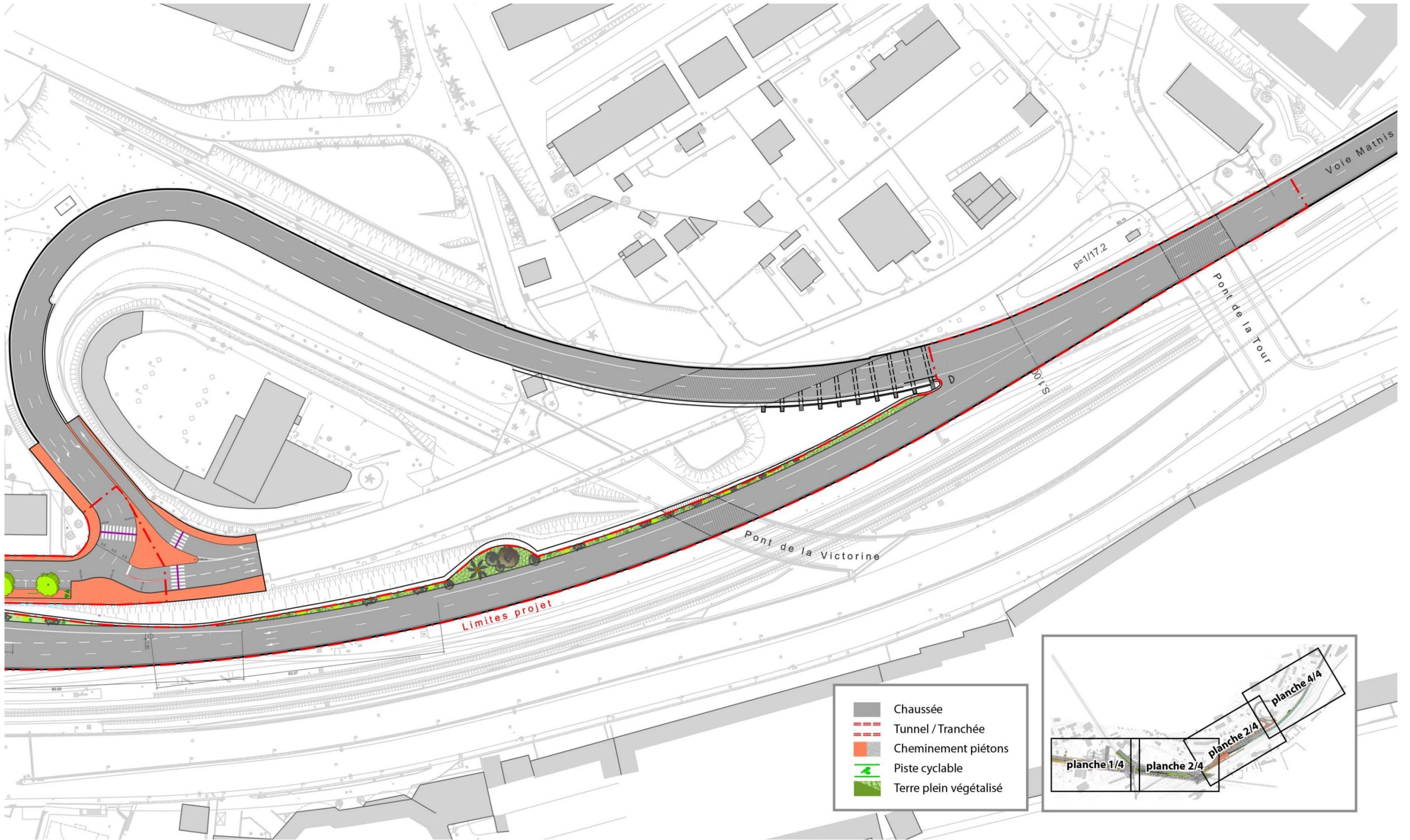


PLAN GENERAL DES TRAVAUX - Planche 2/4 - échelle 1/1 000
 source NCA



- Chaussée
- Tunnel / Tranchée
- Cheminement piétons
- Piste cyclable
- Terre plein végétalisé

PLAN GENERAL DES TRAVAUX - Planche 3/4 - échelle 1/1 000
source NCA



 **PLAN GENERAL DES TRAVAUX - Planche 4/4** - échelle 1/1 000
source NCA

1.2. ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DE LA ZONE ET DES MILIEUX SUSCEPTIBLES D'ÊTRE AFFECTÉS PAR L'OPÉRATION

1.2.1. Analyse du milieu physique

La zone d'étude se situe dans la basse vallée du Var, plus précisément en rive gauche du fleuve, à une **altitude** moyenne de 10 m.

Elle est localisée en limite Ouest de la commune de Nice, dans les quartiers de Saint-Augustin et de l'Arénas.

Le **climat** général de la zone d'étude correspond aux standards du climat méditerranéen, caractérisé par des étés chauds et secs, et des hivers relativement doux.

Afin de qualifier la **qualité de l'air** actuelle, une campagne de mesure s'est déroulée sur 14 jours entre le 31/03/14 et le 14/04/14. Elle s'est constituée de 30 tubes de mesure en NO₂ et 15 points de mesure en benzène.

On a pu observer des concentrations en polluants élevées pour cette campagne, notamment pour le dioxyde d'azote. Cela est dû au positionnement des points dans une partie de l'agglomération Niçoise comprenant des axes qui contribuent à l'émission de polluants routiers. Les concentrations les plus élevées se situent principalement le long de la Route de Grenoble et de la Voie Mathis.

Grâce aux modélisations de dispersions de polluants dues au trafic routier, une cartographie des concentrations de ces polluants a pu être établie.

Elle a montré que les concentrations en polluants les plus élevées sont principalement localisées sur l'A8, le M6202 (boulevards Pompidou et du Mercantour), le Chemin de la digue des Français et la M6222. Ce secteur est celui dont les axes accueillent les trafics les plus importants, d'où leur rôle en tant que contributeurs principaux en concentrations en polluants.

La **topographie** du secteur du projet est plate, avec toutefois la présence d'un talus à l'Est, entre l'avenue Grinda et la voie SNCF en contrebas.

En suivant l'avenue Grinda depuis la gare SNCF puis la route de Grenoble jusqu'au croisement avec la rue Nicot de Villemain, la cote altimétrique varie essentiellement de 7 à 11 m NGF, avec toutefois un point bas localisé au droit du carrefour principal (jonction Grinda/Grenoble), à la cote 4 m NGF.

Sur le plan **géologique**, le site est composé d'alluvions fluviales récentes et d'éboulis récents.

Le **risque sismique** est moyen dans la zone d'étude.

Le risque de liquéfaction des sols sous contraintes sismiques ne peut être négligé à l'Est immédiat du carrefour Grinda/Grenoble.

Il existe au niveau de la zone d'étude **deux masses d'eau souterraines** référencées par le SDAGE Rhône – Méditerranée :

- FRDG404, *Domaine plissé BV Var et Paillons*,
- FRDG328, *Alluvions du Var et du Paillon*.

Ces masses d'eau affleurantes sont vulnérables aux pollutions, du fait de l'infiltration rapide des eaux de surface pour la première et la perméabilité élevée du matériel alluvial pour la seconde, alors que le système profond est beaucoup plus protégé.

Le BRGM signale d'ailleurs une sensibilité très forte au risque d'inondation par remontée de nappe le long de l'avenue Grinda et la route de Grenoble, la nappe d'eau des formations sédimentaire étant affleurante.

Le fleuve Var est le seul **cours d'eau** de la zone d'étude, les terrains d'assiette du projet se trouvant à 1,2 km de son lit mineur.

Si la qualité chimique de l'eau du Var est bonne, le potentiel écologique de l'eau du fleuve est bon à moyen selon les années.

La qualité physico-chimique des eaux de baignade de la mer Méditerranée est conforme. Seules quelques plages présentent une eau de qualité momentanément polluée.

La zone d'étude se situe dans le territoire 15 du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) : *Côtiers Est et Littoral* et plus particulièrement dans le sous-bassin versant LP_15_06, *Basse vallée du Var*.

Elle est incluse dans le périmètre du SAGE *Basse Vallée du Var* et dans celui des contrats de milieu *Baie d'Antibes à Cap d'Ail*, en cours d'exécution, et *Nappe et basse vallée du Var*, en cours d'élaboration.

Le risque **inondation** n'est pas négligeable dans la plaine du Var : le Plan de Prévention des Risques Inondation de la plaine du Var s'applique ainsi à l'extrémité Ouest du projet (cf. chapitre concernant la *compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme*), classant cette partie en zone bleue (zone B6).

Le porter-à-connaissance des aléas de submersion marine de la commune de Nice a été notifié le 23 janvier 2015. Toutefois, le projet n'est pas concerné par cet aléa.

La partie Ouest de la zone d'étude touche les points de captage ainsi que les périmètres de protection rapprochée et éloignée du captage des Prairies, exploité par la métropole Nice Côte d'Azur.

Cependant, le projet n'intercepte pas ce **captage** d'eau potable.

1.2.2. Analyse du patrimoine naturel

Le fleuve Var est un espace reconnu pour sa diversité biologique.

C'est sans conteste l'embouchure du fleuve qui concentre le maximum d'enjeux au point de vue ornithologique. Or elle est aujourd'hui enserrée dans un environnement urbain très dense qui engendre des nuisances répétitives, contribuant à dégrader année après année un site autrefois très riche.

La zone d'étude est ainsi directement concernée par deux **périmètres de protection ou d'intérêt biologique** :

- ZPS FR9312025, *Basse Vallée du Var*,
- ZNIEFF terrestre 06140100, *Basse Vallée du Var*.

Cependant, le secteur du projet n'est pas concerné par ces zones protégées.

Localisé dans un milieu fortement urbanisé, on note la présence au niveau de la zone d'étude d'une **végétation essentiellement d'origine anthropique**, et d'une **faune caractéristique des milieux urbains** (petits rongeurs, oiseaux communs, etc.).

Le guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques dans l'écovallée précise que l'état des **continuités écologiques** est mauvais pour le fleuve et moyen pour son embouchure, où les déplacements d'oiseaux sont nombreux.

1.2.3. Analyse du milieu humain

En 2010, la commune de Nice comptait 343 304 **habitants**.

La part des moins de 20 ans (19,9%) est inférieure à celle des plus de 65 ans (25,1%).

Le nombre de **logements** sur la commune de Nice, en continuelle augmentation depuis 1968, est de 222 067 en 2010 et se compose majoritairement d'appartements (74,7%).

La population aux abords du périmètre de l'opération est répartie de chaque côté de la voie Mathis en partie Est et est concentrée au Nord de la route de Grenoble en partie Ouest. Elle occupe essentiellement des immeubles d'habitat collectif, mais de l'habitat pavillonnaire est présent aux abords du stade Méarelli, essentiellement le long des rues Vittone et Saïda.

Pour ce qui est des **activités**, Nice comptait, en 2010, une population active de 149 180 personnes dont 13,2% de chômeurs ; le taux de chômage départemental étant de 11,3%, proche de celui de l'aire urbaine (11,5%) et de la zone d'emploi (11,2%).

La majorité des actifs de la commune travaillent dans le secteur tertiaire (88,6%).

76,1% des actifs habitant la commune de Nice et ayant un emploi travaillent sur la commune en 2010.

Nice est également le principal pourvoyeur d'emploi de la zone d'emploi⁵ éponyme.

Les activités aux abords du périmètre de l'opération sont essentiellement présentes au Sud de la route de Grenoble (Marché d'Intérêt National ou MIN, bureaux et restaurants du quartier d'affaires de l'Arénas, concessionnaire automobile).

La zone d'étude est urbanisée ; en termes d'**occupation du sol** on recense deux éléments principaux correspondant :

- à la **voirie** :
 - ✓ autoroute A8,
 - ✓ voirie métropolitaine principale : RM 6202 (boulevard du Mercantour), voie Mathis, RM 6098 et Promenade des Anglais, route de Grenoble,
 - ✓ voies de desserte locale,
 - ✓ voie ferrée,
- au **bâti** :
 - ✓ locaux d'activités et bureaux essentiellement dans la partie Sud, notamment avec des activités nécessitant une grande emprise au sol (aéroport, MIN, Arénas),
 - ✓ habitations plus présentes au Nord de la route de Grenoble.

⁵ Définition INSEE : Une zone d'emploi est un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent, et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts.

La zone d'étude se trouve à la convergence **des voies** du réseau structurant niçois (voie Mathis, route de Grenoble, promenade des Anglais) et du réseau autoroutier (A8). Ces routes sont essentiellement à 2x2 voies de circulation (2x3 voies pour l'autoroute A8). De nombreuses autres voies urbaines sont présentes dans le secteur, la plupart étant à 2x1 voie de circulation.

Les échanges avec l'A8 sont complexes et répartis en plusieurs points et les échanges entre la RD 6007 et la RD 6098 sont difficiles via le réseau local.

Cette configuration a pour effet de complexifier les itinéraires et de superposer sur la route de Grenoble les trafics de desserte locale et de transit.

Il en découle un trafic élevé sur ces axes, avec des phénomènes de congestion et des carrefours saturés aux heures de pointe (notamment Grinda/Cassin/Grenoble et Grenoble/A8).

De nombreuses lignes de bus du réseau urbain *Lignes d'Azur* desservent la zone d'étude, la plupart empruntant la Promenade des Anglais et le boulevard du Mercantour.

Seules les lignes 9 et 10 (*Le Port – Nice la Plaine* et *Le Port – Saint-Laurent gare*) circulent sur la partie Est de la route de Grenoble alors que la ligne 99 chemine sur la voie Mathis.

L'offre de stationnement est disparate à l'intérieur de la zone d'étude avec d'immenses espaces de stationnement à proximité de zones d'activités (aéroport, MIN), ainsi que des capacités assez importantes à proximité des grands axes de déplacement (gare de Saint-Augustin, parc-relais).

L'offre de stationnement sur les voies concernées par le projet (phase 1) se limite à une quinzaine de places de stationnement sur un seul côté de l'avenue Grinda.

La plupart des voies de la zone d'étude dispose de trottoirs, sauf l'autoroute A8 et la voie Mathis.

Les aménagements cyclables existants dans la zone d'étude sont présents sur la promenade des Anglais, la route de Grenoble, le boulevard René Cassin et le boulevard du Mercantour.

La voie ferrée dite Paris-Lyon-Marseille traverse la zone d'étude d'Est en Ouest. Le déplacement provisoire de la gare de Saint-Augustin est envisagé par la SNCF, mais aucune information précise n'est disponible sur ce projet.

Le projet étant situé en zone urbaine, l'ensemble des **réseaux** (eaux, gaz, électricité, etc.) y sont présents, dont des canalisations eaux pluviales, eaux usées et eau potable sous l'avenue Grinda et la route de Grenoble et une canalisation de gaz sous l'avenue Grinda.

1.2.4. Commodités du voisinage

La circulation automobile est la principale source d'**odeurs**, de **vibrations** et d'**émissions lumineuses** dans la zone d'étude.

La zone d'étude peut être globalement considérée au sens de la réglementation comme une « **zone d'ambiance sonore préexistante non modérée** ».

1.2.5. Santé humaine

Les principaux facteurs susceptibles d'influer sur la santé humaine dans la bande d'étude sont le bruit et la qualité de l'air.

Actuellement, les **niveaux de bruit** ne sont pas susceptibles d'avoir des effets sur l'audition. Toutefois, ils peuvent induire des sensations de gêne pour les habitants et travailleurs aux abords des principaux axes de circulation, notamment en chaussée Sud de l'avenue Grinda.

Concernant la qualité de l'air au niveau de la zone d'étude, il convient de retenir que :

- 5 zones sont répertoriées comme potentiellement dangereuses en 2014 pour le NO₂,
- 1 zone est répertoriée comme potentiellement dangereuse en 2014 pour le benzène.

Pour le reste de la zone d'étude, la qualité de l'air n'est pas de nature à affecter la santé humaine mais des sensations de gêne respiratoire sont possibles pour les personnes les plus fragiles lors des pics de pollution.

1.2.6. Patrimoine et paysage

Concernant le **patrimoine**, aucun site ou monument naturel protégé, monument historique ou ZPPAUP n'est recensé dans ou à proximité de la zone d'étude.

Seule la zone de présomption de prescription architecturale *Caucade, Saint-Augustin, la Marguerite* est présente côté Est.

Par courrier en date du 14 avril 2014, la DRAC a précisé que le projet n'engendrera pas d'opération d'archéologie préventive.

En termes **paysager**, la zone d'étude présente un aspect minéral très marqué, couplé au passage de grandes infrastructures routières et ferroviaires.

Le caractère urbain et ses constructions de hauteurs importantes ferment particulièrement le paysage. Néanmoins, depuis les grands axes de circulations orientés Nord-Sud, les perceptions visuelles éloignées sont intéressantes, vers les premiers contreforts du Mercantour au Nord.

1.2.7. Bilan des enjeux majeurs du territoire et interrelations

Le tableau ci-après présente ces enjeux, précise leur sensibilité à l'opération et indique les objectifs de l'opération vis-à-vis de ces enjeux.

Légende :

 Sensibilité forte

 Sensibilité moyenne

 Sensibilité faible

Thématique	Enjeux dans le périmètre d'étude présentant une <u>sensibilité</u> vis-à-vis de l'opération	Objectifs de l'opération
Milieu physique		
Climat	<p>Climat méditerranéen marqué par des épisodes pluvieux pouvant être de forte intensité.</p> <p><u>Interrelations</u> : ce climat a une incidence déterminante sur la qualité de l'air :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ensoleillement fort et développement des processus photochimiques, à l'origine des épisodes de pollution estivaux (ozone, particules), - phénomènes de brises alternées (terre/mer) et accumulation des polluants. 	/
Qualité de l'air	<p>La campagne de mesures in-situ du printemps 2014 a mis en évidence, aux abords des voies de circulation, un dépassement de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'objectif de qualité pour le benzène sur 3 des 15 points de mesures, - l'objectif de qualité pour le dioxyde d'azote sur 13 des 15 points de mesures. <p>La modélisation de la dispersion montre que les concentrations en polluants les plus fortes dans la zone d'étude se rencontrent le long des principales voies de circulation : A8, M6202, voie Mathis, M6222, route de Grenoble.</p> <p><u>Interrelations</u> : l'importance du trafic routier et aérien et les conditions climatiques de la région (fort ensoleillement) confèrent à ce secteur une sensibilité particulière vis-à-vis de la qualité de l'air.</p>	<p>Limiter le risque de dégradation de la qualité de l'air aux abords du projet.</p>
Topographie / géologie / risque sismique	<p>La zone d'étude est un territoire de plaine, à une altitude moyenne de 10 m et bordée de collines. Les terrains y sont principalement des alluvions fluviales récentes et des éboulis récents.</p> <p>La Sortie Ouest de la Voie Mathis est dans une zone plane à l'Ouest (route de Grenoble) et légèrement pentée à l'Est (avenue Grinda).</p> <p>La jonction avenue Grinda / route de Grenoble constitue un point bas du secteur.</p> <p>Zone de sismicité 4 moyenne.</p>	<p>Prendre en compte le risque sismique et la faible altitude dans la conception du projet.</p>
Eaux souterraines	<p>Les masses d'eau souterraine affleurantes FRDG404, <i>Domaine plissé BV Var et Paillons</i>, côté Est, et FRDG328, <i>Alluvions du Var et du Paillon</i>, côté Ouest, sont situées sous la zone d'étude.</p> <p>Ces deux masses d'eau sont vulnérables aux pollutions.</p> <p>Le BRGM signale que la nappe superficielle est peu profonde, avec un risque d'inondation par remontée de nappe important.</p> <p><u>Interrelations</u> : toute pollution atteignant les eaux peut entraîner une dégradation de la qualité des eaux du Var et nuire ainsi à la diversité biologique de son embouchure.</p>	<p>Protéger les eaux de la nappe contre les pollutions.</p> <p>Prendre en compte la présence proche de la nappe dans la réalisation des tranchées couvertes et ouvertes : mettre en place des piézomètres dans le cadre des études de projet.</p>

Thématique	Enjeux dans le périmètre d'étude présentant une <u>sensibilité</u> vis-à-vis de l'opération	Objectifs de l'opération
Milieu physique		
Eaux de surface	<p>Le fleuve Var et la mer Méditerranée sont présents à proximité du site d'étude. La qualité chimique de l'eau du fleuve est bonne, malgré un écart en 2013, mais son potentiel écologique est bon à moyen. Les eaux du littoral Méditerranéen sont globalement de bonne qualité.</p> <p>Le risque inondation n'est pas négligeable, en lien avec le fleuve Var, mais il est uniquement lié à l'aléa exceptionnel.</p> <p><u>Interrelations</u> : toute pollution les atteignant peut entraîner une dégradation de la qualité des eaux du Var et nuire ainsi à la diversité biologique de son embouchure.</p>	<p>Eviter une pollution des eaux du milieu récepteur pendant les travaux et en phase exploitation : notamment récupération et traitement des eaux pluviales en provenance des voies avant rejet dans le milieu naturel.</p> <p>Maintenir des transparences hydrauliques suffisantes et ne pas faire obstacle à l'écoulement des crues.</p> <p>Prise en compte du risque dans la conception du projet : gérer les ruissellements et réguler les flux.</p>
Alimentation en eau potable	<p>Aucun captage n'est présent dans le périmètre de l'opération. Toutefois, le captage des Prairies et ses périmètres de protection sont présents en rive gauche du Var, à environ 1 km de l'opération.</p> <p><u>Interrelations</u> : toute pollution des eaux superficielles (fleuve Var) ou souterraines peut entraîner un risque de dégradation de la qualité des eaux captées pour l'alimentation en eau potable.</p>	<p>Veiller à ne pas dégrader la qualité des eaux superficielles et souterraines, tant en phase chantier qu'en phase exploitation du projet.</p>
Patrimoine naturel		
Milieu biologique : périmètre à statut	<p>L'Ouest de la zone d'étude est concerné par la ZPS et la ZNIEFF relatives au fleuve Var. Cependant, les terrains d'assiette du projet ne sont pas inclus dans ces périmètres à statut.</p> <p><u>Interrelations</u> : la prise en compte de ces périmètres à statut passe par celle des habitats, de la faune et de la flore qui les composent. Ainsi, 5 espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire peuvent survoler de manière occasionnelle les terrains d'assiette du projet.</p>	<p>Veiller à ne pas avoir d'incidences négatives sur les périmètres à statut proches, et notamment sur la ZPS <i>Basse vallée du Var</i>.</p>
Milieu biologique : enjeux écologiques	<p>Situés dans un secteur anthropisé, les terrains d'assiette du projet interceptent deux grands types d'habitat sans grand intérêt patrimonial : les zones urbanisées et les terrains en friches.</p> <p>La végétation présente est essentiellement anthropique et aucune espèce protégée n'a été mise en évidence aux abords du projet, bien que la présence du caroubier soit connue au niveau du talus entre l'avenue Grinda et la voie ferrée.</p> <p>La faune est caractéristique des milieux urbains et sans intérêt écologique majeur. La présence du fleuve Var, habitat remarquable pour les oiseaux à environ 1 km à l'Ouest, implique toutefois le survol occasionnel du site par cinq espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire protégées au niveau national.</p>	<p>Veiller à ne pas déranger ou détruire les espèces et habitats patrimoniaux potentiellement présents sur et aux abords du projet.</p>
Milieu biologique : Continuité écologique	<p>Aucun corridor écologique notable n'est présent aux abords du projet et l'état des continuités écologiques est mauvais pour le fleuve Var et moyen pour son embouchure.</p>	<p>/</p>

Thématique	Enjeux dans le périmètre d'étude présentant une <u>sensibilité</u> vis-à-vis de l'opération	Objectifs de l'opération
Milieu humain		
Population / cadre de vie	<p>L'habitat de la zone d'étude est entièrement situé au Nord de la route de Grenoble (et de son prolongement le boulevard René Cassin). Il s'agit essentiellement d'habitat collectif, bien que quelques maisons individuelles soient présentes en pied de coteaux à l'Est de la zone d'étude.</p> <p>Les habitants des abords des voies principales (route de Grenoble, voie Mathis, boulevard du Mercantour) subissent les nuisances liées au fort trafic sur les voies : bruit et pollution atmosphérique notamment.</p> <p><u>Interrelations</u> : les conditions climatiques, de qualité de l'air et d'ambiance sonore influent sur la qualité de vie de la population.</p>	Respect du principe de non dégradation du cadre de vie, voire amélioration du cadre de vie, aux abords du projet.
Activités économiques	<p>Des activités génératrices de nombreux emplois (aéroport, MIN, CADAM, quartier d'affaires de l'Arénas,...) sont localisées dans la zone d'étude.</p> <p>Le long de la route de Grenoble se trouvent le MIN, un bureau de poste, un concessionnaire automobile, des immeubles de bureaux (Nice Leader), un centre AnimaNice ainsi que quelques petits commerces en pied d'immeubles. En dehors d'une partie du MIN, ces activités sont présentes dans la partie Ouest de la voie.</p> <p>Aucune activité n'est recensée le long de l'avenue Grinda entre la voie rapide et la route de Grenoble.</p>	<p>Améliorer les conditions de déplacement domicile – travail entre Nice et les communes situées à l'Ouest du fleuve Var.</p> <p>Eviter les emprises sur les activités économiques alentours.</p>
Occupation du sol	<p>La basse plaine du Var est en pleine mutation en lien avec l'Opération d'Intérêt National Eco-Vallée dont elle bénéficie.</p> <p>Aux abords immédiats des terrains d'assiette du projet, constitués essentiellement par des voies existantes, se trouvent des immeubles à usage d'habitation, des activités diverses, un concessionnaire automobile, le Marché d'Intérêt National (MIN), le stade de football Méarelli, le centre d'activités et de loisirs de Saint-Augustin, un parc-relais et la gare SNCF de Saint-Augustin.</p> <p>Dans le cadre de l'OIN, l'occupation du sol au Sud de la route de Grenoble va être entièrement remodelée par la création du Grand Arénas : parc des expositions et pôle d'échanges multimodal.</p>	<p>Définir les emprises les plus réduites possibles pour le projet afin de respecter les occupations du sol existantes et les projets connus aux abords.</p> <p>Ne pas détruire de constructions à usage d'habitations ou d'activités.</p>

Thématique	Enjeux dans le périmètre d'étude présentant une <u>sensibilité</u> vis-à-vis de l'opération	Objectifs de l'opération
Milieu humain		
Voirie - trafic	<p>La zone d'étude abrite des axes routiers supportant un trafic important : autoroute A8, voie Mathis, route de Grenoble, boulevard du Mercantour, Promenade des Anglais, avenue Grinda.</p> <p>Notamment, la voie Mathis est, avec la Promenade des Anglais, l'un des principaux axes d'entrée/sortie dans/vers le centre-ville de Nice depuis l'Ouest du département.</p> <p>Le trafic est élevé sur les principaux axes de circulation (36 200 véh/j sur le bas de l'avenue Grinda et 45 800 véh/j sur l'Est de la route de Grenoble notamment). Ces niveaux de trafic occasionnent des phénomènes de congestion et des saturations de carrefours aux heures de pointe (notamment Grinda/Cassin/Grenoble et Grenoble/A8).</p> <p>La zone d'étude dispose d'une bonne desserte en transport en commun, qu'il soit routier ou ferroviaire, et est proche de l'aéroport de Nice. Un pôle multimodal est d'ailleurs projeté.</p> <p>L'offre de stationnement sur voirie est peu importante mais les parkings publics payants sont nombreux au niveau de l'aéroport et du quartier d'affaires de l'Arénas.</p> <p>Aux abords immédiats du projet, le stationnement correspond à la quinzaine de places en chaussée Nord de l'avenue Grinda et au parc-relais de Saint-Augustin.</p> <p>Les déplacements modes doux sont facilités essentiellement le long de la route de Grenoble et de la Promenade des Anglais, où les trottoirs sont larges et abritent des bandes cyclables.</p> <p><u>Interrelations</u> : la présence de voies supportant un trafic important détériore le cadre de vie des habitants : augmentation des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique, dévaluation de l'immobilier, fragmentation des zones urbaines.</p>	<p>Sécuriser les déplacements des usagers tous modes, et fluidifier le trafic aux heures de pointe (pendulaires entre Nice et l'Ouest du département rejoignant ensuite l'autoroute A8).</p> <p>Maintenir un accès facile à l'ensemble des constructions et activités de la zone.</p> <p>Réaliser un phasage des travaux afin de ne pas perturber les mouvements de circulation actuels et l'accès aux habitations et commerces riverains de l'opération.</p>
Réseaux	<p>L'ensemble des réseaux sont présents dans la zone d'étude.</p> <p>Des canalisations d'eau potable, d'eaux usées et d'eaux pluviales sont notamment implantées sous l'avenue Grinda et la route de Grenoble, ainsi qu'une canalisation de gaz sous l'avenue Grinda.</p>	<p>Déplacer une partie de ces réseaux.</p> <p>Ne pas dégrader les réseaux lors des travaux.</p>
Déchets ménagers	<p>Les déchets ménagers dans la zone d'étude sont gérés par la métropole Nice Côte d'Azur, qui en assure la collecte et le traitement.</p>	/

Thématique	Enjeux dans le périmètre d'étude présentant une <u>sensibilité</u> vis-à-vis de l'opération	Objectifs de l'opération
Commodités de voisinage		
Vibrations, odeurs et émissions lumineuses	Les vibrations, odeurs et émissions lumineuses dans la zone d'étude ont essentiellement pour origine la circulation automobile.	Veiller à maintenir un cadre de vie de qualité aux abords du projet, même en phase travaux.
Ambiance sonore	La zone d'étude peut être globalement considérée au sens de la réglementation comme une « zone d'ambiance sonore préexistante non modérée ». <u>Interrelations</u> : l'ambiance sonore élevée en bordure des voies détériore le cadre de vie des habitants et peut occasionner des troubles de santé.	Veiller à ne pas dégrader l'ambiance sonore aux abords du projet.
Santé humaine		
Effets du bruit et de la pollution atmosphérique	Actuellement, les axes de circulation majeurs de la zone d'étude (A8, M6202, voie Mathis, route de Grenoble) sont susceptibles d'avoir un impact négatif sur la santé humaine de leurs riverains, tant par les niveaux de bruit rencontrés que par la pollution locale de l'air.	Limiter le risque de dégradation de la santé humaine aux abords du projet.
Patrimoine et paysage		
Patrimoine	Le seul élément d'intérêt patrimonial recensé dans la zone d'étude est la zone de présomption de prescription architecturale <i>Caucade, Saint-Augustin, la Marguerite</i> , présente pour partie au droit des terrains d'assiette du projet.	Ne pas porter atteinte au patrimoine archéologique potentiel : le service régional de l'archéologie a été saisi et par courrier en date du 14 avril 2014, la DRAC a précisé que le projet n'engendrera pas d'opération d'archéologie préventive.
Paysage	La zone d'étude, fortement urbanisée, offre des vues assez fermées sur le paysage alentour, expliquées par une artificialisation forte et des constructions présentant des hauteurs importantes. Au Sud de la route de Grenoble, l'aéroport et le MIN offrent de vastes étendues urbanisées non construites, à usage de stationnement ou de pistes de décollage / atterrissage. Les espaces verts sont quasi-inexistants en dehors du parc Phoenix et des deux terrains de sport longeant la route de Grenoble. <u>Interrelations</u> : les paysages sont une part intégrante du cadre de vie de la population.	Insérer le mieux possible la Sortie Ouest de la Voie Mathis dans son environnement. Minimiser les covisibilités avec l'habitat. Soigner les accompagnements paysagers du projet.

1.3. COMPATIBILITÉ DE L'OPÉRATION AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME ET ARTICULATION AVEC LES PLANS, SCHÉMAS ET PROGRAMMES

1.3.1. Compatibilité avec les documents d'urbanisme

La loi Littoral s'applique à la commune de Nice.

La compatibilité de l'opération avec la loi Littoral s'apprécie au travers de sa compatibilité avec la DTA.

La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes, approuvée le 2 décembre 2003, positionne le site du projet :

- dans le secteur bande côtière et plus particulièrement au niveau de la zone littorale,
- dans les espaces proches du rivage,
- au niveau d'une voie principale projetée, représentant le principe de liaison A8 / voie Mathis,
- à proximité d'un transport en site propre projeté et d'une gare multimodale principale.

Le projet est inscrit dans le rapport écrit de la DTA et transcrit sur la carte de la bande côtière.

L'aménagement de la Sortie Ouest de la Voie Mathis a été conçu dans un esprit de gestion économe de l'espace et il disposera d'une intégration paysagère soignée.

Il ne remet en cause aucun des projets prévus par la DTA à proximité.

Il permet par ailleurs d'organiser les transports et les déplacements au niveau de la plaine du Var et notamment d'améliorer la desserte de l'entrée Ouest de Nice par l'autoroute A8.

Le projet d'aménagement de la Sortie Ouest de la Voie Mathis est compatible avec la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes.

La zone d'étude est incluse dans le périmètre de l'Opération d'Intérêt National Eco-Vallée Plaine du Var déclarée d'intérêt national par décret en Conseil d'État en date du 7 mars 2008.

Sont prévus, dans le cadre de l'Eco-vallée Plaine du Var, à proximité des terrains d'assiette de l'opération :

- la ligne 2 du tramway de la métropole Nice Côte d'Azur, entre le centre de Nice et l'aéroport,
- le quartier d'affaire du Grand Arénas comprenant entre autres un pôle multimodal,
- la technopole urbaine de la ZAC de Nice Méridia.

La présente opération ne remet pas en cause la réalisation des projets de l'Eco-vallée Plaine du Var et s'inscrit dans son programme d'aménagement global. Elle respecte les préconisations des documents fondateurs pour l'aménagement de la Plaine du Var.

Le projet d'aménagement de la Sortie Ouest de la Voie Mathis est compatible avec l'Opération d'Intérêt National Eco-Vallée.

Le SCOT de Nice Côte d'Azur, actuellement en cour d'élaboration, ne définit actuellement aucune contrainte sur la zone d'étude.

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Nice a été approuvé le 23 décembre 2010 et sa dernière évolution (modification n°3) date du 19 juin 2015.

Le principe d'une relation entre l'A8 et la voie Mathis est inscrit au Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

Les emprises nécessaires à la réalisation de l'opération sont situées en zones UAe, UBb, UBe, UDb, UFr et Nj du PLU.

La zone d'étude n'est concernée par aucun espace boisé classé.

Des emplacements réservés (ER) sont présents dans le périmètre de l'opération, comme l'indique le tableau suivant.

N°ER	Destination	Bénéficiaire
V082	Rétablissement de la voirie liée à la troisième voie ferroviaire (infrastructure ferroviaire) à 16 mètres – 109 m ²	RFF
V090	Troisième voie ferroviaire (infrastructure ferroviaire) à 16 mètres – 99 m ²	RFF
V165	Élargissement de l'avenue E. Grinda et prolongement de la voie Mathis vers l'autoroute A8 – tronçon Victorine – 28980 m ²	NCA
V490	Voie Mathis, liaison autoroute A8, avenue Vittone – 11343 m ²	NCA
V698	Élargissement de la route de Grenoble – 16 929 m ²	NCA

Le projet intersecte à son extrémité Ouest une Orientation Particulière d'Aménagement (OPA) sur le quartier des Moulins.

L'analyse du PLU de Nice par rapport au projet révèle que :

- le projet d'aménagement de la Sortie Ouest de la Voie Mathis est inscrit au PADD sous le principe de liaison « A8 / AUS »,
- le projet d'aménagement de la Sortie Ouest de la Voie Mathis est compatible avec le règlement des zones UAe, UBb, UBe, UDb,
- en revanche, il n'est pas compatible avec le règlement du secteur UFr qui est dédié aux infrastructures ferroviaires, et n'est pas adapté à la vocation du secteur Nj,
- dans la zone alluviale, la Direction de l'eau doit être consultée afin de requérir l'autorisation préalable pour les travaux (modification de sol, construction nouvelle, addition de constructions, puits,...),
- le projet respecte l'OPA sur le secteur des Moulins,
- les secteurs C et D du PEB ne concerne que la construction de bâtiment,
- aucun aménagement ne sera réalisé au sein d'un Espace Boisé Classé,
- l'opération est compatible avec les emplacements réservés de la zone d'étude et ne remet pas en cause leur réalisation. Néanmoins, il n'est pas conforme à l'emprise des deux ER V165 et V490 dédiés initialement au projet,
- le projet n'est pas concerné par la Trame Verte et Bleue.

Le projet d'aménagement de la Sortie Ouest de la Voie Mathis n'est pas compatible avec le PLU de Nice. Un dossier de mise en compatibilité du PLU est joint au présent dossier. L'enquête publique relative au projet portera à la fois sur l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du PLU.

La déclaration de projet adopté par le conseil métropolitain de Nice Côte d'Azur à l'issue de l'enquête et du rapport du commissaire-enquêteur emportera approbation des nouvelles dispositions du PLU de Nice.

Cinq servitudes d'utilité publique s'exercent sur la zone d'étude :

- A5, servitude relative aux canalisations publiques d'eau et d'assainissement,
- I3, servitude relative à l'établissement des canalisations de transport et de distribution de Gaz (servitudes d'ancrage, d'appui, de passage sur des terrains non bâtis, non fermés ou clos de murs ou de clôtures équivalentes),
- PT1, servitude relative aux transmissions radioélectriques pour le centre de Nice / route de Grenoble,
- T1, servitude relative aux chemins de fer⁶,
- T5, servitude aéronautique.

Le projet, y compris les dévoiements de réseaux qui lui sont nécessaires, sera réalisé conformément aux prescriptions des servitudes applicables et toutes les demandes d'autorisation auprès des autorités compétentes seront effectuées.

Le projet respecte donc les servitudes d'utilité publique qui lui sont applicables.

Le secteur du projet est couvert par le **Plan de Prévention des Risques (PPR) Inondation** de la Basse Vallée du Var approuvé le 18 avril 2011 et révisé le 25 juin 2013.

Ce PPR positionne le projet, pour sa partie Ouest, en zone bleue B6 du PPRi de la basse vallée du Var. Une très faible emprise se situe en zone B5 de ce PPRi.

La gestion du risque d'inondation a été intégrée à l'opération dès les premières phases de la conception de l'opération. Les prescriptions fixées par le PPR seront respectées et il sera recouru au régime dérogatoire pour l'implantation des infrastructures routières sous la cote réglementaire pour des nécessités techniques.

Le projet est compatible avec les dispositions du PPR Inondation.

Le **Plan de Déplacement Urbain (PDU)** de Nice Côte d'Azur a été approuvé le 28 janvier 2008. Dans la zone d'étude, il prévoit notamment l'aménagement d'un itinéraire cyclable le long de la route de Grenoble, la création d'un parc-relais aux abords du MIN, l'organisation de l'intermodalité aux abords de la gare Saint-Augustin et la liaison entre la voie Mathis et l'A8.

L'aménagement de la Sortie Ouest de la Voie Mathis, inscrit au PDU sous le nom d'Autoroute Urbaine Sud, ne remet en cause la réalisation d'aucune des mesures prévues par le PDU et assure une continuité des réseaux piétons et cyclables.

Le projet d'aménagement de la Sortie Ouest de la Voie Mathis est compatible avec le PDU de Nice Côte d'Azur.

1.3.2. Articulation avec les plans, schémas et programmes

Le **Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée 2010-2015** a été approuvé le 20 novembre 2009 par le Préfet coordonnateur de Bassin.

Les emprises du projet se situent dans le territoire 15 du SDAGE : Côtiers Est et littoral, et plus spécifiquement dans le sous-bassin versant LP_15_06 : *Basse Vallée du Var*.

Les principaux problèmes à traiter dans ce sous-bassin versant sont : l'absence de démarches de gestion globale et concertée sur certains territoires à enjeux, les déséquilibres

quantitatifs sur les cours d'eau et les eaux souterraines, les altérations de la morphologie et de la continuité biologique et les menaces sur le maintien de la biodiversité pour les eaux côtières.

Le projet d'aménagement de la Sortie Ouest de la Voie Mathis respecte :

- les orientations fondamentales du SDAGE, et notamment le principe de non dégradation des milieux aquatiques, et de contrôle des remblais en zone inondable,
- le programme de mesures du SDAGE,
- les objectifs qualitatif et quantitatif de la masse d'eau du SDAGE.

Le projet d'aménagement de la Sortie Ouest de la Voie Mathis est compatible avec le SDAGE Rhône-Méditerranée.

Le **Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) « Nappe et Basse Vallée du Var »** a été approuvé le 7 juin 2006. Il est en cours de révision afin de prendre en compte les modifications apportées par la Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques du 30 décembre 2006 : le SAGE révisé a été soumis à enquête du 19 janvier au 20 février 2015.

Les emprises du projet se situent au sein de l'espace "nappe" du SAGE approuvé et du SAGE soumis à enquête.

Le projet d'aménagement de la Sortie Ouest de la Voie Mathis respecte :

- les orientations stratégiques et les objectifs du SAGE approuvé et du SAGE révisé soumis à enquête,
- les préconisations développées dans l'espace "nappe" du SAGE approuvé,
- les dispositions et le règlement du SAGE révisé.

Le projet d'aménagement de la Sortie Ouest de la Voie Mathis est compatible avec le SAGE « Nappe et Basse Vallée du Var », qu'il s'agisse de celui en vigueur ou de celui actuellement soumis à enquête.

Le **Schéma Régional Climat-Air-Énergie (SRCAE) PACA** a été approuvé le 17 juillet 2013. Ses enjeux concernent :

- les bâtiments résidentiels et tertiaires⁷,
- le transport,
- l'industrie,
- l'agriculture et l'usage des sols,
- les énergies renouvelables,
- l'adaptation au changement climatique,
- les déchets,
- les modes de vie, de consommation et de production responsables.

Pour le secteur *Transport et Urbanisme*, les principaux objectifs du SRCAE, relatifs au projet, sont :

- le doublement de la part modale des transports en commun d'ici 2030,
- le fait que les modes actifs (vélo, marche) représentent 50% des déplacements dans les centres urbains en 2030,
- l'augmentation de la population principalement dans les pôles déjà urbanisés,
- 8% de véhicules électriques et hybrides en 2030,

⁶ La SNCF a été contacté en amont, afin d'optimiser la conception du projet.

⁷ Secteur intéressant directement l'opération

- le doublement des parts modales fer et fluvial pour le transport de marchandises.

Les objectifs du SRCAE ont été pris en compte dès la conception de l'opération grâce à la définition de larges trottoirs et à la compatibilité de l'opération avec le tracé de la ligne Ouest-Est du tramway.

Le **Plan de Protection de l'Atmosphère** des Alpes-Maritimes en vigueur a été approuvé le 6 novembre 2013.

Les actions applicables au projet sont les suivantes :

- mieux prendre en compte la qualité de l'air dans l'aménagement du territoire,
- inciter au report modal, au développement des transports publics et des modes actifs,
- diminuer l'impact environnemental des chantiers.

Le projet, qui participe à l'optimisation de la gestion du trafic et dont le chantier de réalisation respectera la charte Chantier Vert de la Métropole Nice Côte d'Azur, respecte les préconisations du PPA des Alpes-Maritimes.

Le **Schéma Régional de Cohérence Écologique** (SRCE) a été adopté en séance plénière régionale le 17 octobre 2014. L'arrêté préfectoral portant approbation du SRCE a été signé par le Préfet le 26 novembre 2014.

Les orientations stratégiques du SRCE sont les suivantes :

- agir en priorité sur la consommation d'espace par l'urbanisme et les modes d'aménagement du territoire pour la préservation des réservoirs de biodiversité et le maintien de corridors écologiques,
- maintenir du foncier naturel, agricole et forestier et développer des usages durables au regard des continuités écologiques,
- développer les solutions écologiques de demain en anticipant sur les nouvelles sources de fragmentation et de rupture,
- restaurer, protéger et développer une trame d'interface terre-mer dont le fonctionnement semble directement lié à la création ou à la conservation de réservoirs de biodiversité littoraux ou marins.

Le SRCE localise le projet dans des espaces artificialisés.

Le projet, qui résulte d'une gestion économe de l'espace en s'implantant dans un secteur déjà urbanisé et au niveau de voies existantes respecte les préconisations et orientations stratégiques du SRCE PACA.

Le **schéma départemental des carrières** des Alpes-Maritimes a été approuvé le 4 mai 2001.

Il vise notamment à une gestion économe des matériaux et à un respect de l'environnement.

Le projet s'inscrit dans l'orientation du schéma relative au développement de l'utilisation des matériaux issus du recyclage et des matériaux de substitution.

Le projet a pris en compte les préconisations du schéma départemental des carrières des Alpes-Maritimes.

Le **Plan Départemental d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés des Alpes-Maritimes** (PDEDMA) a été adopté le 20 décembre 2010.

Le projet ne crée pas de déchets en phase exploitation.

Le **Plan Départemental de Gestion des Déchets du BTP des Alpes-Maritimes** est en cours d'élaboration, afin de remplacer le schéma de gestion des déchets du BTP annexé au PDEDMA de 2004.

Le projet, qui respectera la Charte Chantier Vert de la métropole, prévoit l'optimisation de la gestion des déchets de chantier et le recours aux matériaux recyclés, avec l'utilisation de déblais du chantier pour éviter les remblais d'apport.

Le projet a pris en compte les préconisations du schéma de gestion des déchets du BTP des Alpes-Maritimes.

1.4. ANALYSE DES EFFETS DE L'OPÉRATION SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES DE SUPPRESSION, DE RÉDUCTION ET, SI POSSIBLE, DE COMPENSATION DES IMPACTS NÉGATIFS DU PROJET

1.4.1. Les impacts du projet et les mesures associées

Le tableau ci-après rappelle les mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement prévues pour le projet, et conclut sur les impacts résiduels ainsi que sur le besoin de mettre en œuvre des mesures compensatoires.

1.4.2. Analyse des coûts collectifs

(source : *Évaluation socio-économique, Egis, Février 2015*)

Dans le domaine d'étude, la réalisation du projet entraîne une légère augmentation des coûts collectifs liés à la pollution locale et régionale (+1%) aussi bien en 2018 (après la mise en service du projet, entre la Voie Mathis et Nicot de Villemain) qu'en 2025 (après la mise en service du programme complet entre la Voie Mathis et l'A8).

Les coûts liés à l'effet de serre connaissent eux une légère diminution avec projet en 2018 (-1,4%) et une légère hausse en 2025 (+1,8%).

Au total, le bilan pour la collectivité dans son ensemble s'établit avec un total des avantages actualisés estimé à 569,2 millions d'euros sur la totalité de la période d'actualisation (horizon 2070).

Si l'on tient alors compte des coûts en termes d'investissement et de majoration des fonds publics, ainsi que de la valeur résiduelle des avantages, **le bénéfice net actualisé⁸ s'établit de manière positive à 576,7 millions d'euros.**

1.4.3. Suivi des mesures et de leurs effets

Un dispositif pluriannuel de suivi et d'évaluation des mesures est défini pour les thématiques suivantes :

- en phase chantier :
 - ✓ la qualité de l'air,
 - ✓ les eaux superficielles, souterraines et la qualité de l'eau,
 - ✓ la population,
 - ✓ la voirie et les transports,
 - ✓ les déchets de chantier,
 - ✓ l'acoustique,
 - ✓ le paysage,
- en phase exploitation :
 - ✓ la qualité de l'air,
 - ✓ les eaux superficielles, souterraines et la qualité de l'eau,
 - ✓ l'ambiance sonore (mesure d'accompagnement),
 - ✓ le paysage (mesure d'accompagnement).

Certaines d'entre elles nécessiteront un entretien. C'est notamment le cas :

- en phase chantier pour :
 - ✓ la mise en œuvre d'un système d'assainissement provisoire,
 - ✓ le balisage et la clôture du chantier,
 - ✓ la quantité de matériels absorbants disponible sur le site, afin de neutraliser rapidement une pollution accidentelle,
 - en phase exploitation pour :
 - ✓ les dispositifs de traitement des eaux pluviales.
- Concernant l'entretien, la récupération des boues se fera par pompage au moyen d'une hydrocureuse. L'ouvrage nécessitera une vidange 6 mois après sa mise en service puis au moins une fois par an. Cette opération permettra de vérifier les pièces mécaniques de l'ouvrage ainsi que son étanchéité.
- La métropole dispose d'un marché d'exploitation des eaux pluviales sur la ville de Nice. Dans le cadre de ce marché, il est prévu que le titulaire doive l'entretien curatif de ce type d'ouvrage après chaque épisode pluvieux ; la fréquence d'entretien curatif n'est donc pas limitée. De plus, la fréquence d'entretien et de curage préventifs des décanteurs lamellaire est fixée à 1 tous les six mois.

1.4.4. Coût des mesures

L'engagement du pétitionnaire est avant tout porté sur la mesure, non sur le budget. Tous les montants sont présentés ici uniquement à titre indicatif.

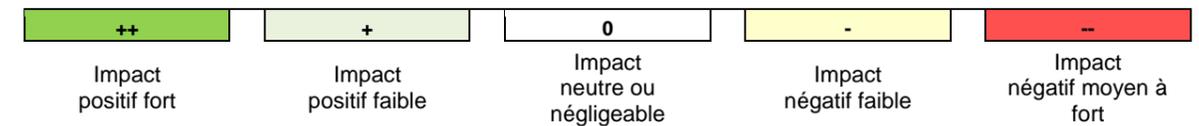
Le coût global des mesures en phase chantier est de 74 000 € HT. Il englobe les mesures de suppression et de réduction liées à l'eau, aux vibrations, au bruit, aux déchets, à la qualité de l'air et au paysage ; une partie de ces coûts étant marginal ou n'étant pas discernable du coût global des travaux.

Le coût global des mesures en phase exploitation est de 567 500 € HT. Il englobe les mesures de suppression et de réduction liées aux eaux pluviales et à la qualité de l'air, ainsi que les mesures d'accompagnement liées à l'ambiance sonore et au paysage.

⁸ Le bénéfice actualisé, appelé aussi valeur actuelle nette (VAN), est la différence entre les coûts et les avantages de toute nature générés par un projet, calculés par rapport à une situation de référence.

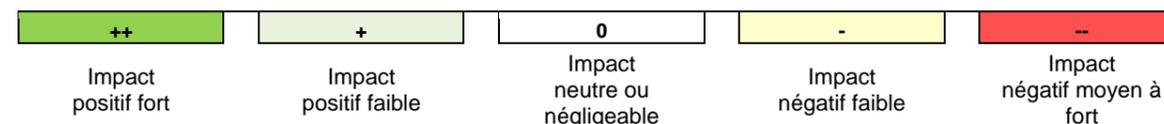
Le tableau ci-après rappelle les mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement prévues pour le projet, et conclut sur les impacts résiduels ainsi que sur le besoin de mettre en œuvre des mesures compensatoires.

Légende :



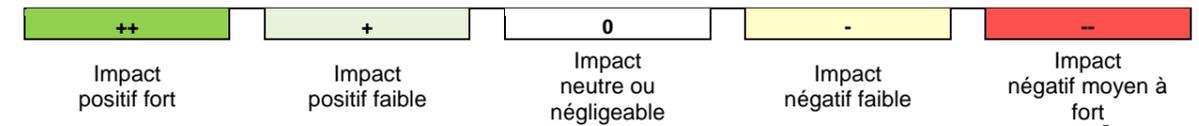
Thématique	Phase d'apparition de l'impact	Nature de l'impact	Importance de l'impact	Mesures d'évitement, réduction ou d'accompagnement	Impact résiduel
Milieu physique					
Climat	Exploitation	Pas de modification significative du climat du secteur mais modification possible des microclimats en entrée/sortie des tranchées couvertes.	Négligeable	/	Négligeable
Qualité de l'air	Chantier	Émissions de poussières essentiellement lors des phases de terrassements, donc : - pollution de l'air, - atteinte à la végétation et aux cultures riveraines, - risque négligeable pour la santé humaine.	Négligeable	Aspersion des sols et des pistes par temps sec. Bâchage des camions de transport des déblais et remblais.	Négligeable
	Exploitation	Hausse globale des concentrations maximales entre 0,8 et 5,9% pour tous les polluants en 2018. Hausse globale des concentrations maximales entre 1,8 et 8,3% pour le monoxyde de carbone, le cadmium et le benzène en 2025. Concentrations stables pour les PM10, le nickel et le NO ₂ . Baisse de la concentration en polluant aux abords de la route de Grenoble grâce à la tranchée couverte.	Négatif faible	Limitation de la vitesse à 50 km/h, tracé de la voie en déblai au centre de la route de Grenoble, zone tampon et mur anti-bruit le long de l'avenue Grinda.	Négligeable
Topographie / géologie / risques sismique et mouvement de terrain	Exploitation	Respect maximum de la topographie actuelle du site. Absence d'impact notable sur la géologie. Pas de modification du risque sismique lié au projet, ce risque ayant par ailleurs été pris en compte dans la conception du projet.	Négligeable	/	Négligeable

Légende :



Thématique	Phase d'apparition de l'impact	Nature de l'impact	Importance de l'impact	Mesures d'évitement, réduction ou d'accompagnement	Impact résiduel
Milieu physique					
Eaux superficielles et souterraines	Chantier	Risques d'apports de matières en suspension, de déversement accidentel de laitance de béton, d'hydrocarbures ou de l'émulsifiant employé dans le cadre des travaux de revêtement de chaussée. Nécessité de réaliser des rabattements de nappe.	Négatif faible	Bonne organisation du chantier afin de limiter les risques de déversement de substances polluantes : - imperméabilisation des aires d'installation, de lavage et de passage des engins de chantier, - mise en place de bacs de décantation et de déshuileurs au niveau de ces aires, - stockage des produits potentiellement polluants dans des bacs étanches, - présence d'un stock de matériel absorbant sur le chantier, - réalisation d'un assainissement provisoire du chantier (fossés et bassins de rétention/décantation). Réalisation des opérations de l'avenue Grinda si possible en période estivale.	Négligeable
Eaux souterraines	Exploitation	Absence de rejets non traités et de prélèvement dans les eaux souterraines susceptible d'en modifier les aspects qualitatif et quantitatif. Risque de modification des écoulements des eaux souterraines par l'implantation de la tranchée et de ses parois moulées. Risque de résurgences de la nappe des alluvions fines en amont du projet.	Négatif faible	Mise en place d'une tranchée drainante à l'amont hydraulique de l'ouvrage et une tranchée d'infiltration en aval. Voir les mesures liées à la problématique <i>Eaux superficielles</i> en phase exploitation.	Négligeable
Eaux superficielles	Exploitation	Imperméabilisation supplémentaire d'environ 3 000 m ² , d'où une hausse non significative des débits de ruissellement. Absence d'atteinte au fonctionnement des milieux naturels et aux activités liées à l'eau. Charge annuelle polluante en hausse, d'où une augmentation de la pollution chronique potentielle. Diminution des risques vis-à-vis de la pollution accidentelle.	Négatif faible	Mise en place de deux décanteurs lamellaires pour lutter contre la pollution chronique (un pour la section aérienne et l'autre pour la section souterraine). Mise en place d'un bassin de 50 m ³ pour lutter contre la pollution accidentelle en section souterraine.	Négligeable
Captages d'eau potable	Exploitation	/	Nul	/	Nul

Légende :

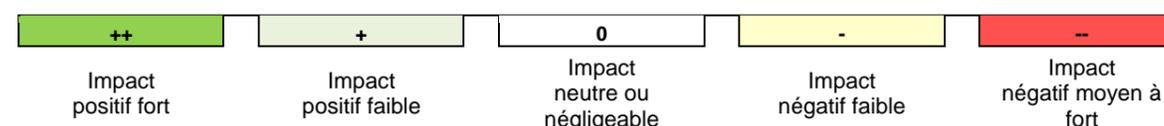


Thématique	Phase d'apparition de l'impact	Nature de l'impact	Importance de l'impact	Mesures d'évitement, réduction ou d'accompagnement	Impact résiduel
Milieu naturel					
Milieu naturel : sites Natura 2000 <small>(cf. document joint – pièce 2)</small>	Chantier et exploitation	Absence de perturbations des oiseaux de la ZPS.	Négligeable	/	Négligeable
Milieu naturel : Habitats naturels, flore et faune	Chantier	Dérangement temporaires d'individus pendant la phase travaux. Déficit de croissance des végétaux les plus proches du chantier en lien avec la production de poussières.	Négligeable	/	Négligeable
	Exploitation	Absence de perte ou dégradation d'habitat, d'habitat favorable, de stations potentielles ou d'individus présentant un intérêt écologique.	Négligeable	/	Négligeable
Milieu naturel : Fonctionnalités écologiques et équilibres biologiques	Exploitation	Absence d'impact sur le corridor que constitue le fleuve Var. Absence de fractionnement supplémentaire des espaces naturels du secteur.	Négligeable	/	Négligeable
Milieu humain					
Population	Chantier	Impact indirect lié essentiellement aux modifications de circulation pendant la phase chantier et à la mise en œuvre de déblais au voisinage immédiat de bâtis et ouvrages existants, essentiellement aux abords de l'avenue Grinda.	Négatif faible	Prise de toutes les mesures nécessaires pour ne pas déstabiliser les fondations mitoyennes : études complémentaires, soutènements ou reprises en sous-œuvre si nécessaire, suivi attentif des ouvrages durant tout le chantier. Voir ci après les mesures liées à la problématique circulation en phase chantier.	Négligeable
	Exploitation	Absence d'effets directs sur la démographie et les habitations. Impact positif sur les habitants du centre-ville de Nice et de la rive droite du Var par l'amélioration des conditions de desserte du centre-ville de Nice et d'accès à l'A8.	Positif fort	/	Positif fort

Thématique	Phase d'apparition de l'impact	Nature de l'impact	Importance de l'impact	Mesures d'évitement, réduction ou d'accompagnement	Impact résiduel
Milieu humain					
Activités économiques	Chantier	Sous-traitance aux entreprises locales et nécessité de restauration pour les ouvriers. Dérangement potentiel pour les activités contiguës au chantier, et notamment les rares petits commerces, nécessitant la mise en place d'un schéma de circulation adapté.	Positif faible	/	Positif faible
	Exploitation	Nécessaire délocalisation d'une entreprise de transport présente dans des bâtiments loués à la SNCF entre l'avenue Grinda et la voie ferrée. Impact positif sur le développement prévu des activités dans le secteur (Grand Arénas et ZAC Nice Méridia notamment) par la facilitation des échanges routiers qu'il permet. Absence d'effets significatifs sur le tourisme, les loisirs et les sports.	Positif fort	/	Positif fort
Occupation du sol	Exploitation	Seules des zones en tréfonds, des voiries et des accotements sont concernés par le projet.	Négligeable	/	Négligeable
Voirie et transports	Chantier	Circulation des camions de chantier sur les voiries routières : détérioration des conditions de circulation et problématique de sécurité des usagers Éventuelles coupures, restriction ou déviations de circulation routière.	Négatif fort	Mise en place d'un schéma de circulation adapté aux travaux et à leur phasage, avec dévoiement de 2 voies de circulation dans la copropriété Cité Jardin. Clôture et balisage du chantier.	Négatif faible
	Exploitation	Amélioration des conditions de circulation routière dans le secteur de l'Ouest de Nice, permettant une sécurisation des déplacements tant de desserte locale que de transit vers l'A8. Délestage significatif du trafic (en véh/h) sur les axes suivants : Grinda (-1 000), Grenoble (-700 à -800), Promenade des Anglais (-100 à -200), Mercantour S->N (-450), A8 section Nord (-50 à -150). Hausse de trafic sur : dernière section de Mathis (+400 à +500), RM6202 Sud-> Nord (+150 à 400). Absence d'impact sur les transports ferroviaire et maritime et sur le stationnement public. Prise en compte des cheminements modes doux actuels et de la future ligne Ouest-Est du tramway et création d'une bande cyclable sur Grinda, d'où un impact positif sur ces modes de déplacements.	Positif fort	/	Positif fort

Thématique	Phase d'apparition de l'impact	Nature de l'impact	Importance de l'impact	Mesures d'évitement, réduction ou d'accompagnement	Impact résiduel
Milieu humain					
Réseaux	Chantier	Coupure temporaire des réseaux lors des travaux de dévoiement de ceux-ci.	Négatif faible	/ (en dehors des dispositions constructives prévues)	Négatif faible
	Exploitation	Dévoiemens définitifs de nombreux réseaux humides et secs, réalisés par les concessionnaires, dans le respect des dispositions du Code de la Voirie Routière.	Négligeable	/	Négligeable
Déchets de chantier	Chantier	Production d'une quantité importante de déchets de chantiers de nature diverse, mais essentiellement inertes et banals. Une partie sera directement valorisée sur site dans le cadre du chantier.	Négatif moyen	Plan de gestion des déchets de chantier (tri, stockage individualisé dans des zones confinées, évacuation vers des filières d'élimination adéquates des déchets non valorisables, sensibilisation des différents intervenants). L'évacuation des matériaux va nécessiter environ 3 800 rotations de camions de type 8/4.	Négligeable
Gestion des déchets ménagers	Exploitation	/	Nul	/	Nul
Sécurité et salubrité publique	Exploitation	Amélioration des conditions de déplacement des services de secours et d'intervention et non-aggravation des risques.	Positif fort	/	Positif fort
Commodités de voisinage					
Vibrations	Chantier	Utilisation d'engins de chantier émetteurs de vibrations.	Négligeable	Contrôle des vibrations émises à proximité des équipements sensibles (voie ferrée, bâtiments) pendant la phase chantier et adaptation des moyens matériels.	Négligeable
Vibrations, odeurs et émissions lumineuses	Exploitation	/	Nul	/	Nul
Ambiance sonore	Chantier	Bruits des engins et opérations de chantiers.	Non quantifiable actuellement	Implantation des installations de chantier le plus loin possible des habitations. Définition des plans de circulation des véhicules à distance des habitations, optimisation des mouvements de véhicules et réduction des vitesses de circulation. Limitation de l'usage des avertisseurs sonores. Limitation des travaux de nuit au strict nécessaire. Information des riverains sur les nuisances sonores. Mise en œuvre d'un écran acoustique temporaire au droit de la Cité Jardin.	Négligeable

Légende :



Thématique	Phase d'apparition de l'impact	Nature de l'impact	Importance de l'impact	Mesures d'évitement, réduction ou d'accompagnement	Impact résiduel
Commodités de voisinage					
Ambiance sonore	Exploitation	Augmentation non significative des nuisances sonores aux abords du projet.	Négligeable	Mesure d'accompagnement : mise en place d'un écran acoustique de 230 m de long en bordure de l'avenue Grinda.	Positif faible
Santé humaine					
Effets liés au bruit	Exploitation	Impact non significatif au vu de l'impact non significatif du projet sur l'ambiance sonore.	Négligeable	/	Négligeable
Effets liés à la pollution atmosphérique	Exploitation	Légère diminution de l'Indice Pollution Population (IPP) en situation avec projet par rapport à la situation sans projet (-1% en 2018 et -2% en 2025). Diminution des risques sanitaires (Ratio de Danger pour le dioxyde d'azote et Excès de Risque Individuel pour le benzène) aux horizons 2018 et 2025 avec ou sans projet par rapport à 2014. Variations non significatives des rations de danger et des excès de risque individuel avec ou sans projet pour un même horizon.	Négligeable	Voir les mesures liées à la problématique <i>Qualité de l'air</i> en phase exploitation.	Négligeable
Patrimoine et paysage					
Patrimoine	Exploitation	/	Nul	/	Nul
Paysage	Chantier	Chantier visible par les riverains et les usagers des voies les plus proches. Emprise provisoire sur les espaces verts de la copropriété Cité Jardin.	Négatif faible	Mise en place d'une clôture opaque. Bonne gestion des déchets de chantier. Nettoyage des accès au chantier. Aménagement provisoire et remise en état après travaux des espaces verts de la Cité Jardin.	Négligeable
Paysage	Exploitation	Modification non significative du paysage. Aménagements paysagers prenant en compte le caractère urbain du site, les aménagements de bords de voie existant à proximité et le projet paysager lié à la ligne Est/Ouest du tramway niçois.	Négligeable	Mesure d'accompagnement paysagère : élargissement des trottoirs, aménagement du parvis de la gare, traitement architectural des tranchées ouvertes et couvertes.	Négligeable

1.5. ANALYSE DES EFFETS CUMULÉS DU PROJET AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS

L'article R. 122-5 du Code de l'Environnement précise que l'étude d'impact doit comprendre une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus, qui ont fait l'objet :

- soit d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 du Code de l'Environnement et d'une enquête publique,
- soit d'une étude d'impact au titre du Code de l'Environnement et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement a été rendu public.

Sont exclus les projets :

- ayant fait l'objet d'un arrêté au titre des articles R. 214-6 à R. 214-31 mentionnant un délai et devenu caduc,
- dont la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution est devenue caduque,
- dont l'enquête publique n'est plus valable,
- officiellement abandonnés par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage,
- déjà réalisés.

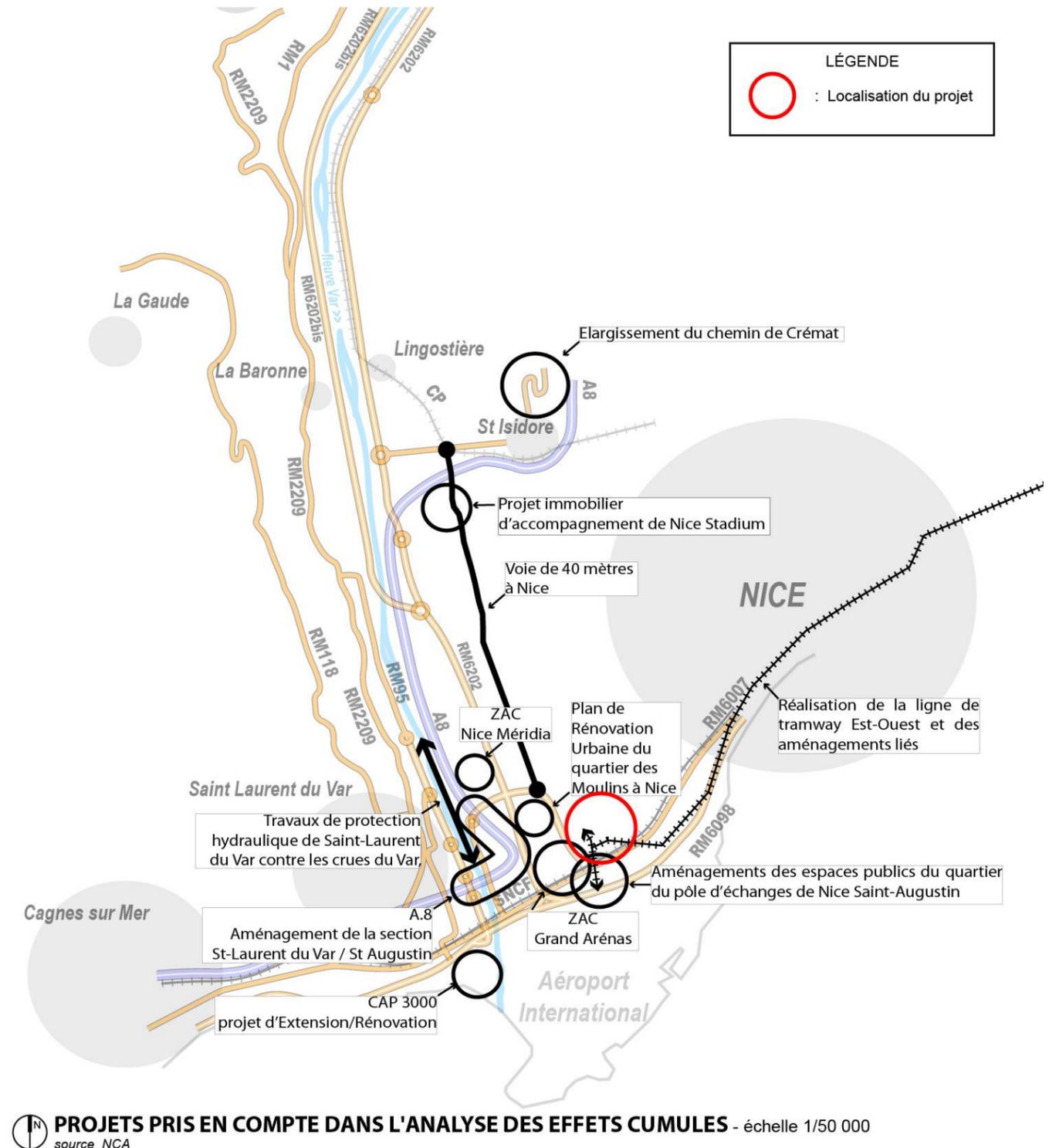
Les projets connus retenus pour la réalisation d'une analyse des effets cumulés de l'aménagement de la sortie Ouest de la voie Mathis (phase 1) avec d'autres projets connus sont :

- aménagement de voiries au quartier du Lac à Saint-Laurent du Var,
- ZAC « Grand Arénas »,
- ZAC « Nice Méridia »,
- aménagements des espaces publics du quartier du pôle d'échanges de Nice Saint-Augustin,
- travaux de protection hydraulique de Saint-Laurent du Var contre les crues du Var,
- projet immobilier d'accompagnement du stade de Nice,
- réalisation de la ligne de tramway Est-Ouest et des aménagements liés,
- plan de rénovation urbaine du quartier des Moulins à Nice,
- élargissement du chemin de Crémat,
- voie de 40 mètres à Nice,
- autoroute A8 : aménagement de la section Saint-Laurent du Var / Nice Saint-Augustin.

Le tableau ci-après caractérise les effets de ces projets et en fait le bilan suivant :

- les effets cumulés de ces projets sont plutôt positifs pour la quasi-totalité des thématiques liées au milieu humain, ainsi que pour le climat, la qualité de l'air, les eaux superficielles, la santé humaine et le paysage,
- les effets cumulés de ces projets sont plutôt négatifs pour la totalité des thématiques concernant le milieu naturel, ainsi que pour la topographie, les eaux souterraines, l'occupation du sol, l'ambiance sonore et la production de déchets en phase exploitation.

Cette analyse a été réalisée sur la base des avis de l'Autorité Environnementale ainsi que des études d'impact relatives aux projets ciblés.



Projets Impacts	Sortie Ouest de la voie Mathis – phase 1	Opération globale sur le quartier du Lac	ZAC « Grand Arénas »	ZAC « Nice Méridia »	Pôle d'échanges de Nice Saint-Augustin	Protection hydraulique de Saint-Laurent du Var	Projet immobilier d'accompagnement du stade de Nice	Tramway Est-Ouest	PRU des Moulins	Élargissement du chemin de Crémat	Voie de 40 m	Autoroute A8	Bilan : effets cumulés
Milieu Physique													
Climat	0	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	+
Qualité de l'air	-	0	0	0	+	0	0	++	+	0	0	+	+
Topographie	0	0	--	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-
Géologie	0	0	--	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Eaux souterraines	0	0	0	-	0	0	-	0	0	0	0	+	-
Eaux superficielles	0	+	+	0	+	+	+	+	+	0	+	+	+
Milieu Naturel													
Habitat naturel	0	0	0	0	0	-	-	0	0	0	-	0	-
Flore	0	0	0	-	0	-	-	0	0	0	0	0	-
Faune	0	-	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	-
Corridor écologique	0	0	+	0	+	0	--	0	+	0	+	0	-
Milieu Humain													
Population	++	+	+	+	+	++	++	++	++	++	++	+	++
Activités	+	++	++	+	+	+	++	0	++	+	-	+	++
Occupation du sol	0	0	+	-	-	0	-	0	+	--	-	-	-
Voire - transports	++	++	+	0	+	+	-	++	+	++	++	++	+
Réseaux	0	+	0	0	+	0	0	0	0	0	+	0	+
Commodités de voisinage et santé humaine													
Ambiance sonore	0	0	0	-	0	0	-	0	+	0	-	0	-
Santé humaine	0	0	0	0	0	0	0	++	+	+	0	0	+
Patrimoine et paysage													
Patrimoine	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Paysage	0	+	+	+	+	0	+	0	+	0	-	+	+
Déchets en phase exploitation													
Production de déchets	0	-	-	-	-	0	-	0	0	0	0	0	-

1.6. ESQUISSE DES PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTIONS EXAMINÉES ET RAISONS DU CHOIX DU PROJET

1.6.1. Historique : les solutions étudiées

Les solutions étudiées concernent la totalité du programme d'aménagement de la Sortie Ouest de la Voie Mathis, et non uniquement la phase 1.

Le dernier tronçon de la chaussée Nord de la voie Mathis a été mis en service en 2007. Désormais elle est en 2x2 voies entre le Paillon, à l'Est, et Saint-Augustin, à l'Ouest. Côté Ouest, elle se raccorde dans le sens sortant sur l'avenue Grinda où l'important flux de circulation génère des nuisances pour les riverains et des remontées de file récurrentes.

Une réflexion a donc été engagée afin d'envisager différentes solutions dont les principaux enjeux sont de :

- décharger la voirie locale du trafic de transit,
- alléger le trafic sur l'Av. Grinda, le carrefour Saint-Augustin et le Bd Paul Montel,
- prendre en compte les enjeux de développement urbanistique du quartier.

Deux variantes ont alors été étudiées successivement :

- le tunnel dit de la Victorine sous la colline de la Victorine et le boulevard Paul Montel, dont le coût⁹ est estimé à environ 150 M€ HT,
- la reprise de l'avenue Grinda et la création d'une succession de tranchées couvertes et ouvertes sous la route de Grenoble, dont le coût⁷ est estimé à environ 78 M€ HT.

Elles sont représentées sur le plan en page suivante.

1.6.2. Choix de la variante retenue

Les deux variantes répondent aux enjeux initiaux exposés ci-dessous.

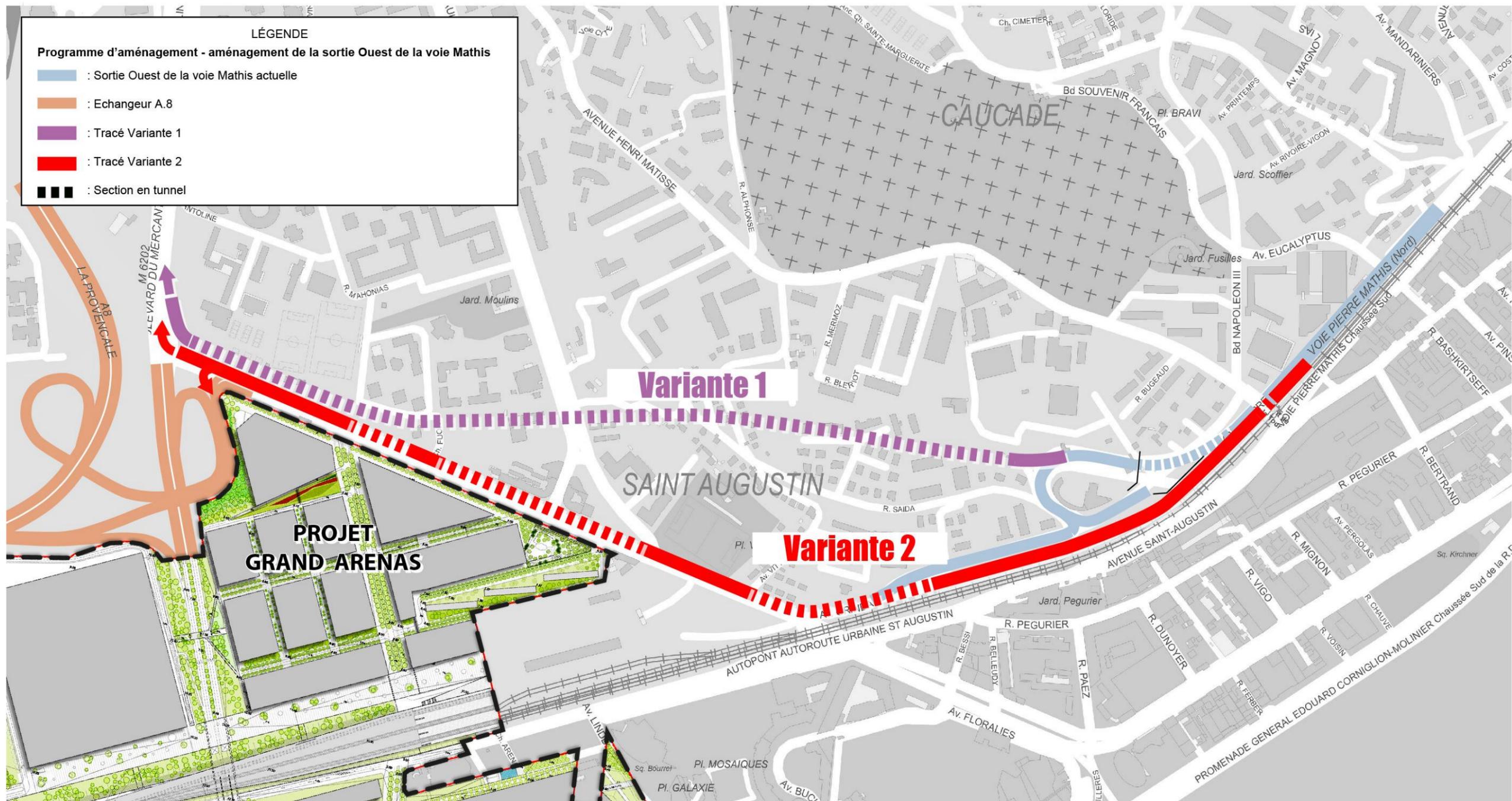
La variante 2 est préférable à la variante 1 pour les raisons suivantes :

- coût moins élevé,
- meilleure liaison à l'autoroute A8 et donc amélioration plus importante des conditions de circulation,
- mise en œuvre plus rapide,
- emprises foncières sur les propriétés riveraines faibles,
- apaisement et requalification de l'avenue Grinda,
- moindre risque d'atteinte à la structure des bâtiments alentours.

C'est donc la variante 2 que la métropole Nice Côte d'Azur a décidé de retenir dans le cadre de l'aménagement de la Sortie Ouest de la Voie Mathis.

A noter que les charges de trafic restant importantes dans le secteur malgré la mise en œuvre du tramway et du pôle d'échanges multimodal de Saint-Augustin, les profils en travers retenus comportent deux voies par sens de circulation pour l'avenue Grinda (1 x 2 voies), la succession de tranchées ouvertes et de tranchées couvertes (1 x 2 voies) et la route de Grenoble (2 x 2 voies).

⁹ Travaux et acquisitions foncières



PLAN DES VARIANTES DE TRACÉ - sans échelle
 source NCA

1.7. APPRÉCIATION DES IMPACTS DE L'ENSEMBLE DU PROGRAMME

L'article L.122-1 du Code de l'Environnement précise que lorsque la réalisation d'un projet d'infrastructure est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

1.7.1. Contexte – Présentation du programme d'aménagement

Le projet objet de la présente étude d'impact est inclus dans un programme d'aménagement comprenant :

- la phase 1 du projet d'aménagement de la Sortie Ouest de la Voie Mathis, entre la voie Mathis et la rue Nicot de Villemain, dont la mise en service est prévue en 2018 et qui ne nécessite aucune acquisition foncière de parcelles privées,
- la phase 2 du projet d'aménagement de la Sortie Ouest de la Voie Mathis, entre la rue Nicot de Villemain et l'autoroute A8, qui nécessite d'acquérir des parties de parcelles privées et qui sera réalisée « dans la foulée ».

1.7.2. Enjeux, effets du programme

1.7.2.1. Synthèse des enjeux dans l'aire d'étude

L'aire d'étude du programme est centrée sur l'avenue Grinda et la route de Grenoble. Elle correspond à la zone d'influence proche du projet.

Les enjeux dans l'aire d'étude sont donc ceux présentés au chapitre 1.2 du présent résumé non technique.

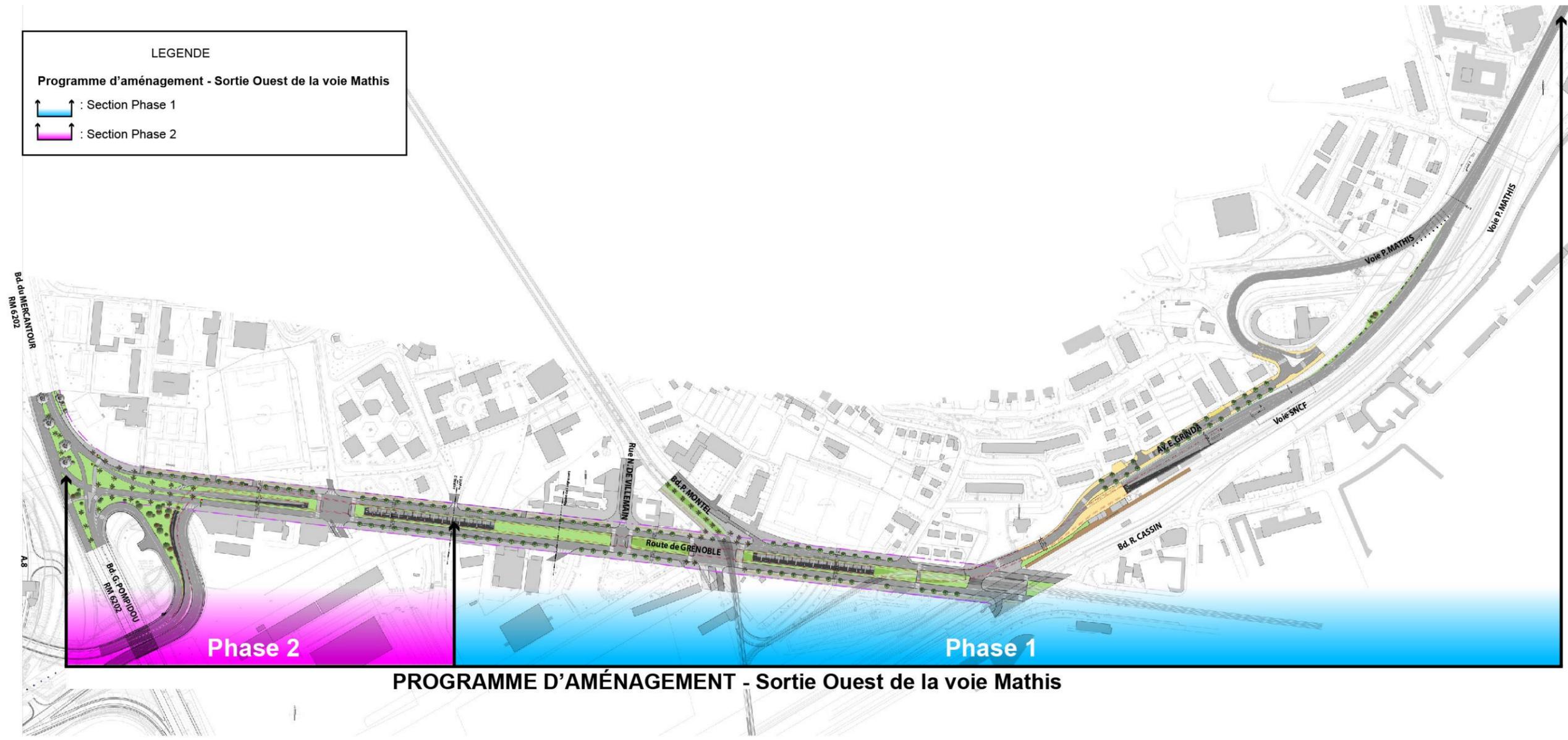
1.7.2.2. Analyse des effets du programme sur l'environnement

Les **effets positifs** du programme concernent essentiellement :

- le programme d'aménagement améliorera fortement les conditions d'accès aux activités alentours ainsi qu'à celles du centre-ville de Nice depuis l'Ouest du département et favorise le développement des activités déjà prévues à ces abords,
- les conditions de circulation des véhicules dans l'ensemble de l'aire d'étude seront améliorées,
- le trafic de transit vers l'A8 sera déconnecté du trafic local.

Les **grands principes d'intégration du programme** sont :

- en ce qui concerne les eaux souterraines, superficielles :
 - ✓ organisation du chantier,
 - ✓ système de collecte, de traitement des eaux pluviales en phase exploitation,
- en ce qui concerne l'ambiance sonore :
 - ✓ mise en place d'un écran acoustique en bordure Sud de l'avenue Grinda,
- en ce qui concerne le milieu humain :
 - ✓ rétablissement de l'ensemble des voies de circulation interceptées,
 - ✓ prise en compte des modes doux, de l'intermodalité dans la définition du programme.



 **PROGRAMME D'AMENAGEMENT** - échelle 1/5 000
source NCA

1.8. PRÉSENTATION DES MÉTHODES UTILISÉES

1.8.1. Études ayant servi de référence à la présente étude d'impact

La description du projet s'appuie sur les études techniques actuellement en cours par la métropole Nice Côte d'Azur.

L'étude d'impact s'appuie également sur des études spécifiques commanditées par Nice Côte d'Azur afin d'être insérées dans l'étude d'impact. Les études qui ont servi de références à la présente étude d'impact sont précisées dans le tableau suivant.

Étude	Auteur	Date
Étude d'impact – Volet air – santé	Fluidyn France	Septembre 2014
Étude acoustique	TPF Infrastructures	Septembre 2014
Étude de trafic	Egis	Juin 2014
Étude géotechnique d'avant-projet (G12) : rapport de synthèse	CEBTP	Mars 2014
Étude expérimentale des effets cumulés des projets d'aménagements sur la plaine du Var Approche méthodologique sur le volet eau	2EI Prolog Ingenierie	Octobre 2011
Étude expérimentale des effets cumulés des projets d'aménagement sur la biodiversité de la plaine du Var Approche méthodologique et prescriptions environnementales	Ecosphère LPO PACA	Septembre 2011

1.8.2. Établissement de l'étude d'impact

La recherche des données a été effectuée auprès de divers services susceptibles de fournir des informations concernant la zone d'étude.

L'analyse sur le terrain a concerné le relevé des données générales de la zone d'étude, les observations des différents milieux concernés et les prises de vues photographiques du secteur.

Des études spécifiques concernant les volets Air/Santé, acoustique et circulation ont été réalisées par des bureaux spécialisés et intégrées à l'étude d'impact.

A partir des données recueillies à la fois sur le terrain et lors des recherches bibliographiques, ont été rédigées l'analyse de l'état initial et l'évaluation des impacts du projet proposé.

1.9. DESCRIPTION DES DIFFICULTÉS ÉVENTUELLES POUR RÉALISER L'ÉTUDE

Les principales difficultés rencontrées pour la réalisation de cette étude d'impact sont liées aux nombreux enjeux du secteur d'étude, avec notamment le trafic important sur les axes de circulation concernés par le projet et à proximité de celui-ci et le rôle structurant de ces axes, la présence de nombreuses habitations aux abords du projet ou la faible profondeur de la nappe d'eau souterraine.

De fait, des études spécifiques ont été lancées, permettant de préciser les enjeux et contraintes et d'améliorer la prise en compte de l'environnement dans la conception du projet.

1.10. AUTEURS DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étude d'impact a été réalisée par le bureau d'études TPF Infrastructures sous la maîtrise d'ouvrage de la métropole Nice Côte d'Azur.

L'étude d'impact s'appuie également sur des études spécifiques commanditées par la métropole Nice Côte d'Azur afin d'être insérées dans l'étude d'impact, dont les auteurs sont

- volet Air/santé : Fluidyn France,
- volet acoustique : TPF Infrastructures,
- volet trafic : Egis,
- étude géotechnique : CEBTP,
- effets cumulés – volet Eau : 2EI – Prolog Ingénierie,
- effets cumulés – volet biodiversité : Ecosphère – LPO PACA,

