

Le Var à Nice (Pont autoroute), soit 6,5 km en aval de l'aire d'étude

Années (1)	Bilan de l'oxygène	Température	Nutriments		Acidification	Polluants spécifiques	Invertébrés benthiques	Diatomées	Macrophytes	Poissons	Hydromorphologie	Pressions hydromorphologiques	ÉTAT ÉCOLOGIQUE	POTENTIEL ÉCOLOGIQUE	ÉTAT CHIMIQUE
			Nutriments N	Nutriments P											
2018	TBE	Ind	TBE	TBE	BE	BE		TBE				Moy		MOY	BE
2017	TBE	Ind	TBE	TBE	BE	BE		TBE				Moy		MOY	BE
2016	TBE	Ind	TBE	BE	BE	BE		BE				Moy		MOY	MAUV ⚠
2015	TBE	Ind	TBE	BE	BE	BE		BE				Moy		MOY	MAUV ⚠
2014	TBE	Ind	TBE	BE	BE	BE		BE				Moy		MOY	MAUV ⚠
2013	TBE	Ind	TBE	BE	BE	MAUV ⚠		BE				Moy		MOY	BE
2012	TBE	Ind	TBE	BE	BE	BE		BE				Moy		MOY	BE

Tableau 56 : Qualité du Var à Nice

Ainsi, le Var présente un Etat écologique Bon à Moyen et un Bon Etat chimique.

c. Usages

Le fleuve Var


Les principaux usages de loisirs ayant un lien direct ou indirect avec le fleuve sont la pêche, les activités nautiques, l'observation ornithologique, la promenade, sachant que le cours d'eau a été rayé de la nomenclature des voies navigables ou flottables le 25 juillet 1957.

Le Var dans sa partie aval (entre le Pont de la Manda et le Pont Napoléon) est classé en deuxième catégorie piscicole.

Le canal des Iscles

En rive droite du Var, le canal des Iscles était utilisé pour arroser les champs, les prairies, les vergers et les jardins sur un linéaire d'environ 15 km. Il était alimenté par les batteries de puits peu profonds de La Manda à Carros, et géré par une ASL. Avec l'évolution des techniques d'irrigation, le canal des Iscles a progressivement été abandonné.

Au droit de l'aire d'étude, le canal des Iscles n'est plus utilisé par les agriculteurs et sert uniquement d'ouvrage de collecte et de transport des eaux pluviales.

	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 338 sur 400

Fonctionnement hydraulique de l'aire d'étude

Comme précisé précédemment, l'aire d'étude est isolée des écoulements pouvant provenir des bassins versants amont :

- le canal des Iscles, situé à l'Ouest de l'aire d'étude, l'isole des écoulements provenant des versant Ouest,



1. Canal des Iscles au nord de l'aire d'étude



2. Canal des Iscles au niveau du pont d'accès à l'ancien CREAT



3. Canal des Iscles au niveau de l'ancienne Division des Routes métropolitaines de la Métropole Nice Côte d'Azur




4. Canal des Iscles et canal de décharge au Sud de l'aire d'étude (au niveau du franchissement par la piste cyclable)

Figure 106 - Canal des Iscles © EGIS 2019



Figure 107 - Fonctionnement hydraulique du site

	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 340 sur 400

- le canal en limite Nord de l'aire d'étude, réalisé entre le canal des Iscles et l'OH18, l'isole des écoulements provenant du Nord.



5. Vue vers l'Est depuis le départ du canal depuis le canal des Iscles



6. Vue vers l'Est



7. Vue vers l'Est



8. Vue vers l'Ouest

Figure 108 - Canal de l'OH18 © EGIS 2019

L'Est de l'aire d'étude est longé par une piste cyclable et par la RM6202bis, puis par le lit du Var. Selon les études évoquant les travaux de désinondabilité du site de la Baronne, un ouvrage hydraulique longe la piste de cyclable du Nord au Sud de l'aire d'étude. Il est possible d'observer un caniveau à fente le long de la partie Sud de cet ouvrage et de l'aire d'étude.




9. au droit du secteur Nord



10. au droit du secteur Nord

Figure 109 - Piste cyclable à l'Est de l'aire d'étude © EGIS 2019

	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 341 sur 400

L'aire d'étude est divisée en 3 secteurs isolés par des merlons de terre orientés Est-Ouest (cf. 8.4.2 - Occupation des sols) :

- la zone Nord est représentée par le secteur du CREAM et la zone de plantations arboricoles. Celle est bordée au Nord par un merlon de terre puis par le canal de l'OH18 et au Sud par un merlon de terre.

L'occupation du sol était représentée il y a peu par des bâtiments (ancien conservatoire de végétaux et une maison) déconstruits récemment.

Ce secteur est peu imperméabilisé et dépourvu d'ouvrage de gestion des eaux pluviales. Celles-ci ruissellent et s'infiltrent dans le sol.



11. Zones de délaissés fonciers



12. Ancienne plantation de cyprès expérimentale

Figure 110 - Secteur Nord © EGIS 2019

- La zone centrale est délimitée au Nord et au Sud par un merlon de terre. Les anciennes installations du CREAT (bâtiments, serres, voies de circulation) imperméabilisent une partie du secteur.


A noter la présence de deux zones de dépression de part et d'autre de la voie d'accès (l'une d'elle constitue le parking du site). Ces deux zones sont reliées par des ouvrages de transparence hydrauliques sous la voie d'accès. Ces deux zones semblent avoir été conçues pour créer une zone de stockage des eaux en cas fortes pluies ou d'inondation. Ainsi, la salle de conférence et la voie d'accès sont surélevées par rapport à ces zones.



13. Ouvrages hydrauliques sous la voie d'accès



14. Ouvrages hydrauliques sous la voie d'accès

	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 342 sur 400



15. Salle de conférence surélevée pour être hors d'eau



16. Voie d'accès hors d'eau

Figure 111 - Secteur central © EGIS 2019

Aucun réseau pluvial ou de traitement des eaux pluviales n'est présent. Les eaux ruissellent et s'infiltrent dans le sol.

A noter également la présence d'un ouvrage hydraulique au travers du merlon entre la zone Nord et la zone centrale.



17. Ouvrage hydraulique à travers le merlon

Figure 112 – Merlon © EGIS 2019

- La zone Sud abritait des serres et des bâtiments de la Division des Routes métropolitaines de la Métropole Nice Côte d'Azur qui ont été déconstruits. Elle n'est donc pas imperméabilisée. Ce secteur est dépourvu d'ouvrage de gestion des eaux pluviales. Celles-ci ruissellent et s'infiltrent dans le sol.



18. Délaissés fonciers de la zone Sud

Figure 113 - Secteur Sud © EGIS 2019

Au-delà de la limite Sud de l'aire d'étude, un bassin de rétention des eaux pluviales est implanté. Il semble gérer (écrêter et traiter) les eaux pluviales de la RM6202bis.



19. Vue depuis le Sud



20. Vue depuis le Sud

Figure 114 - Bassin de rétention des eaux pluviales © EGIS 2019

Ces trois zones représentent 3 bassins versants. Ces bassins versants prennent en compte les surfaces destinées à accueillir le CREAM, la chambre d'agriculture et le PIA. La pente de ces bassins versants est quasi nulle et les eaux pluviales ont tendance à stagner et à s'infiltrer sur ces zones. Les caractéristiques de ces bassins versants sont les suivantes :

Bassins versant	Surface	Point Haut	Point Bas	Plus Long Chemin Hydraulique (m)	Pente (m/m)
Nord	81 587 m ²	36,8	33,4	370	0,009
Central	33 225 m ²	35,2	33,25	215	0,009
Sud	35 086 m ²	34,6	32,6	135	0,014
TOTAL	149 989 m²				

Tableau 57 : Caractéristiques des bassins versants

Les coefficients de ruissellement de ces bassins versants sont les suivants :

Bassins versant	Bâtiments / Serres	Voirie	Espaces vert ou agricole	Coefficient d'imperméabilisation	Coefficient de ruissellement
Nord	505 m ²	550 m ²	80 532 m ²	0,01	0,23
Central	8 330 m ²	8 330 m ²	17 067 m ²	0,49	0,60
Sud	3 398 m ²	11 178 m ²	20 510 m ²	0,42	0,54
TOTAL	11 731 m²	20 058 m²	118 109 m²	0,21	0,39


Tableau 58 : Coefficient de ruissellement par bassin versant

Synthèse :

L'aire d'étude est située dans le bassin versant du Var.

Elle est bordée à l'Ouest par le canal des Iscles (ayant une fonction de collecteur pluvial) et est séparée du lit mineur du fleuve Var par la RM6202 bis.

Le canal des Iscles et son canal de décharge implanté en limite Nord de l'aire d'étude, interceptent les écoulements qui pourraient provenir des bassins versants amont. Ainsi, l'aire d'étude est un bassin versant indépendant.

	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 344 sur 400

8.6.6 Les documents de planification de la ressource en eau

a. Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Rhône Méditerranée

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) constitue un document de planification de portée juridique envers les décisions publiques prises par l'État et les collectivités locales dans le domaine de l'eau. Ainsi, il est opposable à l'administration. Le S.D.A.G.E. du bassin Rhône - Méditerranée fixe des orientations générales de gestion pour les cours d'eau et les bassins versants du territoire. Ces orientations sont déclinées en objectifs et règles de gestion précises.

Les orientations fondamentales du SDAGE sont les suivantes :

- OF 0 S'adapter aux effets du changement climatique,
- OF 1 Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité,
- OF 2 Concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques,
- OF 3 Prendre en compte les enjeux économiques et sociaux des politiques de l'eau et assurer une gestion durable des services publics d'eau et d'assainissement,
- OF 4 Renforcer la gestion de l'eau par bassin versant et assurer la cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau,
- OF 5 Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé,
 - OF 5A Poursuivre les efforts de lutte contre les pollutions d'origine domestique et industrielle,
 - OF 5B Lutter contre l'eutrophisation des milieux aquatiques,
 - OF 5C Lutter contre les pollutions par les substances dangereuses,
 - OF 5D Lutter contre la pollution par les pesticides par des changements conséquents dans les pratiques actuelles,
 - OF 5E Évaluer, prévenir et maîtriser les risques pour la santé humaine,
- OF 6 Préserver et restaurer le fonctionnement naturel des milieux aquatiques et des zones humides,
 - OF 6A Agir sur la morphologie et le décloisonnement pour préserver et restaurer les milieux aquatiques,
 - OF 6B Préserver, restaurer et gérer les zones humides,
 - OF 6C Intégrer la gestion des espèces de la faune et de la flore dans les politiques de gestion de l'eau,
- OF 7 Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir,
- OF 8 Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques.

Le SDAGE s'accompagne d'un programme de mesures qui propose les actions à engager sur le terrain pour atteindre les objectifs d'état des milieux aquatiques et il en précise l'échéancier et les coûts.

Les objectifs à atteindre pour la masse d'eau superficielle à proximité de l'aire d'étude sont les suivants :

Sous-bassin « La Basse vallée du Var » LP_15_06						
Code masse d'eau	Nom de la masse d'eau	Objectif d'état écologique			Objectif d'état chimique	
		Objectif d'état	Statut	Échéance	Échéance sans ubiquiste	Échéance avec ubiquiste
FRDR78b	Le Var de Colomars à la mer	Bon potentiel	MEFM	2027	2015	2027

MEFM : Masse d'eau fortement modifiée au sens de l'article 4.3 de la DCE
 Tableau 59 : Objectifs SDAGE de la masse d'eau superficielle

Les objectifs à atteindre pour les masses d'eau souterraines de l'aire d'étude sont les suivants :

Code masse d'eau	Nom de la masse d'eau	Objectif d'état quantitatif		Objectif d'état chimique	
		Objectif d'état	Échéance	Objectif d'état	Échéance
FRDG396	Alluvions de la basse vallée du Var	Bon état	2015	Bon état	2015
FRDG244	Poudingues pliocènes de la basse vallée du Var	Bon état	2015	Bon état	2015

Tableau 60 : Objectifs SDAGE de la masse d'eau souterraine

b. Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux « Nappe et Basse Vallée du Var »


L'aire d'étude est concernée par le SAGE « Nappe et Basse Vallée du Var ».

Approuvé par arrêté préfectoral le 7 juin 2007, le SAGE a fait l'objet d'une première révision : le SAGE révisé a été validé par la Commission Locale de l'Eau le 13 octobre 2015 et le 9 août 2016, le Préfet a arrêté le SAGE révisé.

Conformément à l'objectif de « bon état » imposé par la DCE, l'objectif global du SAGE est de favoriser les tendances au retour du faciès méditerranéen du lit du Var en valorisant les ressources souterraines et développer, auprès de toutes les populations, la connaissance du fonctionnement dynamique de la vallée pour l'inscrire dans toutes les démarches de gestion de l'eau et d'aménagement du territoire, notamment par des démarches d'éducation à l'environnement.

Cet objectif est décliné en trois objectifs thématiques :

- Préserver la ressource en eau en accompagnant le développement des usages et en faisant en sorte que toutes les activités prennent en compte la préservation des ressources souterraines et superficielles.
- Gérer les crues en améliorant la morphologie du lit du Var, notamment en rétablissant le transport solide pour retrouver une continuité sédimentaire, et en

	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 346 sur 400

assurant son aménagement en cohérence avec les enjeux économiques et écologiques.

- Identifier, valoriser et sauvegarder les milieux naturels spécifiques de la basse vallée du Var en visant la restauration des continuités écologiques des milieux aquatiques, c'est-à-dire sédimentaire et biologique pour les poissons et les oiseaux migrateurs.

Pour servir ces objectifs, cinq grandes orientations sont définies :

- Accélérer le retour du transport solide, notamment par l'abaissement urgent et maîtrisé des seuils,
- Optimiser les interventions sur la végétation,
- Définir et réserver des espaces à vocation SAGE,
- Sensibiliser les populations,
- Prévenir la pollution.

Le SAGE est fondé sur la reconnaissance des différents espaces définis chacun par leur fonction spécifique vis à vis de la ressource en eau :


- L'espace vallée : L'espace « plus un » du SAGE est constitué par la partie du bassin versant du Var qui se trouve incluse dans le périmètre du SAGE comprenant l'embouchure, soit la baie de Nice. Le SAGE reconnaît à cet espace la qualité totale des différents espaces liés à la ressource. Il lui attribue la fonction identitaire et patrimoniale du bassin versant à faire reconnaître par les populations, en particulier le paysage méditerranéen typique Var et coteaux.
- L'espace nappe : Il s'agit d'un espace de préservation de la ressource. Cet espace permet à la ressource souterraine de conserver son niveau d'abondance et de qualité actuel. Il est délimité en surface par la présence de la nappe en sous-sol et prend en compte les relations entre nappes, substrats et rivière.
- L'espace vital du fleuve : Il s'agit d'un espace de fonctionnalité écologique du Var. Cet espace permet au fleuve le bon écoulement de ses eaux et le libre charriage des matériaux, en particulier lors des épisodes de crues. Les conditions propices au libre écoulement sont celles qui favorisent l'auto-entretien du lit et le rééquilibrage du profil en long. La physionomie de faciès méditerranéen caractérise cet espace vital, ses milieux naturels et ses habitats adaptés à la faune et à la flore spécifiques de la basse vallée. L'anguille et la sterne pierregarin sont reconnues comme espèces emblématiques du Var.
- L'espace pluvial pour favoriser la maîtrise des ruissellements pluviaux. Par la nature des sols et de leur couvert végétal, ces espaces favorisent le recueil et l'écoulement naturel des eaux pluviales. En amont, du fait de leur couvert végétal, les coteaux ralentissent les eaux de ruissellement, à l'aval dans la plaine les canaux favorisent leur évacuation sans débordement.

L'aire d'étude se situe au sein de plusieurs espaces : l'espace vallée, l'espace nappe et l'espace pluvial.

c. Contrat de rivière « Nappe et Basse Vallée du Var »

L'aire d'étude est concernée par le contrat de rivière « Nappe et Basse Vallée du Var » achevé.

Le contrat de rivière « Nappe et basse vallée du Var », fait suite à l'adoption du SAGE du même nom. Il est porté par le Conseil Départemental des Alpes-Maritimes. Le contrat de

	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 347 sur 400

rivière 2011-2015 a reçu l'avis favorable du comité d'agrément du bassin Rhône-Méditerranée, en janvier 2011.

Les objectifs de ce contrat de rivière se déclinent en actions regroupées en trois volets :

- Qualité des eaux et assainissement

Les opérations de ce volet ont pour but de maîtriser les pollutions à leur source afin de lutter contre la dégradation du Var, de l'embouchure et des nappes souterraines, et de maintenir les potentialités naturelles de ces milieux aquatiques pour atteindre les objectifs fixés par la transcription de la DCE en droit français ;

- Gestion physique des milieux aquatiques et protection contre les inondations

Ce volet comprend un programme de restauration et de valorisation du cours d'eau visant à répondre aux enjeux de restauration des milieux aquatiques et à la mesure phare du programme de mesure DCE. Il comprend donc principalement le PAPI avec l'abaissement des seuils et une série de mesures d'accompagnement destinées à gérer le risque inondation très présent sur la basse vallée. Ces mesures portent sur la réduction du risque, la prévention des crues et la gestion de crise ;

- Entretien, gestion et sensibilisation

Les actions de ce volet portent sur la communication envers les acteurs et le public de la basse vallée (dont les scolaires) et le suivi des opérations par l'Observatoire et les groupes-SAGE.

Il a pour rôle de mettre en œuvre un programme d'actions répondant aux objectifs de SAGE et est également cohérent avec les objectifs des autres démarches engagées sur le territoire.

Les objectifs de ce contrat de rivière se déclinent en actions regroupées en trois volets

Synthèse :


L'aire d'étude appartient au bassin Rhône-Méditerranée. Elle est concernée par le SDAGE, qui fixe des objectifs de qualité à atteindre et le SAGE « Nappe et Basse Vallée du Var » qui identifie plusieurs enjeux.

Le contrat de rivière « Nappe et Basse Vallée du Var » est également défini sur l'aire d'étude.

Les orientations fondamentales des différents outils de gestion de l'eau identifiés, notamment les prescriptions du SDAGE du bassin Rhône-Méditerranée, seront à respecter.

8.6.7 L'air

Les aspects spécifiques à la qualité de l'air sont traités au chapitre 8.4.7 - Qualité de l'air.

	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 348 sur 400

8.7 LES BIENS MATERIELS, LE PATRIMOINE CULTUREL ET PAYSAGE

8.7.1 Paysage

a. Grand paysage

Source : DREAL - Atlas des paysages des Alpes-Maritimes

L'aire d'étude s'inscrit dans l'unité de paysage de la Basse vallée du Var, ancienne frontière qui est devenue un couloir de développement où l'urbanisation se partage l'espace avec l'agriculture et le fleuve.

D'après l' « atlas et politique du paysage pour les Alpes-Maritimes », les axes de réflexion du schéma d'intentions paysagères pour la Basse Vallée du Var sont :

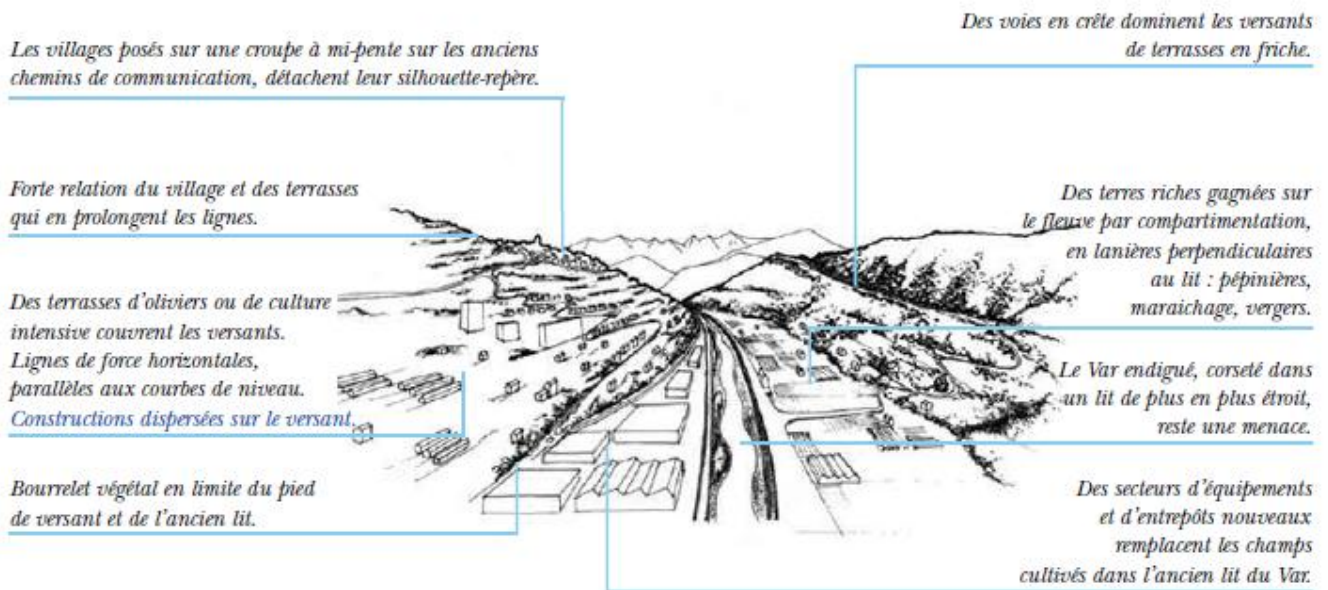
- Les rivières et les voies de communications, liens des paysages départementaux (axe 1) :
 - Maintenir et valoriser les fleuves et les rivières comme charpente des paysages départementaux ;
 - Mettre en valeur ou reconquérir les axes de perception majeurs ;
 - Améliorer la gestion du paysage routier ;
- L'Opération d'Intérêt National (OIN) : construire l'Eco-Vallée, projet équilibré entre la ville bâtie et la trame verte (axe 4) :
 - Maintenir l'intégrité et la fonction du lien du fleuve ;
 - Dessiner le projet paysager des versants ;
 - Construire une image urbaine de la ville linéaire de la vallée.

Les enjeux définis pour cette zone sont, entre autres :

- L'organisation de l'aménagement de la Basse Vallée du Var par le projet d'intérêt national (forte pression sur l'espace) ;
- La prise en compte du développement d'une urbanisation dispersée sur les versants.

Les tendances d'évolution au sein de l'entité paysagère sont :

- Des terres riches gagnées sur le fleuve par compartimentation, en lanière perpendiculaires au lit pépinières, maraîchage, vergers ;
- Des secteurs d'équipements et d'entrepôts nouveaux remplaçant les champs cultivés dans l'ancien lit du Var ;
- Des constructions dispersées sur le versant ;
- Des terrasses d'oliviers ou de culture intensive couvrant les versants.



Source : Atlas et politique du paysage pour les Alpes-Maritimes
 Figure 115 : Présentation des tendances d'évolution paysagères

Au fil du temps, le paysage est devenu moins lisible, suite à la déprise agricole, au développement important d'urbanisation et des activités dans la vallée. L'orientation Nord-Sud de la vallée cloisonne et concentre le développement des activités le long du lit du fleuve.

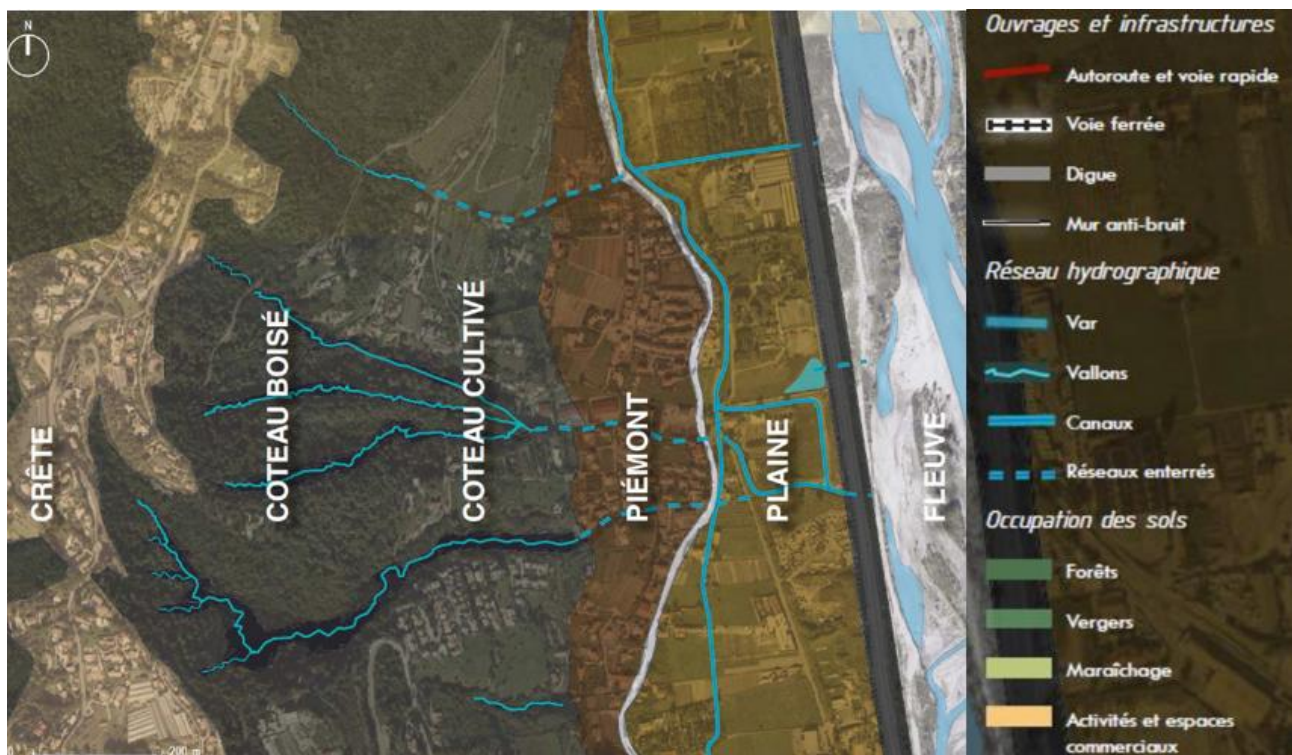




Figure 116 - Structure du paysage local

Source : Étude urbaine, Dialogue Urbain, Agence Babylone, Artélia, PhRi Strategy, Février 2015

b. Évolutions du paysage

La plaine du Var subit depuis quelques décennies une mutation profonde. Le coteau fait l'objet d'un mitage et se décompose petit à petit.

La Baronne se situe précisément à la rencontre entre le coteau pour partie encore boisé et cultivé, remarquable sur le plan paysager, et la plaine où des activités diverses donnent l'impression d'avoir été posées là, au gré des opportunités.

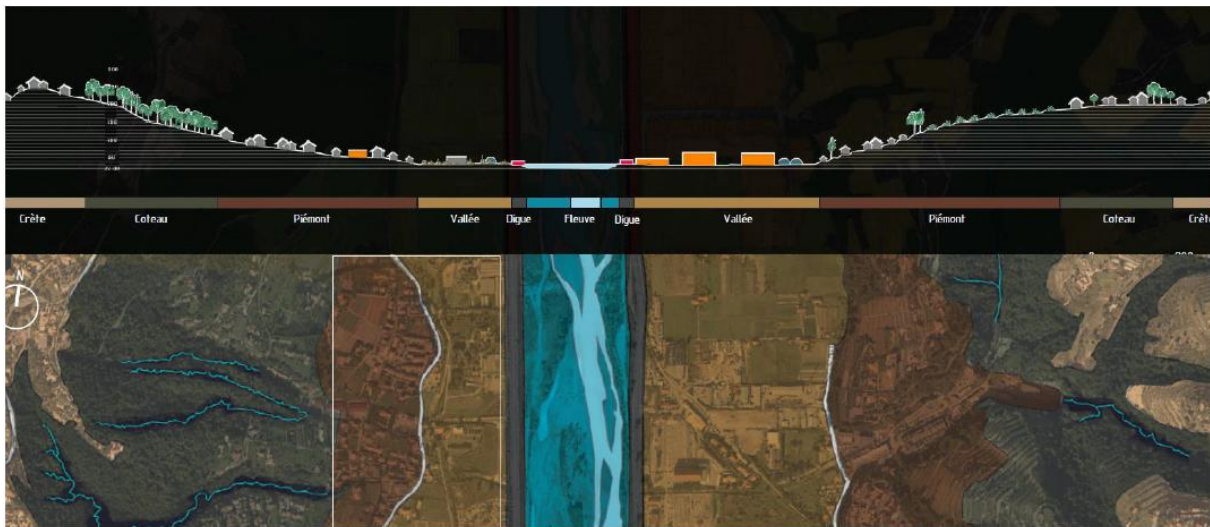
Sur le coteau comme en plaine, on constate la disparition progressive et au coup par coup de l'agriculture et de la structure du paysage ancestral.

Aujourd'hui, le périmètre d'étude présente un tissu mixte qui emprunte des références, à l'activité, à l'agriculture, au pavillonnaire et offre quelques amorces d'agrégation.

c. Structure du paysage local

La zone d'étude se situe dans la plaine alluviale du Var, dans un espace relativement ouvert. Le paysage local est structuré en 3 principaux éléments qui rentrent dans la composition paysagère du secteur de la Baronne : l'eau, les coteaux boisés et les vergers en restanques :

- L'eau est un élément du patrimoine culturel et régional qu'on retrouve à toutes les échelles du paysage ;
- Les coteaux boisés : une nature sauvage encore partiellement préservés marque fortement la partie haute des coteaux. Les boisements sont principalement constitués de pinèdes. ;
- Les vergers en restanques : les restanques en retenant les produits du ravinement des coteaux, ont permis à une agriculture architecturée, constituée d'oliviers et d'agrumes en terrasses, d'occuper et de mettre en valeur le relief. Tout en jouant le même rôle d'accueil du végétal, elles sont aujourd'hui des éléments constitutifs du paysage local et caractéristiques de son identité.



Source : Notice d'impact Aménagement des espaces publics de La Baronne (Ingérop, décembre 2015)

Figure 117 : Structure paysagère locale

Le secteur de la Baronne est constitué :

- d'un centre ancien autour duquel s'est développé un tissu urbain composé de petits collectifs et d'un habitat individuel groupé (voir paragraphes , 8.4.2b et Figure 34 précisant le développement urbain de la zone d'étude),
- d'anciennes terres agricoles récemment construites ou encore utilisées (voir paragraphes 8.4.1g, 8.4.2b et Figure 42 présentant le fonctionnement agricole de la zone d'étude).

Le développement urbain de La Baronne s'est établi autour de la RM 2209, qui dessert des fonctions essentiellement commerciales, mais aussi des zones d'habitat plus ou moins diffuses par endroits. Ces fonctions récentes sont intercalées au sein d'un secteur traditionnellement dévolu à l'agriculture. La structure des alignements d'agrumes, d'oliviers et les mimosas reste dominante dans la perception paysagère du site.

d. Perceptions visuelles

Perceptions visuelles éloignées

La plaine du Var subit depuis quelques décennies une mutation profonde.

Le coteau fait l'objet d'un mitage et se décompose petit à petit.


La Baronne se situe précisément à la rencontre entre le coteau pour la partie encore boisé et cultivé, remarquable sur le plan paysager, et la plaine où des activités diverses dont l'impression d'avoir été posées là, au gré des opportunités.

Sur le coteau comme en plaine, on constate la disparition progressive et au coup par coup de l'agriculture et de la structure du paysage ancestral.

Le périmètre de la zone d'étude présente un tissu mixte qui emprunte des références, à l'activité, à l'agriculture, au pavillonnaire et offre quelques amorces d'agrégation.

En raison de la configuration du site et de son implantation en fond de vallée, les perceptions visuelles éloignées du site, depuis les coteaux ne sont pas négligeables.

Depuis le versant de La Gaude, à l'Ouest de la zone d'étude, les perceptions lointaines sont atténuées par les cultures d'oliviers et d'agrumes comme par le bâti.

	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 352 sur 400



Source : Notice d'impact Aménagement des espaces publics de La Baronne (Ingérop, décembre 2015)

Figure 118 : Vue sur l'aire d'étude depuis les coteaux de la Gaude

Perceptions visuelles proches

Au Nord, la limite du projet est matérialisée par un chemin en bordure du canal de décharge. Les vues sont ouvertes vers le site et les nouvelles installations du CREAM.




Figure 119 - Limite Nord de la zone de projet – vue vers la RM6202 bis © EGIS 2019

À l'Ouest, la RM 2209 et le front bâti de La Baronne construit en bordure de cet axe sont en situation de surplomb par rapport à la plaine du Var, dès lors ces points de vue offrent des ouvertures visuelles (parfois très larges) sur l'aire d'étude.



Figure 120 - Limite Sud-Ouest © EGIS 2019

	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 353 sur 400

On remarquera toutefois, que la végétation qui s'est développée sur les talus et sur les berges du canal des Iscles sous la forme d'un rideau arbustif ou arboré permet d'atténuer ces perspectives mais sans les occulter complètement en raison de l'état clairsemé de cette végétation.


À l'Est, la RM 6202 bis offre également des perspectives visuelles sur le site mais la route étant aménagée sensiblement au même niveau que l'aire d'étude, les perspectives sont rasantes et rapidement limitées par les aménagements paysagers qui bordent la voie puis par la végétation périphérique et les constructions et installations diverses au sein de l'aire d'étude.



Figure 121 - Perception du site depuis la voie verte au Sud © EGIS 2019



Figure 122 - Perception du site depuis la voie verte depuis l'Est © EGIS 2019

	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 354 sur 400

e. Sensibilité du milieu pour le giratoire

La zone d'étude est située dans la famille M de l'atlas paysager des Alpes-Maritimes : la basse vallée du Var. Parmi les axes de réflexion du schéma d'intentions paysagères pour cette zone se trouvent la mise en valeur/reconquête des axes de perceptions majeures, et l'amélioration de la gestion du paysage routier.

Le projet s'insère dans un site périurbain et ouvert où les perceptions visuelles existantes proches sont relativement importantes, notamment depuis les axes de circulation que sont les RM 6202bis et RM 2209, mais également depuis certaines habitations du quartier de La Baronne ou les activités de la zone industrielle de Saint-Laurent au niveau des Iscles. La voirie, avec la RM6202bis, est un élément marquant du paysage proche, au même titre que certains espaces à vocation agricole.

Les perceptions visuelles plus éloignées ne sont pas négligeables. Le site du projet est visible depuis les versants Ouest, et plus faiblement depuis la rive gauche du Var.

Synthèse :

L'aire d'étude s'inscrit dans l'unité de paysage de la Basse vallée du Var, ancienne frontière devenue un couloir de développement où l'urbanisation se partage l'espace avec l'agriculture et le fleuve.

Au fil du temps, le paysage est devenu moins lisible, suite à la déprise agricole, au développement important de l'urbanisation et des activités dans la vallée.

Depuis le versant de La Gaude, à l'Ouest, les perceptions lointaines sur l'aire d'étude sont atténuées par les cultures d'oliviers et d'agrumes comme par le bâti.

La RM 2209 et le front bâti de La Baronne construit en bordure de cet axe sont en situation de surplomb par rapport à la plaine du Var, dès lors ces points de vue offrent des ouvertures visuelles sur l'aire d'étude. La végétation qui s'est développée sur les talus et sur les berges du canal des Iscles sous la forme d'un rideau arbustif ou arboré permet d'atténuer ces perspectives mais sans les occulter complètement en raison de l'état clairsemé de cette végétation.


L'insertion paysagère du projet est un enjeu fort à prendre en compte, au regard de la topographie plane du site et des ouvertures visuelles depuis les reliefs.

8.7.2 Urbanisme et planification urbaine

a. Contexte urbain et projet de territoire

Source : PLU de La Gaude – Rapport de présentation - 2013

Le secteur « stratégique » de la Plaine du Var a reçu d'Opération d'Intérêt National (OIN) par décret en 2008, appelée Eco-Vallée. Cette opération d'intérêt national est portée par un partenariat entre la Région PACA, le Département des Alpes Maritimes, l'EPA Plaine du Var, la Métropole Nice Côte d'Azur.

	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 355 sur 400

L'ambition de cette Eco-Vallée est de proposer un autre modèle de développement et d'urbanisme : redonner à la vallée du Var sa cohérence et sa lisibilité, lui restituer ses qualités fondamentales de nature et de vie quotidienne, tout en permettant à la métropole de bénéficier d'un surcroît de dynamisme économique et d'un plus grand rayonnement national et international.

Cette ambition se traduit par des opérations prioritaires thématiques du point de vue économique sans pour autant remettre en cause le principe de la mixité des fonctions qui est un des éléments fondateurs de l'Eco-Vallée :

- un pôle tertiaire et un centre des expositions d'envergure européenne sur Grand Arénas, qui profite de la proximité directe avec le premier grand pôle multimodal de la métropole,
- un pôle de recherche et d'innovation notamment axé sur le développement durable et la santé sur Nice Méridia, technopole urbaine,
- un site pour les locaux d'activités et pour la logistique à La Baronne dans son dialogue avec l'autre rive, incluant les futurs Marchés d'Intérêt National (MIN) d'Azur (relocalisation des activités du MIN de Nice) et permettant d'engager concrètement la nouvelle politique agricole dont la Plaine du Var a besoin.

L'opération d'aménagement de la Baronne s'inscrit au sein de cette Eco-Vallée. Elle correspond à l'une des quatre premières opérations prioritaires de ce projet de territoire :


- Le Grand Arénas sur la commune de Nice,
- Nice Méridia sur la commune de Nice,
- **La Baronne** sur les communes de La Gaude et de Saint-Laurent-du-Var et dans le cadre du pôle inter-rive de La Baronne-Lingostière, l'aménagement du quartier Lingostière à Nice,
- L'éco-quartier de Saint-Martin-du-Var.

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

Ces périmètres opérationnels s'intègrent pleinement au cadre de réflexion, de principes et d'action que constitue le projet de territoire. Leur localisation et leur programmation urbaine ont été identifiées afin de produire un effet de levier maximal sur l'aménagement de la Plaine, sur le développement économique de l'ensemble de l'Eco-Vallée et de l'aire urbaine niçoise et d'enclencher la nécessaire restauration des grands équilibres écologiques.

Bénéficiant d'une position stratégique, desservi par la RM 6202 bis qui la connecte à l'A8, le secteur de la Baronne, actuellement faiblement bâti, présente un fort potentiel de développement à mettre en valeur.

L'opération de La Baronne s'articule autour de la modernisation des Marchés d'Intérêt National d'Azur (MIN). Il s'agit d'y développer de l'immobilier d'entreprises ainsi que des activités connexes au MIN. Le Programme d'Accompagnement Immobilier (PIA) s'inscrit dans la continuité du MIN, en complétant l'offre en activités de logistiques et en bureaux. Le projet prévoit également l'implantation du siège de la Chambre d'Agriculture et des activités

	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 356 sur 400

qui lui sont liées ainsi que du CREAM (dont la construction est finalisée sur le site). Cette opération vise à :

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

Synthèse :

Le projet d'aménagement du nouveau MIN de Nice ainsi que le PIA (logistique et bureaux) s'inscrivent au cœur du projet de territoire de l'Eco-Vallée, dont l'opération d'aménagement de la Baronnie constitue l'une des opérations prioritaires.

b. Documents stratégiques pour le développement territorial

Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes Maritimes

La DTA des Alpes-Maritimes a été approuvée par décret en Conseil d'État le 2 décembre 2003.

Le site du projet se localise dans le territoire de la Basse Vallée du Var. La DTA définit la Basse Vallée du Var comme un secteur stratégique pour l'aménagement et le développement des Alpes-Maritimes, du fait de sa situation géographique, depuis l'embouchure du fleuve jusqu'à sa confluence avec la Vésubie. Elle constitue l'articulation principale du département, l'axe naturel vers lequel converge la plupart des vallées du Haut-Pays (Estéron, Haut-Var, Tinée et Vésubie).

Située au centre de l'agglomération azurienne, la Basse Vallée du Var concentre à son embouchure les infrastructures majeures des Alpes-Maritimes : l'aéroport de Nice Côte d'Azur, la voie ferrée, l'autoroute A8 et les routes départementales du littoral ou celles desservant la vallée.

Cet espace stratégique offre, le plus souvent, l'image d'une entrée de ville où une urbanisation utilitaire s'est développée de façon relativement anarchique. Sa restructuration et sa requalification sont envisagées au travers de deux axes : la prévention des risques naturels, notamment le risque inondation provenant du Var et des vallons adjacents, et l'aménagement de la vallée.

La DTA fixe les objectifs de cet aménagement, à savoir :

- Transformer « l'espace-coupure » en « espace-lien » au centre de l'agglomération azurienne, en s'appuyant sur la double structure plaine/coteau et rive droite/rive gauche.
- Assurer un équilibre entre les besoins d'espace liés au fonctionnement de l'agglomération et le maintien d'espaces naturels et agricoles.
- Permettre, par des densités significatives, une gestion économe de l'espace qui s'appuie sur l'organisation du réseau de transport en commun.

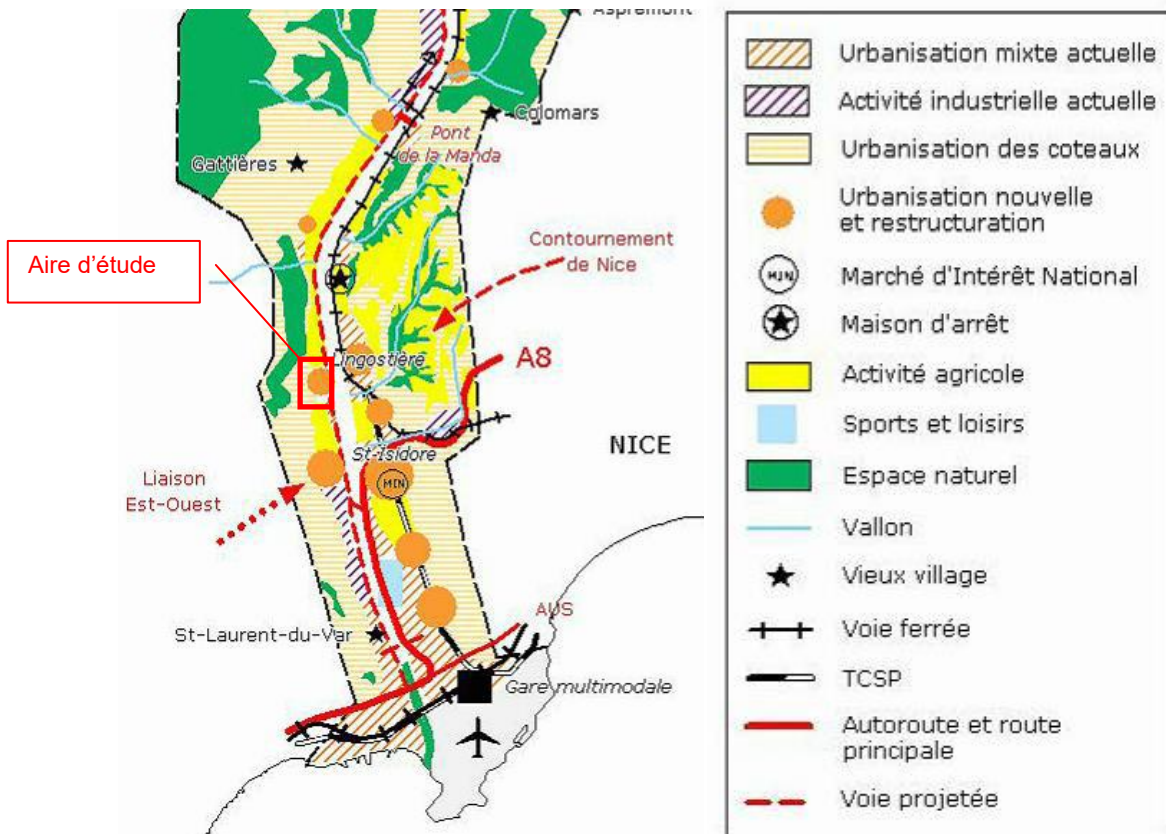


Figure 123 : Orientations pour l'aménagement de la basse vallée du Var (extrait DTA, 2003)

Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)

Le périmètre de l'opération est concerné par le Schéma de Cohérence Territoriale de Nice Côte d'Azur. Le périmètre du SCOT de l'agglomération Nice Côte d'Azur a été défini par un premier arrêté préfectoral le 25 juillet 2003.


Suite à la création de la Métropole Nice Côte d'Azur au 1er janvier 2012, le périmètre du SCOT a évolué. Le nouveau périmètre du SCOT a été arrêté le 4 avril 2013.

À ce jour, aucun SCOT n'est approuvé sur l'aire d'étude. La procédure d'élaboration du SCOT de la Métropole Nice Côte d'Azur est en cours.

Ce document de planification a pour objectif de fixer les grandes orientations pour l'aménagement de territoire à l'horizon 2025. Il permettra de mettre en cohérence l'ensemble des politiques publiques en matière d'aménagement et de développement durables du territoire. Son élaboration est inscrite dans l'Agenda 21.

Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

Le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) porte la stratégie régionale pour un aménagement durable et attractif du territoire. A cette fin, il définit des objectifs et des règles à moyen et long terme (2030 et 2050) à destination des acteurs publics de la région en définissant des objectifs et des règles se rapportant à onze domaines obligatoires.

	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 358 sur 400

Le SRADDET est rendu obligatoire par la loi du n° 2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation territoriale de la République. Il a adopté en assemblée plénière, le 26 juin 2019 avant d'être soumis à l'approbation de l'Etat par arrêté Préfectoral.

Pour limiter la multiplication des documents sectoriels et renforcer la lisibilité de l'action publique régionale, le SRADDET rassemble d'autres schémas et plans auxquels il se substitue. Il constitue une occasion rare de bâtir un nouveau modèle d'aménagement du territoire en coordonnant l'action régionale dans les onze domaines définis par la loi.

A la différence de son prédécesseur (le schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire), le SRADDET est prescriptif. Ses objectifs s'imposent dans un rapport de prise en compte.

Les règles, elles, s'imposent dans un rapport de compatibilité, ce qui est plus contraignant. Les documents concernés (SCOT, à défaut PLU et cartes communales, Chartes de PNR, PCAET et PDU) ne doivent pas compromettre ou contrarier leur application ; ils adaptent, précisent ces règles à leur échelle.

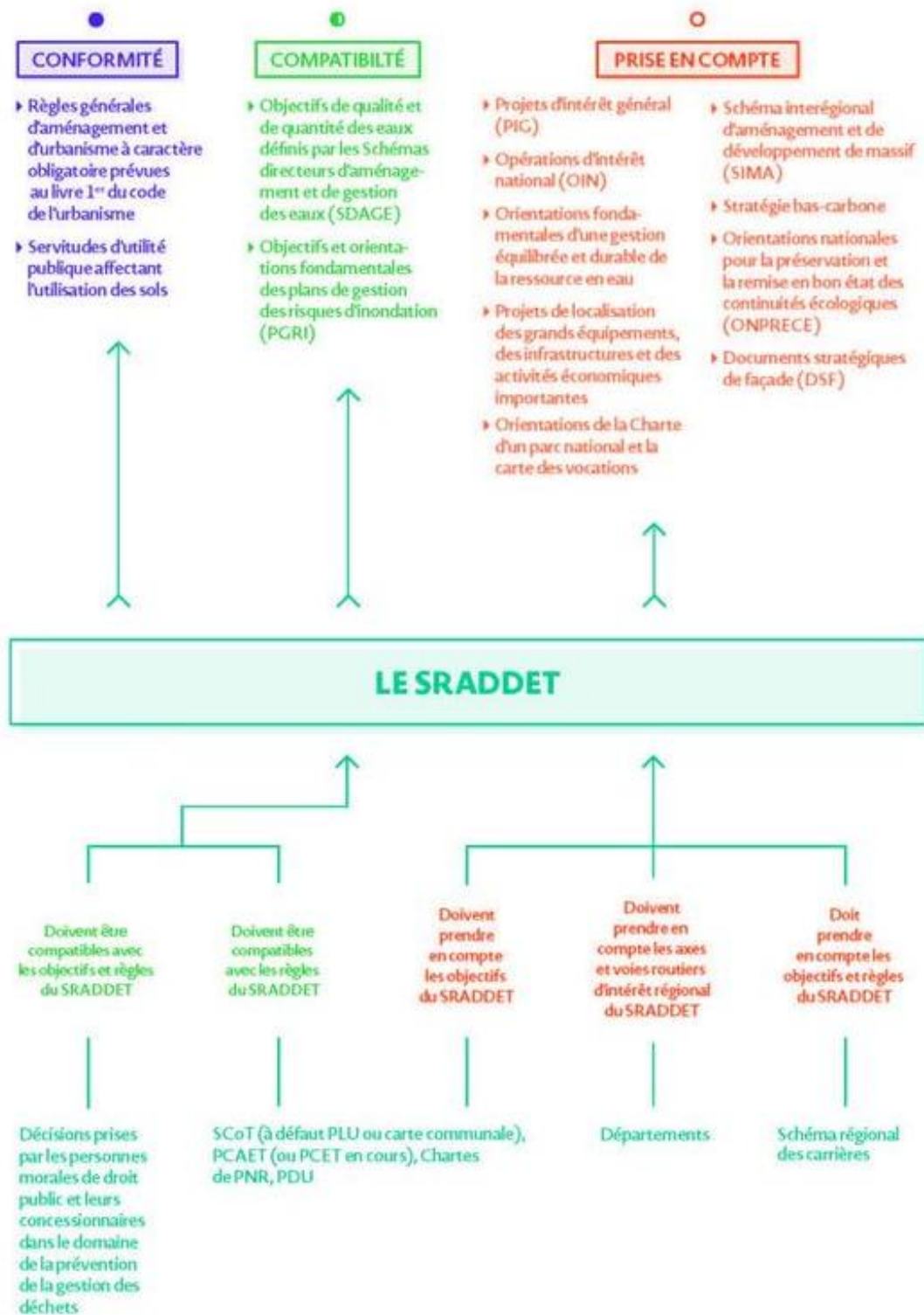



Figure 124 : Articulation du SRADDET

Synthèse :

Le secteur de La Baronne est identifié dans la DTA au sein du secteur stratégique de la Basse Vallée du Var comme un espace d'urbanisation nouvelle et de restructuration.

	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 360 sur 400

c. Document d'urbanisme intercommunal : Plan Local d'Urbanisme métropolitain (PLUm)

Source : Métropole Nice Côte d'Azur

Depuis le 1^{er} janvier 2014, les communes de la Plaine du Var font partie de la Métropole Nice Côte d'Azur et seront donc à terme soumises au PLU métropolitain, prescrit par délibération du Conseil métropolitain du 15 décembre 2014. L'enquête publique s'est déroulée jusqu'au 19 juin 2019. L'approbation de ce document par le Conseil Métropolitain est attendue pour septembre 2019.

La création du MIN est inscrite dans les orientations du PADD du PLUm (2017) :

- 1.6. Préserver et promouvoir une agriculture métropolitaine locale, cohérente et solidaire
 - Favoriser la mise en place d'une nouvelle plateforme agro-alimentaire, sur une quinzaine d'hectares, à proximité des secteurs de production. Ce projet facilitera la distribution de produits locaux, couplée aux fonctions traditionnelles d'un marché de gros. Il devra s'appuyer sur le CREAM (Centre de Recherche et d'Études Agronomiques Méditerranéen) de la Chambre d'Agriculture, et regroupera les MINs de nouvelle génération sur le site de la Baronne en un outil moderne et performant,
- 1.9. Développer l'Eco Vallée, Opération d'Intérêt National
 - Permettre la réalisation des opérations d'aménagement prioritaires de l'Établissement Public d'Aménagement Eco-Vallée – Plaine du Var, exemplaires en matière de développement durable : notamment Grand Arénas, Technopole Nice MERIDIA, Ecoquartier de la digue à Saint-Martin-du-Var (opération hors maîtrise d'ouvrage EPA), et plateforme agroalimentaire de La Gaude, générant 20 000 emplois dans les prochaines années, Bréguières à Gattières, Coteaux du Var à Saint-Jeannet et ce, en complément du développement de l'agriculture dans la vallée et ses coteaux.

Synthèse :


La création du MIN est inscrite dans les orientations du futur PLUm de Nice Côte d'Azur. La réalisation du Programme Immobilier d'Accompagnement (PIA) s'inscrit en cohérence avec ces orientations, en raison de sa complémentarité avec les activités du MIN.

d. Plan Local d'Urbanisme

Le plan local d'urbanisme de la commune de La Gaude a été approuvé le 21 juin 2013 et modifié le 19 février 2016 par délibération du Conseil Métropolitain. Le PLU a fait l'objet de deux modifications. La dernière modification en date a été approuvée le 1^{er} février 2018.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Le PADD de la commune de La Gaude repose sur cinq orientations :

	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 361 sur 400


- **Orientation n°1** : Protéger l'environnement et valoriser le cadre de vie.
Dans la plaine du Var, il s'agira de préserver une agriculture d'excellence, d'affirmer des coupures d'urbanisation à l'échelle de la vallée du Var et de mettre en valeur les coulées vertes et bleues.
- **Orientation n°2** : Maîtriser le développement communal.
Il est notamment prévu de créer au hameau de La Baronne un véritable éco-quartier :
 - Structurer et densifier l'urbanisation existante en développant des formes urbaines plus compactes et des hauteurs plus importantes, en relation avec l'échelle des projets structurants prévus sur la vallée du Var.
 - Assurer la qualité architecturale et concilier les objectifs de densité, de développement environnemental et de haute qualité environnementale.
 - Poursuivre la valorisation des espaces publics.
 - Inciter à la création de commerces, services et équipements collectifs nécessaires aux habitants du quartier.
- **Orientation n°3** : Satisfaire aux besoins présents et futurs en matière d'habitat dans le respect des équilibres recherchés.
- **Orientation n°4** : Développer le tissu économique tout en préservant le cadre et la qualité de vie.
L'objectif est de contribuer à renforcer les principaux moteurs du dynamisme économique, notamment :
 - En accueillant, sur les Plans du Var, la plateforme agro-alimentaire permettant notamment le transfert du MIN actuel, et l'installation d'activités économiques et d'équipements collectifs divers.
 - En maintenant les activités agricoles sur la plaine du Var, conformément aux orientations de la DTA.
- **Orientation n°5** : Favoriser de nouvelles logiques de déplacements.
Améliorer l'accessibilité en diversifiant les modes de transport alternatifs à la voiture. Notamment prévoir la desserte de la plate-forme agro-alimentaire par la requalification des voies existantes et la création de nouvelles voies, ou d'infrastructures de desserte, et créer une liaison entre La Baronne et le site IBM/Montgros.

Synthèse :

Le projet est identifié dans les orientations n°2 ,4 et 5 du PADD de la commune de Gaude. L'aménagement du MIN et du PIA contribue à renforcer le dynamisme économique de la commune.

Le zonage

L'aire d'étude se situe majoritairement en zone IIAU.

	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 362 sur 400

La **zone IIAU** délimite les secteurs à caractère naturel de la commune, non équipés, destinés à être ouverts à l'urbanisation, à moyen terme. Elle est située sur les Plans du Var. Sa vocation est à usage d'activités agro-alimentaires. Cette zone est subordonnée à des orientations d'aménagement. L'article R.123-6 du code de l'urbanisme précise que les orientations d'aménagement et le règlement définissent les conditions d'aménagement et d'équipement de la zone.

L'extrémité Nord-Ouest se situe en zone A : il s'agit de l'emprise du Centre de Recherche et d'Expérimentations Agricoles Méditerranéen (CREAM).

La **zone A** correspond aux zones agricoles de la commune et aux jardins familiaux situés sous le village. Certains terrains compris dans la zone A peuvent être soumis à des risques naturels.

L'extrait du plan de zonage est présenté sur la figure suivante.

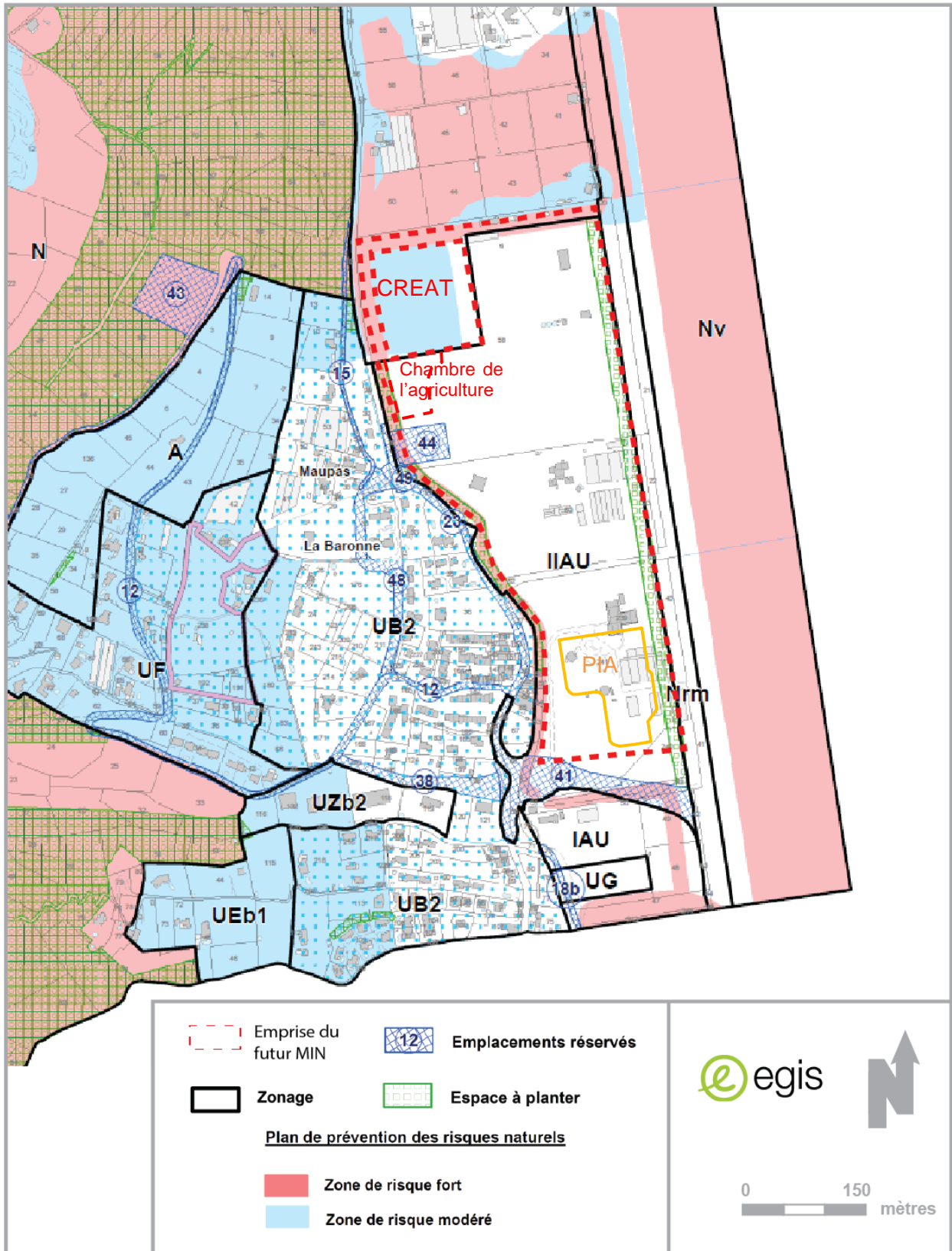



Figure 125 : Extrait du plan de zonage du PLU de La Gaude

	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 364 sur 400

Le règlement de zones

ZONE IIAU

Article IIAU 1 – occupations et utilisations interdites

Toutes les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article 2 sont interdites.

Article IIAU 2 – occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

Hors des zones soumises à des risques naturels :

Sont autorisés, sous réserve de la réalisation des équipements d'infrastructure (alimentation en eau, assainissement, voirie) :

- Les constructions nécessaires aux activités administratives et de logistique liées aux organisations professionnelles agricoles,
- **Les constructions et installations liées et nécessaires au fonctionnement du Marché d'Intérêt National (notamment les commerces et services tels que restauration, station-service, services bancaires, etc.),**
- **Les constructions et installations liées aux activités agro-alimentaires,**
- **Les constructions à usage d'activités de grossiste et de logistique,**
- Les constructions à usage d'habitation, si elles sont directement liées et nécessaires au fonctionnement, à la gestion, à la surveillance des occupations, installations et constructions autorisées dans la zone,
- **Les installations classées nécessaires au fonctionnement de la plateforme agro-alimentaire,**
- **Les aires et les constructions à usage de stationnement nécessaires aux activités de la zone.**
- Les affouillements et exhaussements du sol, liés et nécessaires aux constructions et leur desserte, installations, infrastructures autorisées dans la zone.
- Les installations et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services techniques.

ZONE A

Article A 1 – occupations et utilisations interdites

Toutes les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article 2 sont interdites.

Article A 2 – occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

Ne sont autorisées, à l'exception de la zone Ac :

- les installations et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ;
- les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole, et à condition : qu'elles soient autorisées par l'étude "mouvements de terrain" et le PPR et qu'elles respectent les prescriptions de la dite étude et dudit plan ;
- les travaux, aménagements destinés à pallier les risques.

Les espaces boisés classés

Aucun EBC n'est présent dans la zone d'étude.

Néanmoins, en zone IIAU, un **espace à planter** est identifié le long de la RM6202bis sur la partie Est de la zone d'étude. Le règlement du PLU indique que ces espaces correspondent aux surfaces aménagées pour la mise en valeur paysagère et le maintien des perspectives visuelles et répondent aux principes ou traitements des entrées de ville.

Ils devront être libres de tout bâtiment, néanmoins, ils pourront accueillir des voiries d'accès interne, des aires de stationnement, des cheminements piétons, des bassins de rétention. Ils devront être constitués d'arbres de haute futaie et d'arbustes permettant de constituer un masque végétal.

Les emplacements réservés

Deux emplacements réservés sont recensés au sein de la zone d'étude (cf. Figure 125 : Extrait du plan de zonage du PLU de La Gaude).

n°ER	Objet	Nature	Bénéficiaire	Surface (m ²)
41	Création d'un échangeur routier à La Baronne	Ouvrage public	Métropole	14394
44	Création d'un jardin public	Ouvrage public	Commune	3110

Tableau 61 : Emplacements réservés à proximité du site

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

OAP du site de la Baronne

L'aire d'étude est incluse dans le périmètre de l'OAP n°1 du site de La Baronne. Le parti pris d'aménagement retenu par la commune et la Métropole Nice Côte d'Azur est traduit dans les orientations d'aménagement et de programmation suivantes :


- Créer un pôle d'excellence agro-alimentaire et horticole structuré autour de la nouvelle plateforme et de ses activités annexes de logistique tout en s'appuyant sur l'agriculture locale et conforme aux principes d'aménagement de l'OIN de la Plaine du Var ;
- Générer une offre attractive en matières de locaux d'activités ;
- S'appuyer sur la qualité paysagère du site

OAP du quartier de La Baronne

La zone d'étude se situe en limite du périmètre de l'OAP n°2 du quartier de La Baronne. D'une superficie d'environ 15,4 ha, le périmètre de l'OAP est localisé à l'Ouest de la route des Gattières. L'objectif est d'aménager ce quartier par un projet d'ensemble répondant aux besoins en matière de logements, en créant les conditions de desserte adaptées.

Les servitudes d'utilité publique

La zone d'étude est concernée par les servitudes d'utilité publique suivantes :

	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 366 sur 400

- les servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection des centres de réception contre les perturbations électromagnétiques – zones de protection de 1500 m (PT1). L'ensemble de la zone d'étude est localisé dans ce périmètre,
- les servitudes résultant du Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles inondation (PPRI) – PPR inondation de la basse vallée du Var (PM1) :
 - une marge de recul de 5 m de part et d'autre du canal des Iscles en zone R3.
- les servitudes résultant du Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles d'incendies de forêt (PPRIF) (PM1) :
 - l'extrémité Nord-Ouest du site est localisée en zone B2 de risque faible,
 - le reste de la zone d'étude est en zone NCR (zone non réglementée par le PPRIF).
- les servitudes relatives à l'établissement des canalisations électriques : servitudes d'ancrage, d'appui, de passage, d'élagage et d'abattage des arbres (I4) – ligne aérienne 225 000 Volts Lingostière/Roumoules. La zone d'étude est située à environ 50 m de cette servitude.

Synthèse :

Le PLU de La Gaude identifie le site de La Baronne comme espace d'urbanisation nouvelle et de restructuration.

L'opération d'aménagement et les constructions programmées se situent en zone IIAU, dont le règlement autorise la construction et les installations liées MIN, ainsi que les constructions à usage d'activités de grossiste et de logistique, ce qui correspond à la vocation du PIA.

Le site de La Baronne est concerné par deux emplacements réservés (échangeur routier et jardin public).

En zone IIAU, la frange paysagère s'inscrit dans un espace à planter.

La zone d'étude est concernée par des servitudes d'utilité publique : canalisations électriques, transmissions radioélectriques, PPRI (marge de recul de 5 m de part et d'autre du canal des Iscles) et PPRIF (risque d'incendie faible au Nord-Ouest).

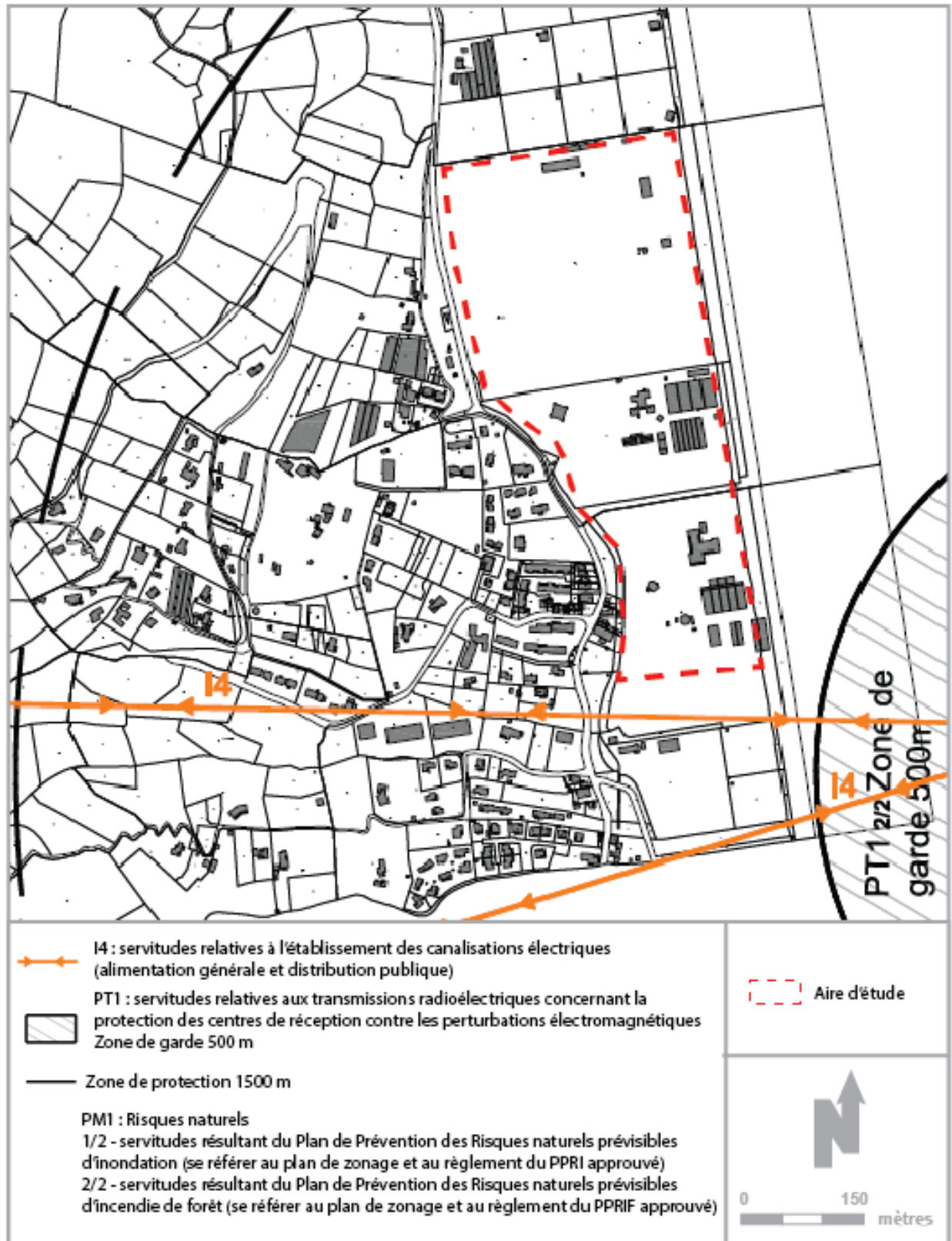



Figure 126 : Extrait du plan des servitudes d'utilité publique du PLU de La Gaude

	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 368 sur 400

e. Projets urbains et perspectives de développement

ZAC Coteaux du Var à Saint-Jeannet

Source : Avis de l'Autorité Environnementale relatif au projet de création de la ZAC des Coteaux du Var à Saint-Jeannet – 2017

Un projet de zone d'aménagement concertée (ZAC) est présent au nord-est la commune de Saint-Jeannet au lieu-dit « Les Coteaux du Var ». Le projet s'inscrit dans l'aménagement de la plaine du Var projeté par l'EPA Eco-vallée Plaine du Var. Le secteur des Coteaux du Var est identifié comme un secteur à enjeu de développement, lien entre la plaine du Var et les coteaux.

Le programme prévisionnel d'aménagement de la ZAC prévoit sur 12 ha, environ 32 000 m² de surface de plancher de logements, dont 33% de logement locatif social. La maîtrise d'ouvrage est assurée par l'EPA de la Plaine du Var.

La concertation s'est déroulée du 15 septembre 2016 au 27 octobre 2017 et a été reprise du 23 août 2018 au 9 octobre 2018.

Siège de la Chambre d'Agriculture

Sources : Dossier du mois – Chambre d'agriculture des Alpes-Maritimes, octobre 2015 ; Rapport de présentation du PLU de La Gaude

Les locaux actuels de la Chambre d'Agriculture sont situés sur le MIN actuel, et plus précisément sur le MIN Fleur.

La Chambre d'Agriculture souhaite reconstruire, au Nord de la zone d'étude, son siège dans un bâtiment innovant en matière d'agroécologie sur environ 2000 m².

Le projet prévoit également la construction de bureaux, d'une salle de réunion et de logements liés au CREAM et à l'exploitation de la station expérimentale.

Cette structure permettra de regrouper les Organisations Professionnelles Agricoles (OPA) en vue notamment de créer une « Maison de l'agriculture ».

Le projet et son calendrier ne sont pas arrêtés à ce jour.

Aménagement du secteur Lingostière Sud

Source : Etude d'impact Amélioration des déplacements depuis la rive droite du Var


Face à la Baronne, en rive gauche du Var, une réflexion est en cours permettant de fixer, pour le secteur de Lingostière, des orientations d'aménagement en continuité du projet de recomposition du site commercial, afin de créer un pôle à vocation économique dominante. Initiée dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National Nice Eco-vallée, cette opération consiste en l'aménagement d'un secteur dédié à l'activité économique non commerciale associée à du logement à haute qualité environnementale (dont 35% logements sociaux) en pied du coteau de Lingostière.

La livraison est prévue aux environs de 2025.

Développement du hameau de la Baronne

Source : PADD de la commune de la Gaude

Cette opération est inscrite au PLU de la commune de La Gaude, qui prévoit de créer au hameau de la Baronne un véritable éco-quartier.

	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 369 sur 400

L'opération d'aménagement de ce secteur a pour ambition de garantir un développement harmonieux. Les objectifs du projet sont de structurer un pôle de vie autour du hameau existant, améliorer les infrastructures et aménager des espaces publics de qualité, développer une offre de 560 logements, dont 35% de logements sociaux sur l'ensemble du secteur, ainsi que des commerces et services de proximité.

Le lancement des procédures nécessaires à la création d'une ZAC sur le périmètre du Hameau de La Baronne a été initié par l'EPA Plaine du Var par délibération du Conseil d'administration en date du 7 mars 2019 (délibération n°2019-005 - Prise d'initiative - Opération d'aménagement du Hameau de La Baronne à La Gaude).

Restructuration du secteur de Sainte Pétronille

Source : PADD de la commune de Saint-Laurent du Var

Cette opération est inscrite au PLU de la commune de Saint-Laurent du Var. Le PADD précise notamment que « la commune entend développer une zone à vocation économique en appui de la centralité urbaine qui sera consolidée autour du hameau de Sainte-Pétronille, limitrophe à La Gaude ».

Identifié comme l'un des 5 pôles de centralité de la commune autour desquels le territoire communal doit se structurer, le pôle les Iscles / Sainte Pétronille s'inscrit en continuité du schéma souhaité par la ville de Saint-Laurent-du-Var à savoir la requalification de la façade Est du territoire et à la dynamique urbaine de la Basse Vallée du Var.

Le secteur de Sainte Pétronille est un quartier urbain partiellement constitué qui s'inscrit en continuité de la commune de la Gaude. La commune fait le choix de renforcer cette centralité dans son P.L.U. (équipements de proximité, amélioration de la desserte...).

Le projet de structuration Sainte Pétronille – la Baronne est porté par l'Établissement Public d'Aménagement de la Plaine du Var.

Pôle d'Échanges Multimodal de Carros

Source : PEM de Carros – Intentions de projet (MNCA – présentation du 28/04/2017)


La charge des grands axes routiers et l'importance des déplacements quotidiens dans le bassin de CARROS font que les directives publiques en matière de déplacements dans ce bassin préconisent :

- l'amélioration du lien de transport entre les deux rives du Var ;
- l'incitation de l'intermodalité ;
- l'augmentation de la part modale des transports collectifs.

La faisabilité d'un pôle d'échanges multimodal à l'entrée de Carros au débouché du Pont de la Manda mettant en relations les deux rives concentrant à elles deux 12 lignes de TC et le chemin de fer de Provence est ainsi étudiée.

Ce projet global comprendra :

- Le Pôle d'échanges multimodal (PEM) :
 - 3 quais de dépose et prise en charge des navettes,
 - 2 aires d'attente pour autobus,
 - 2 quais de prise en charge pour autobus,
 - 1 arrêt de dépose pour autobus.
- Le local de PEM (billetterie et local chauffeurs),
- Le parking-relais,
- La requalification de la route de la Grave,
- La liaison douce Pont de la Manda / PEM / parking relais.

	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 370 sur 400

Orientation d'Aménagement et de Programmation « Les Pugets Nord »

Source : OAP « Les Pugets Nords »

Cette OAP est définie sur la commune de Saint-Laurent-du-Var.

D'une surface d'environ 16 ha, desservi par la RM2209, le secteur des Pugets est situé sur les coteaux ouest du Var, en limite nord de la zone urbaine dense de la commune, à proximité immédiate du grand ensemble des Pugets.

Le développement urbain de ce secteur devra permettre de :

- Trouver une forme d'urbanisation qui respecte le grand paysage du Var et valorise l'histoire agricole du site,
- Bâtir un quartier mixte dans le respect de l'environnement bâti et autour d'une centralité située sur la route des Pugets,
- Préserver une fluidité des modes de déplacements doux au sein du quartier.

Le projet doit permettre de développer à terme environ 500 logements dont 35% de logements locatifs sociaux et 5% de logements en accession sociale.

Les locaux commerciaux, services et activités seront privilégiés à proximité de la nouvelle centralité et le long de la route des Pugets.

Synthèse :

Plusieurs projets urbains sont prévus sur la commune de la Gaude ou sur les secteurs limitrophes.

8.7.3 Patrimoine naturel et historique

Sources : PLU de La Gaude – Rapport de présentation – 2013 et Atlas des patrimoines

Patrimoine archéologique

Aucune Zone de Présomption de Prescription Archéologique n'est définie sur la commune de La Gaude. Huit sites archéologiques sont recensés sur le territoire communal. Aucun n'est présent dans l'aire d'étude. Cette dernière ayant été gagnée sur le lit du Var, la probabilité de présence de vestiges archéologiques peut être considérée comme nulle.

Un diagnostic archéologique a été prescrit au niveau de La Baronne. Cependant, aucun vestige n'a été découvert lors des sondages.

Monuments historiques

Aucun monument historique n'est recensé sur la commune de La Gaude ou à proximité du projet. Le monument historique le plus proche est l'École Freinet, dont le périmètre de protection est à environ 3 km à l'Ouest du projet.

Sites classés et inscrits

Aucun site inscrit ou classé n'est recensé sur la commune de La Gaude.

La protection des sites ne constitue pas un enjeu à l'échelle du projet. Le site le plus proche est le site inscrit « village de Saint-Jeannet » (93106053), à environ 1,7 km au Nord-Ouest.

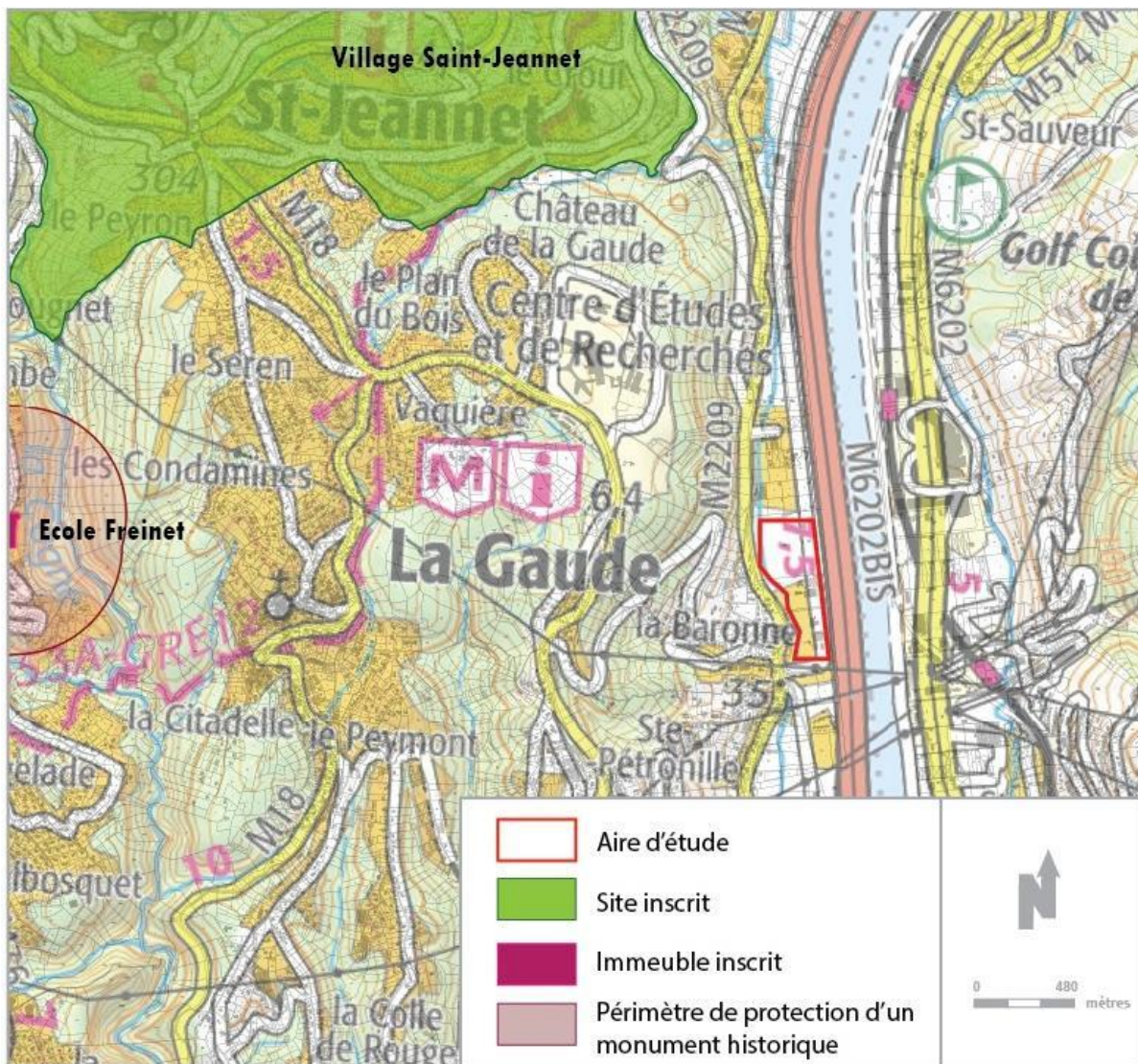


Figure 127 : Patrimoine au droit de l'aire d'étude

Synthèse :

Aucun enjeu particulier lié au patrimoine naturel et historique n'est recensé au sein de la zone d'étude ou à proximité.


Un diagnostic archéologique a été prescrit au niveau de La Baronne. Cependant, aucun vestige n'a été découvert lors des sondages.

8.7.4 Principaux réseaux de transports et de distribution d'énergie, d'eau potable et d'assainissement

Réseaux humides

On notera que la Métropole Nice Côte d'Azur a prévu de renforcer l'ensemble des réseaux d'alimentation en eau potable, d'assainissement et d'évacuation des eaux pluviales dans le secteur de La Baronne.

Une canalisation d'eau potable, gérée par la société du canal rive droite du Var, traverse l'aire d'étude du Nord au Sud.

	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 372 sur 400

Le secteur de La Baronne est desservi par le réseau d'assainissement collectif. Les effluents générés dans ce secteur sont traités par la station d'épuration de Saint-Laurent-du-Var. On notera toutefois, que la partie nord-ouest de l'aire d'étude est située dans le zonage d'assainissement non collectif d'après le zonage du PLU de La Gaude. [L'ensemble des canalisations d'assainissement au droit et à proximité du site à ce jour sont présentés en Annexe 14.](#)

Le canal des Iscles sert actuellement d'exutoire pour les eaux pluviales au droit de l'aire d'étude. L'exutoire du canal est le Var.

L'extrait du réseau d'assainissement de la commune de La Gaude est fourni sur la figure suivante.

Réseaux secs

Une ligne électrique aérienne traverse d'Ouest en Est le site en limite Sud (à environ 50 m au Sud de l'aire d'étude). Il s'agit de la ligne 225 kV Lingostière / Roumoules.

Une seconde ligne électrique Haute Tension traverse d'Ouest en Est à environ 150 m au Sud de l'aire d'étude. Il s'agit de la ligne 225 kV Cagnes-sur-mer / Lingostière.

Ces deux lignes sont localisées sur l'extrait du plan des servitudes, présenté au chapitre relatif au Plan Local d'Urbanisme.

On note la présence d'un poste de transformation électrique de 200 kV dans la partie Nord du site.

Les réseaux GRDF et téléphonie sont enfouis sous la RM 2209.

Les réseaux d'éclairage public sont localisés le long de la RM2209.

A noter qu'une ligne Haute Tension est présente au droit du site d'étude.


Réseau au droit du giratoire

La zone d'étude étant une zone périurbaine, l'ensemble des réseaux y sont présents : AEP, eaux usées, électricité, gaz, ainsi qu'eaux pluviales.

Quatre lignes électriques haute tension traversent la zone d'étude.



Figure 128 : Extrait du réseau d'assainissement du PLU de La Gaude

	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 374 sur 400

8.8 MODALITES DE DEPLACEMENTS

8.8.1 Plan de déplacements urbains

La procédure d'élaboration du Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur a été engagée par délibération le 1er juillet 2002. Établi pour la période 2007-2015, ce premier projet de PDU a été arrêté le 25 septembre 2006 et approuvé par le conseil communautaire du 28 janvier 2008.

Les principaux enjeux du PDU se définissent comme suit :

- Fédérer les acteurs des différentes autorités ;
- Améliorer la sécurité des déplacements ;
- Maintenir et développer les conditions de mobilité nécessaires au bon fonctionnement économique de l'agglomération ;
- Maîtriser l'étalement urbain ;
- Promouvoir les modes alternatifs à la voiture individuelle ;
- Développer un meilleur équilibre entre centre et régions périphériques ;
- Permettre la réappropriation citoyenne de l'espace public.

Ces enjeux se traduisent au travers de 5 leviers d'actions (intermodalité, modes doux, stationnement, marchandises et aide au changement de comportement), chacun s'articulant autour de 20 actions et en mesures transversales s'appliquant sur les territoires communaux.


Suite à la création de la Métropole Nice Côte d'Azur, l'élaboration d'un nouveau PDU est désormais engagée sur ce nouveau périmètre, par délibération du Conseil Métropolitain du 30 janvier 2012.

L'élaboration du second Plan de Déplacements Urbains traduit la volonté de NCA d'établir les grandes orientations en matière de déplacements à l'échelle de la Métropole à l'horizon 2020, dans le respect des objectifs réglementaires des lois Grenelle I et II.

La délibération du conseil métropolitain en date du 15 décembre 2014 relative à l'élaboration du PLU métropolitain de Nice Côte d'Azur a décidé que celui-ci tiendrait lieu de PDU métropolitain. L'approbation du PLUm, incluant le PDU,

Synthèse :

L'élaboration du Plan de Déplacements Urbains sur le périmètre de la Métropole Nice Côte d'Azur est engagée depuis 2012. Ce PDU métropolitain vise à établir les grandes orientations en matière de déplacements à l'horizon 2020. Ce document est intégré à l'élaboration du PLUm.

	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 375 sur 400

8.8.2 Infrastructures routières

L'aire d'étude comprend les infrastructures routières suivantes :

- Une voirie structurante à l'échelle de la plaine du Var : la RM 6202 bis qui relie les communes de la basse vallée du Var, depuis la zone industrielle de Carros, au Nord, au quartier de Saint-Isidore sur la commune de Nice, au Sud. Il s'agit d'une route à 2x2 voies et à chaussées séparées par un terre-plein sur laquelle la vitesse maximale autorisée est de 110 km/h. A l'heure actuelle, elle ne permet pas d'échanges directs avec le secteur de La Baronne.



Figure 129 : Vue de la RM6202bis à l'Ouest du site d'étude © EGIS 2019

- Une voirie secondaire RM 2209 qui, de par les contraintes d'accessibilité du réseau viaire de l'Ouest du Var, cumule les fonctions : échanges et desserte locale de la rive droite du Var.

Trafics

Le diagnostic circulatoire réalisé sur le secteur, dans le cadre de l'aménagement des espaces publics de la baronne par la métropole Nice Côte d'Azur, fait état de niveaux de trafic élevés sur la RM 6202 bis : de l'ordre de 30 000 à 35 000 véhicules/jour.

Les niveaux de trafics sont plus modérés sur les autres voies irriguant la rive droite du Var avec toutefois des disparités suivant les sections traversées :

- 3 000 à 10 000 véhicules/jour suivant les sections de la RM 2209, la section la plus intense se situe au droit de l'aire d'étude avec 9 600 véhicules/jour dont 5,8% de poids-lourds,
- 12 000 véhicules/jour sur la RM 95, qui se réduisent à 4 000 véhicules/jour sur le chemin des Iscles, du fait des caractéristiques contraignantes (largeur et accessibilité).

Peu de dysfonctionnements circulatoires sont constatés au droit du site de La Baronne.

Plus localement, l'étude trafic réalisée par la société Egis Ville et Transport et présenté en Annexe 16, présente les niveaux de trafic journaliers actuels, exprimés en UVP (cf. figure ci-dessous). Le tableau détaille, pour les principaux axes, les trafics par classe de véhicules.

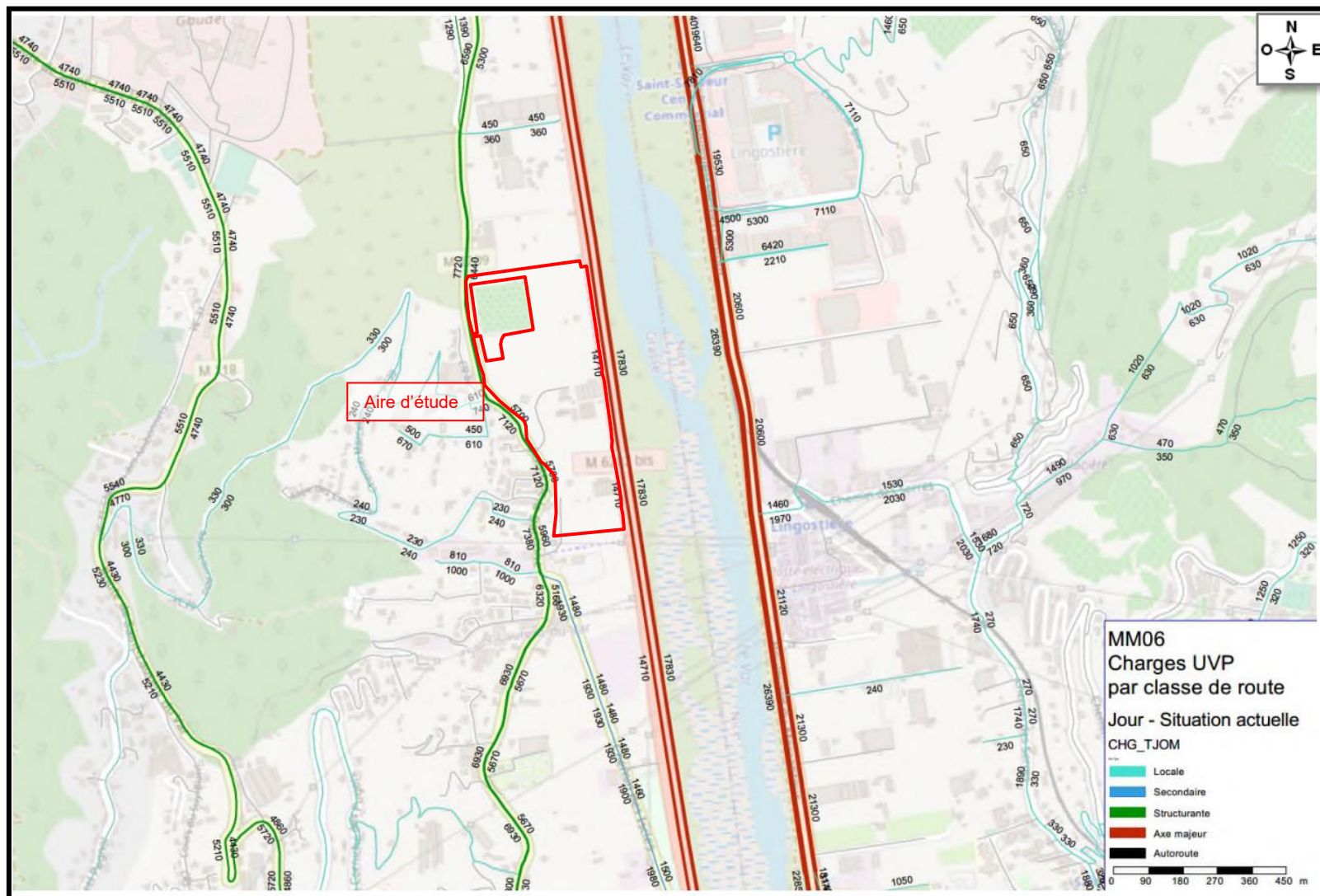


Figure 129 b : Trafic actuel au droit de la zone d'étude

Brins	Nom	SITUATION ACTUELLE						
		TMJA uvp	TMJA TV	TMJA VL	V VL [km/h]	TMJA PL	Part PL	V PL [km/h]
1	Route des Gattières_A	2680	2550	2422	50	128	5,0%	50
2	Route des Gattières_B Nord	14160	13390	12622	50	768	5,7%	50
2'	Route des Gattières_B Sud	12820	12120	11425	50	695	5,7%	50
3	Route du pont de la Manda	11890	11060	10231	50	829	7,5%	50
4	Route sans nom	810	760	707	50	53	7,0%	50
5	Route de la Digue	ND						
6	M6202 Bis Nord MIN	32540	30300	28064	110	2236	7,4%	90
6'	M6202 Bis Sud MIN	32540	30300	28064	110	2236	7,4%	90
7	Chemin Allo Marcellin	470	470	465	50	5	1,0%	50
8	Chemin du Dégoûtai	1810	1720	1634	50	86	5,0%	50
9	Route de la Baronne M2209	12600	11510	10417	50	1093	9,5%	50
10	Chemin des Iscles	3410	3200	2989	50	211	6,6%	50
11	Accès MIN							
12a	Barreau RM6202bis nord vers Baronne							
12b	Barreau Baronne vers RM6202bis nord							
12c	Barreau RM6202bis sud vers Baronne							
12d	Barreau Baronne vers RM6202bis sud							
12e	Barreau RM2209 vers MIN							

Tableau 31b : Trafic actuel au droit de la zone d'étude

Accès au site

Actuellement, les accès à l'aire d'étude sont assurés depuis la RM 2209 au moyen de trois ouvrages de traversée permettant le franchissement du canal des Iscles.




	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 378 sur 400

Figure 130 : Accès à l'aire d'étude depuis la RM 2209

Synthèse :

Le site d'étude est desservi par le réseau métropolitain d'infrastructures routières. 3 accès au site sont identifiés depuis la RM 2209.

8.8.3 Projets d'infrastructures

~~La création d'un demi-échangeur au Sud de la zone de projet est prévue pour assurer la desserte du secteur de la Baronne.~~

~~Ce projet est porté par la Métropole Nice Côte d'Azur. Le demi-échangeur offrira un accès direct aux véhicules (légers, utilitaires et poids-lourds) depuis l'autoroute A8 via la RM 6202 bis.~~

~~La réalisation de ce demi-échangeur vise globalement à accompagner le développement urbain de la rive droite du Var et la poursuite du développement socio-économique métropolitain par l'amélioration de l'accessibilité locale et des conditions générales de circulation.~~

~~Cet aménagement comprend :~~

- ~~• la réalisation d'une bretelle de sortie de la RM 6202 bis en direction de La Gaude et Saint-Laurent-du-Var, avec passage souterrain d'environ 50 m sous la RM 6202 bis,~~
- ~~• la création d'une bretelle d'entrée sur la RM 6202 bis depuis La Gaude et Saint-Laurent-du-Var,~~
- ~~• la réalisation d'un carrefour giratoire destiné à la desserte de la future plateforme agro-alimentaire à mi-chemin entre la RM 2209 et la RM 6202 bis,~~
- ~~• la réalisation d'un carrefour sur la RM 2209,~~
- ~~• la déviation de la piste cyclable existante,~~
- ~~• la déviation et la couverture partielle du canal d'évacuation des eaux pluviales,~~
- ~~• des aménagements paysagers,~~
- ~~• des protections acoustiques.~~

~~Ce projet a fait l'objet d'un avis auprès de l'Autorité Environnementale émis le 11 avril 2019.~~

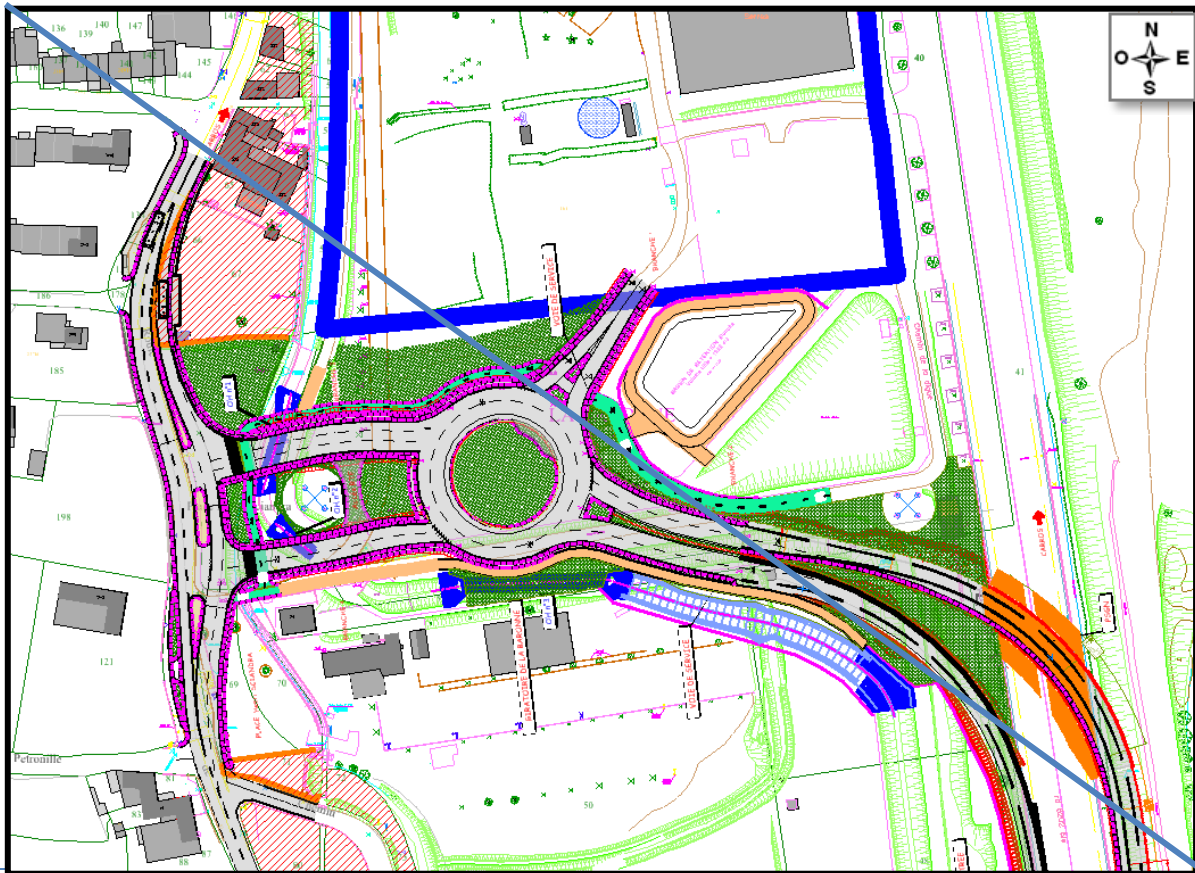


Figure 131 : Aménagement du demi-échangeur
(Source : DGA Aménagement Logement et Mobilité — mars 2016)

D'après l'étude de trafic réalisée par Egis en septembre 2014, sa mise en service se traduira par :

- une baisse significative des trafics sur les RM2209 et RM95 au sud ;
- une forte hausse des trafics sur la RM6202 bis au sud ;
- une baisse des trafics sur la RM6202bis et RM1 au nord du projet (délestage de La Manda) ;
- peu d'incidences sur la RM6202 au Nord.

Synthèse :


La création du demi-échangeur de la Baronne permettra la desserte directe du secteur de la Baronne depuis la RM6202 bis, ce qui garantira un accès optimisé pour le futur MIN et le PIA.

8.8.4 Organisation des transports collectifs

Réseau de bus

Le secteur de La Baronne est desservi par 3 lignes de bus :

- Ligne n°706 : Mairie (Gattières) – Centre commercial (Saint-Laurent-du-Var),
- Ligne n°707 : Centre commercial (Saint-Laurent-du-Var) – La médiathèque (Carros) – Pagnol (Carros),

	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 380 sur 400

- Ligne n°70 : Cathédrale Vieille Ville / Trésorerie (Nice) – Pagnol (Carros).


Le site est directement desservi par 3 arrêts de bus localisés sur la RM 2209 :

- Au Nord, l'arrêt Maoupas,
- Au Sud, l'arrêt « La Baronne » et l'arrêt « La Baronne Place ».

Sur la RM 2209, les arrêts de bus ont été aménagés pour éviter toute perturbation de la circulation lors des arrêts.



Figure 132 : Arrêt de bus sur la RM2209 (Source : Google Street View)

	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 381 sur 400

Réseau ferroviaire

La gare ferroviaire de Saint-Laurent-du-Var est localisée à environ 7 km au sud du site d'étude. Cette ligne est accessible via le réseau de bus (lignes 706/707) et dessert le centre-ville de Nice.

Les gares de Saint-Sauveur et Nice-Lingostière sont situées à l'Est de l'aire d'étude, de l'autre côté du fleuve, sur la commune de Nice. Elles sont accessibles via la RM6202.

Transport aérien

L'aéroport Nice Côte d'Azur se situe à environ 7-8 km au Sud du site d'étude.

Deuxième aéroport de France, l'aéroport international de Nice Côte d'Azur offre une desserte directe vers 104 destinations et accueille 59 compagnies aériennes.

Il est géré par le groupe Aéroports de la Côte d'Azur (ACA).

Synthèse :

L'aire d'étude est desservie par 3 lignes de bus empruntant la RM2209. Le site n'est pas directement desservi par le réseau ferroviaire.

8.8.5 Modes doux

Les modes de circulation dits « modes doux » et les modes de déplacements dits « alternatifs » (modes de transport qui constituent une alternative à l'utilisation de mode de transport motorisé individuel) sont ceux qui permettent de consommer peu ou pas d'énergie. Ils sont donc moins polluants qu'un mode de transport dit « classique ».

Parmi les modes doux, on peut citer la marche à pied et le vélo, auxquels s'ajoutent des modes alternatifs comme les transports en commun.

Actuellement, le secteur de La Baronne constitue l'extrémité sud de la voie verte « Carros-Gilette ». Cette piste cyclable en enrobé lisse longe le Var, en rive droite, entre La Gaude et Gilette sur une longueur de 15 km. Elle offre deux sens de circulation aux cycles et permet de traverser la commune de Gattières, la ZI de Carros ou encore le lac du Broc.

La piste cyclable longe l'aire d'étude au Sud et à l'Est, au droit de la RM6202bis. Elle est souvent utilisée le week-end par les promeneurs.

Le projet de demi-échangeur de la Baronne prévoit la déviation de la piste cyclable existante et son rétablissement.


	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 382 sur 400



Figure 133 : Piste cyclable bidirectionnelle (Source : Egis, 2019)

La place du piéton reste très limitée localement. Seule la traversée du hameau de La Baronne et l'accès aux arrêts de bus sont aménagés pour les piétons.

Synthèse :


Le secteur de La Baronne constitue l'extrémité sud de la voie verte « Carros-Gillette ». La place du piéton reste très limitée localement.



Figure 134 : Organisation des déplacements au droit de l'aire d'étude

8.8.6 Offres en stationnement

L'offre de stationnement est faible à proximité du site d'étude.

	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 384 sur 400

Le parking privé du bar/restaurant l'Eden comporte une dizaine de places au Sud de l'aire d'étude.

Synthèse :

La zone d'étude comporte peu de zones de stationnement à proximité.

8.8.7 Sensibilité du milieu pour le projet de giratoire

Le réseau viaire de la rive droite du Var s'articule autour de deux axes principaux :

- la M6202bis avec un rôle de voie de transit, sans aucun point d'échange entre Nice et Carros,
- la M2209 avec un rôle de voie de liaison.

L'analyse des trafics et des conditions de déplacement en état actuel met en avant des trafics importants sur ces deux voies et des congestions dans les secteurs où les flux des deux rives convergent, les traversées routières du Var étant peu nombreuses et mal réparties :

- le secteur de la Manda concentre à la fois les flux de la RM6202bis, de Carros, de la zone commerciale proche, de la ZI de Carros et de la rive gauche (par le pont de la Manda),
- le giratoire des Baraques concentre également les flux de la M6202bis, une partie de ceux de l'A8 et ceux de la M6202,
- les abords de l'échangeur autoroutier de Saint-Laurent-du-Var, jusqu'à Cap 3000 et les échanges avec la M6098.

Plusieurs lignes de transport en commun traversent la zone d'étude, permettent la liaison avec le centre-ville de Nice, les zones industrielles de Carros et des Iscles, la gare SNCF de Saint-Laurent-du-Var et celle des Chemins de fer de Provence. Neuf arrêts sont présents dans la zone d'étude.

Démarrant au niveau de la zone d'étude, une piste cyclable d'une longueur de 15 km rejoint les communes de Gilette et de La Roquette-sur-Var au Nord.

Des trottoirs sont aussi présents de part et d'autre de la RM 2209 dans le hameau de La Baronne. Cependant, les déplacements piétonniers ne sont pas facilités du fait du relief et des distances séparant la zone d'étude d'équipement structurants.

L'offre de stationnement à l'intérieur de la zone d'étude est importante et diversifiée.

Plus de la moitié des déplacements pendulaires des résidents de la rive droite se font sans franchir le Var, évitant ainsi certaines conditions difficiles de circulation. Par contre, la rive gauche, et Nice en particulier, concentrent une offre de commerces, loisirs, équipements, etc. qui attirent les résidents de la rive droite et impliquent d'autres déplacements contraints.

Le PLU métropolitain et son volet déplacement prévoit la réalisation d'un point d'échange sur la RM6202bis dans le secteur de La Baronne, permettant de relier cette voie au réseau de desserte locale.

8.9 SYNTHÈSE DE LA SENSIBILITÉ DU MILIEU

L'état initial de l'environnement est synthétisé dans le tableau ci-après, ainsi que les principales contraintes et enjeux identifiés et le niveau de sensibilité vis-à-vis du projet du MIN.

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

Les enjeux sont, par définition, indépendants de la nature du projet. Ils correspondent à un état de l'environnement dont l'appréciation repose sur les valeurs de la société. La valeur qui leur est accordée est donc susceptible d'évoluer progressivement au cours du temps. Dans certains cas, cette valeur est reconnue par des mesures réglementaires de protection (monuments historiques classés, réserves naturelles, périmètres de protection de captages...) ou des inscriptions à des inventaires (ZNIEFF, ...).

La sensibilité exprime le risque que l'on a de perdre tout ou partie de la valeur de l'enjeu du fait de la réalisation de tout projet.

Le tableau suivant présente :

- une synthèse de la sensibilité du milieu à partir des données de l'état actuel (= scénario de référence) ;
- précise si le projet est susceptible de l'impacter ;

La sensibilité du milieu est cotée de la manière suivante :

COTATION	SENSIBILITE	COMMENTAIRES
+++	Très forte	Le milieu existant est particulièrement sensible à toute modification et le risque d'altération de ces composantes environnementales est fort. Ce milieu est dans la mesure du possible à éviter pour tout aménagement, prélèvement ou rejet supplémentaire.
++	Forte	Le milieu est sensible et exige des mesures de protections pour un aménagement, prélèvement ou rejet venant l'impacter.
+ / ++	Modérée	Le milieu est sensible et exige une mesure de protections pour un aménagement, prélèvement ou rejet venant l'impacter.
+	Présente mais faible	Le milieu peut accepter d'être modifié par un aménagement, prélèvement ou rejet, sans qu'il y ait de répercussions notables sur ces composantes environnementales.
-	Négligeable	Le milieu est peu sensible et peut accepter un aménagement, prélèvement ou rejet sans qu'il y ait de répercussions significatives sur le milieu.
0	Non concerné	/


Thème		Sensibilité du milieu			Milieu susceptible d'être affecté par le projet
		État initial du site : enjeux environnementaux	Niveau de sensibilité	Cotation	Oui/Non
Contexte socio-économique	Démographie	Diminution de la population communale entre 2010 et 2015 due à un taux migratoire négatif.	Absence de sensibilité	0	Non
	Tissu économique	Présence de commerces et activités de service dans le hameau de la Baronne. Proximité des centres commerciaux Nice Lingostière et Nice Saint Isidore La Plaine, localisés en rive gauche du Var. Zone d'activités économiques de la Baronne (programmes de locaux d'activités et de logistique).	Sensibilité moyenne forte, le projet s'insère au cœur de la ZAE La Baronne	++	Oui
	Activité agricole	Installations du CREAM (recherche agricole) construites au Nord du site, géré par la Chambre d'Agriculture des Alpes-Maritimes. Aucune potentialité agronomique des sols sur le site.	Sensibilité faible	+	Non
	Équipement publics	Équipements présents au cœur du hameau de la Baronne. Un club bouliste localisé à 70 m au Sud du projet.	Sensibilité faible	+	Non
Occupation des sols		Anciennes installations du CREAT : divers bâtiments abandonnés. Déconstruction de plusieurs bâtiments sur le site (au Sud, bureaux de la Division des Routes, et au Nord, bâtiment de l'ancien conservatoire de végétaux et une maison à l'abandon).	Sensibilité faible modéré, le site reste en attente d'une restructuration amorcée par la déconstruction des anciennes installations et bâtiments présents dans les emprises.	+ / ++	Oui
Contexte foncier		L'aire d'étude est concernée par les sections cadastrales AL et AK. L'emprise de la zone d'étude de l'état initial regroupe la surface du Programme Immobilier d'Accompagnement (PIA) et la surface du PPP - MIN, c'est-à-dire l'emprise cédée dans le cadre du Partenariat Public Privé établi pour l'aménagement du Marché d'Intérêt National.	Sensibilité faible, la maîtrise d'ouvrage est assurée dans le cadre d'un Partenariat Public Privé établi entre la Métropole NCA et SNMA	+	Oui

Thème	Sensibilité du milieu			Milieu susceptible d'être affecté par le projet
	État initial du site : enjeux environnementaux	Niveau de sensibilité	Cotation	Oui/Non
Risques naturels	<p><i>Risque inondation</i> Secteur non inondable au PPRi de la Basse Vallée du Var : urbanisation non réglementée hormis aux abords du canal des Iscles où bande de recul de 5 m depuis les berges.</p> <p><i>Risque mouvements de terrains</i> Aléa retrait-gonflement d'argile faible. Aucune cavité, ni aucun mouvement de terrain recensé.</p> <p><i>Risque sismique</i> Risque sismique moyen.</p> <p><i>Risque de feux de forêt</i> Zone non réglementée par le PPRif, hormis la zone Nord-Ouest, où se localise les installations du CREAM, qui est en zone B2.</p>	Sensibilité moyenne, le projet respectera les prescriptions des études géotechniques.	+ / ++	Oui
Risques industriels et technologiques	<p><i>Industriel</i> Aucune ICPE n'est implantée sur la zone d'étude immédiate ou n'a d'effet sur la zone du projet. Ainsi aucun risque industriel n'est susceptible d'affecter le projet et aucune industrie n'est susceptible d'affecter le projet.</p> <p><i>Transport de matières dangereuses</i> Absence de canalisation de matières dangereuses sur la commune de La Gaude Un risque de transport de matières dangereuses est inhérent aux axes routiers localisés aux abords de l'aire d'étude. Cela ne constitue pas un enjeu pour la réalisation du projet.</p>	Sensibilité faible	+	Oui
Pollution des sols	Les études de pollution des sols réalisées sur le site mettent en évidence des traces de pollution ponctuelles (anomalies ponctuelles en mercure, hydrocarbures totaux et la présence de nitrates).	Sensibilité faible	+	Oui

Thème	Sensibilité du milieu			Milieu susceptible d'être affecté par le projet	
	État initial du site : enjeux environnementaux	Niveau de sensibilité	Cotation	Oui/Non	
Ambiance acoustique	<p>La RM6202 Bis est classée comme infrastructure bruyante de catégorie 2 et la RM 2209 comme infrastructure bruyante de catégorie 3 et 4.</p> <p>Le site est hors des zones de bruits des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement.</p> <p>Les mesures de bruits dans l'environnement ont mis en évidence une ambiance sonore calme (entre 47,7 dB(A) et 60,6 dB(A) de jour et 44,8 dB(A) et 48,4 dB(A) de nuit).</p>	Sensibilité faible modéré	+ / ++	Oui	
Gestion des déchets et émissions lumineuses	<p>La compétence d'élimination et de valorisation des déchets est assurée par la Métropole Nice Côte d'Azur.</p> <p>Bien que le site ne soit pas éclairé, il subit la pollution lumineuse des grands centres commerciaux de la Plaine du Var et l'éclairage public du hameau de La Baronne et de la RM 2209.</p>	Sensibilité faible	+	Oui	
Biodiversité	Habitat	Habitats rencontrés globalement fortement anthropisés	Sensibilité non concerné à faible	0 à +	Oui
	Faune – Flore	Présence de nombreuses espèces floristiques et faunistiques	Sensibilité faible à très forte	+ à +++	Oui
Terres, sols, eau, air et climat	Climatologie	Climat de type méditerranéen.	Sensibilité faible	+	Oui
	Topographie - relief	Les côtes altimétriques varient de 36,8 m NGF au Nord à 33 m NGF au Sud.	Sensibilité faible, topographie relativement plane.	+	Oui
	Géologie - géotechnique	L'aire d'étude est implantée sur des terrains alluvionnaires de la basse vallée du var. Des remblais anthropiques surmontent les formations alluvionnaires. La perméabilité des sols est relativement forte.	Sensibilité faible.	+	Oui
	Hydrogéologie (eaux souterraines)	<p>Masse d'eau des alluvions de la basse vallée du Var utilisée pour l'alimentation en eau potable : l'aire d'étude se localise en amont des captages.</p> <p>Niveau piézométrique à environ 12 m de profondeur.</p> <p>Vulnérabilité des eaux souterraines aux pollutions du fait de la bonne perméabilité générale des sols.</p>	Sensibilité forte	++	Oui

Thème		Sensibilité du milieu			Milieu susceptible d'être affecté par le projet
		État initial du site : enjeux environnementaux	Niveau de sensibilité	Cotation	Oui/Non
	Hydrologie (eaux superficielles)	L'aire d'étude est située dans le bassin versant du Var. Elle est bordée à l'Ouest par le canal des Iscles (ayant une fonction de collecteur pluvial) et est séparée du lit mineur du fleuve Var par la RM6202 bis. Le canal des Iscles et son canal de décharge implanté en limite Nord de l'aire d'étude, interceptent les écoulements qui pourraient provenir des bassins versants amont. Ainsi, l'aire d'étude est un bassin versant indépendant.	Sensibilité forte	++	Oui
	Qualité de l'air	La qualité de l'air est influencée par les émissions issues des trafics sur la RM 6202bis et RM 2209	Sensibilité moyenne	+ / ++	Oui
Paysage		Secteur de la Baronne identifié comme un espace d'urbanisation nouvelle et de restructuration par la DTA. L'arrêt des activités sur le site laisse un paysage à l'abandon, dans l'attente d'une restructuration. Ouvertures visuelles depuis l'extérieur, atténuées localement par les cultures d'oliviers et d'agrumes comme par le bâti	Sensibilité forte, le projet doit veiller à son intégration paysagère au sein du site.	++	Oui
Patrimoine		Un diagnostic archéologique a été prescrit au niveau de La Baronne. Cependant, aucun vestige n'a été découvert lors des sondages. Aucun enjeu particulier lié au patrimoine naturel et historique n'est recensé au sein de la zone d'étude ou à proximité.	Absence de sensibilité Sensibilité faible	+	Non
Modalités de déplacements		Deux voies structurantes : la RM2209 et la RM6202 bis, qui subissent des charges de trafics importantes.	Sensibilité faible modérée, la création du demi-échangeur d'un giratoire de la Baronne permettra la desserte directe du secteur de la Baronne depuis la RM6202 bis.	+ / ++	Oui

Tableau 62 : Synthèse de la sensibilité du milieu

	Le Nouveau MIN d'Azur	Juin 2020
	ETUDE D'IMPACT – PARTIE 1	Page 390 sur 400

8.10 INTERRELATIONS ENTRE LES COMPARTIMENTS DE L'ENVIRONNEMENT

Le tableau ci-après présente les interrelations entre les éléments caractérisant les facteurs susceptibles d'être affectés par le projet.

THEME	POPULATION	SITES ET PAYSAGES	PATRIMOINE (BIENS MATERIELS)	CLIMAT	EAUX SOUTERRAINES ET SOLS	EAUX DE SURFACE	AIR	NIVEAUX SONORES ET VIBRATIONS	EMISSIONS LUMINEUSES	TERRES : ESPACES NATURELS, AGRICOLES, FORESTIERS...	FAUNE ET FLORE	HABITATS NATURELS	CONTINUITES ECOLOGIQUES
POPULATION		+	+	++ Présence d'une forte densité de population sous les vents dominants	+	+	+	+	+	+	+	+	+
SITES ET PAYSAGES			+	+	+	+	+	0	+	+	+	++	++
PATRIMOINE (BIENS MATERIELS)				+	-	-	+	+	+	-	-	-	-
CLIMAT					-	++	++	0	0	++	++	++	++
EAUX SOUTERRAINES ET SOLS						++	+	+	0	++	+	+	+
EAUX DE SURFACE							++	0	0	++	++	++	++
AIR								0	0	++	++	++	++
NIVEAUX SONORES ET VIBRATIONS									0	0	+	+	+
EMISSIONS LUMINEUSES										0	+	+	+
TERRES : ESPACES NATURELS, AGRICOLES, FORESTIERS...											++	++	++
FAUNE ET FLORE												++	++
HABITATS NATURELS													++
CONTINUITES ECOLOGIQUES													

++ : interrelation forte entre les compartiments ; + : interrelation présente mais faible entre les compartiments ; - : interrelation négligeable ; 0 : pas d'interrelation

9 FACTEURS SUSCEPTIBLES D'ETRE AFFECTES DE MANIERE NOTABLE PAR LE PROJET

Le projet est susceptible d'avoir des effets (positifs ou négatifs, directs ou indirects secondaires, cumulatifs, à court/moyen/long terme, permanents ou temporaires) sur différents « facteurs » caractérisant le site et son environnement : la population et la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage.

Les incidences (ou effets) à caractère « notable » du projet sur ces facteurs sont synthétisées dans les tableaux ci-après.

On entend par « effet notable », un impact avéré, pouvant être apprécié sans expertise particulière. Cela peut également concerner un impact potentiel (ou non), mais ne pouvant être apprécié que par une analyse de manière plus approfondie (modélisations, calculs...) en raison d'enjeux moyens à forts mis en évidence dans le chapitre « état actuel du site et de son environnement ».

En cas d'incidences notables, celles-ci sont développées dans la partie 2 de l'étude au chapitre « 10 - Description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et mesures de suppression, de réduction ou de compensation ». En cas d'incidences négatives notables avérées, les principes de la séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC) ont été appliqués lors de l'élaboration du projet. Ainsi, des mesures d'évitement, de réduction et si nécessaire de compensation ont été définies et sont détaillées dans ces mêmes chapitres.

En lien avec le tableau ci-avant (§8.9), les paragraphes ci-dessous présentent ou rappellent les facteurs qui sont susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet.

9.1 LA POPULATION ET LA SANTE HUMAINE

	Effets notables
Contexte socio-économique	Effets notables positifs sur l'attractivité du secteur de La Baronne avec la modernisation et le développement d'un pôle d'excellence agro-alimentaire et horticole : dynamisme économique, notamment grâce à la création d'emplois induits par l'activité du MIN et du PIA.
Occupation des sols	Effets notables positifs sur la requalification du site.
Contexte foncier	Maîtrise foncière du site.

	Effets notables
Risques naturels	<p>Pas d'augmentation du risque inondation.</p> <p>Projet caractérisé par un risque sismique moyen, avec prise en compte du risque d'aléa dans la conception des bâtiments et ouvrages.</p> <p>Risques de présence d'amiante dans les bâtiments voués à démolition mais diagnostics amiante réalisés préalablement aux démolitions et mise en œuvre d'un plan de désamiantage le cas échéant.</p> <p>Maîtrise du risque incendie.</p>
Risque industriel	<p>Absence d'industrie à proximité immédiate du projet ou susceptible d'affecter le projet.</p> <p>Absence de canalisation de matières dangereuses à proximité.</p> <p>Le projet n'est donc pas susceptible de les affecter.</p> <p>Impact limité par le présent projet industriel</p>
Ambiance acoustique	<p>L'ambiance sonore de la zone d'étude sera impactée par le trafic et les installations du site en phase chantier et exploitation du site</p>
Qualité de l'air	<p>En phase chantier, la qualité de l'air pourra être impactée par les travaux.</p> <p>La qualité de l'air sera influencée par les émissions issues du trafic et des installations.</p> <p>Des rejets de polluants atmosphériques sont prévus dans le cadre du projet.</p>
Émissions lumineuses	<p>En cas de chantier nocturne, des mesures seront prises pour limiter ces émissions en phase chantier : éclairages nécessaires au chantier (gardiennage, accès au chantier, etc.) devront être directionnels et « non polluants » visuellement.</p> <p>Le projet se situant déjà dans un secteur urbanisé, l'impact sera faible en ce qui concerne les émissions lumineuses.</p>
Déchets	<p>Production de déchets en phase chantier liés aux démolitions et construction des bâtiments, des espaces extérieurs et aux déblais (évacuation des terres) mais gestion des déchets conformément à la réglementation.</p> <p>Augmentation de la production des déchets liés à l'exploitation du MIN et du PIA mais gestion des déchets conformément à la réglementation.</p>

Tableau 63 : Facteurs de la population et de la santé humaine affectés par le projet

9.2 LA BIODIVERSITE

	Effets notables
Milieu Naturel	<p>Fréquentation induisant un trafic permanent et régulier, du bruit, de la lumière, et des pollutions diverses (déchets, ruissellement eaux de parking).</p> <p>Habitats naturels se trouvant partiellement détruits par les emprises du projet ou lors du chantier. De même pour les gîtes anthropiques, qui abritaient pourtant plusieurs espèces de faune comme l'Hirondelle rustique.</p>

Tableau 64 : Facteurs de la biodiversité affectés par le projet

9.3 LES TERRES, LE SOL, L'EAU L'AIR ET LE CLIMAT

	Effets notables
Climat	<p>Absence d'effet notable sur le climat à l'échelle de la métropole ou planétaire.</p> <p>Rejet de gaz à effet de serre en quantité limité</p>
Topographie	Opérations de terrassements nécessaires pour la réalisation du projet, notamment pour les aménagements extérieurs.
Géologie – Géotechnique	Réalisation d'études géotechniques au droit du site permettant de prendre en compte le contexte géotechnique.
Eaux souterraines	Impacts qualitatifs potentiels en phase travaux du fait des terrassements mais mise en place de mesures en phase chantier.
Eaux superficielles	Impacts qualitatifs potentiels en phase travaux (pollution accidentelle) notamment du fait des terrassements, des engins de chantier et des forages. Mise en place de mesures en phase travaux.

Tableau 65 : Facteurs terres, sol, eau, air et climat affectés par le projet

9.4 LES BIENS MATERIELS, LE PATRIMOINE CULTUREL ET LE PAYSAGE

	Effets notables
Paysage	Ouvertures visuelles depuis l'extérieur.
Urbanisme et planification urbaine	Effets notables positifs avec la réorganisation et requalification du site, dans un objectif de développement de l'agriculture urbaine et d'un pôle agro-alimentaire.
Patrimoine naturel et historique	Absence d'effet notable sur le patrimoine naturel et historique. La probabilité de présence de vestiges archéologiques sur le site est nulle.
Réseaux	Effets notables sur les réseaux (extension, raccordement, dévoiement).

Tableau 66 : Facteurs des biens matériels, du patrimoine culturel et du paysage affectés par le projet

9.5 MODALITES DE DEPLACEMENTS

	Effets notables
Infrastructures routières	Effet notable sur les déplacements : augmentation du trafic, dont les poids-lourds (hors heures de pointe).
Projets d'infrastructures	L'aménagement du demi-échangeur au Sud du site permettra de desservir le site d'implantation du MIN et du PIA.
Transports collectifs	Absence d'effet notable sur les transports collectifs.
Modes doux	Effets notables positifs sur les modes doux avec la sécurisation des accès piétons au sein du site.
Offre en stationnement	Effets notables positifs sur l'offre en stationnement avec la création d'un parking silo, de places supplémentaires pour le MIN Fleurs et de stationnements pour les poids-lourds, ainsi que des places de stationnement en sous-sol réservées au PIA.


Tableau 67 : Facteurs des modalités de déplacements affectés par le projet


9.6 DESCRIPTION DES FACTEURS SUSCEPTIBLES D'ETRE AFFECTES DE FAÇON NOTABLE PAR LE PROJET DE GIRATOIRE

L'ensemble des facteurs précédemment cités a été analysé dans les aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement. Le tableau ci-après présente, pour chacun des facteurs, d'une part la synthèse des enjeux au sein de la zone de projet, et d'autre part 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 vis-à-vis des impacts potentiels
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>Il est possible d'observer que la zone connaît des pics de pollution à l'ozone (et moins fréquemment aux particules) et que la qualité de l'air est fortement dégradée à proximité immédiate des voies de circulation, mais baisse lorsque l'on s'éloigne de ces voies.</p> <p>D'une manière générale, la région PACA est concernée par une pollution de l'air répétée et continue, en particulier dans les milieux urbains et le long de la côte. La zone présente une forte sensibilité aux PM2,5 ainsi qu'au dioxyde d'azote.</p> <p>Au niveau de la zone d'étude, les principales sources d'émissions atmosphériques sont le trafic routier, et dans une moindre mesure, le secteur résidentiel. Le secteur tertiaire, les industries et le secteur des déchets s'avèrent non négligeables en termes d'émissions.</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>	Ne pas dégrader significativement la qualité de l'air dans la zone d'étude, celle-ci étant déjà fortement marquée par son environnement urbain et par les axes de circulation importants s'y trouvant.
Topographie / géologie / risque sismique	<p>Le projet se situe dans la basse plaine du Var, plus précisément au niveau d'une zone plane présentant une altitude moyenne de 30 m NGF et bordée de coteaux.</p> <p>Les terrains sont principalement composés de formations sédimentaires (alluvions et poudingues).</p> <p>Aléa « retrait-gonflement des argiles » faible.</p> <p>Zone de sismicité 4 moyenne.</p>	Prendre en compte le risque sismique et la faible altitude dans la conception du projet.
Eaux souterraines	<p>Les masses d'eau souterraine FRDG244, <i>Poudingues pliocènes de la basse vallée du Var</i>, et FRDG396, <i>Alluvions de la basse vallée du Var</i>, sont situées sous la zone d'étude.</p> <p>Ces deux masses d'eau affleurantes sont vulnérables aux pollutions.</p> <p><u>Interrelations</u> : toute pollution atteignant les eaux peut entraîner une dégradation de la qualité des eaux du Var et par infiltration une dégradation de la qualité des eaux souterraines.</p>	Protéger les eaux de la nappe contre les pollutions. Prendre en compte la présence proche de la nappe dans la conception et la réalisation du projet.
Eaux de surface	<p>Le fleuve Var, les vallons de Sainte-Pétronille, du Dégoutai et de Maupas et le canal des Iscles sont présents au niveau de la zone d'étude.</p> <p>Le risque inondation n'est pas négligeable aux abords immédiats de ces « cours d'eau » et est identifié au PPR inondation de la basse vallée du Var par des zones rouges R0 (<i>lit mineur du Var et zones d'écoulement principal des vallons et canaux</i>) et R3 (<i>bande de recul à l'arrière des digues et berges</i>), uniquement au niveau de la zone centrale du demi-échangeur de La Baronne.</p> <p>Seul le fleuve Var dispose de données qualitatives : le potentiel écologique est moyen et l'état chimique est bon.</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 (et notamment du canal) 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>Prendre en compte le risque dans la conception du projet : gérer les ruissellements et réguler les flux.</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		
Alimentation en eau potable	<p>Si le périmètre de protection éloignée des champs captant des Pugets est inclus dans la zone d'étude, les terrains d'assiette du projet ne sont pas concernés.</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>	Ne pas dégrader la qualité des eaux superficielles et souterraines, tant en phase chantier qu'en phase exploitation du projet.
Patrimoine naturel		
Milieu biologique : périmètre à statut	<p>L'Est 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, plusieurs espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire peuvent survoler de manière occasionnelle les terrains d'assiette du projet.</p>	Ne pas avoir d'incidences négatives sur les périmètres à statut proches, et notamment sur la ZPS Basse vallée du Var.
Milieu biologique : enjeux écologiques	<p>La zone d'étude apparaît ainsi comme une mosaïque d'habitats périurbains plus ou moins artificialisés (friches, zones urbanisées, terrains agricoles, bassin de rétention avec roselière).</p> <p>Le projet de carrefour provisoire est situé à proximité d'une station d'Orchis parfumée (protégée et à forte valeur patrimoniale) en effectif important (500 individus sur une parcelle de 0,36 ha). Deux espèces d'Alpiste ont également été identifiées en bordure de voies, dont une protégée : l'Alpiste aquatique.</p> <p>D'un point de vue faunistique les habitats offrent une diversité de niches écologiques assez limitée, qui conviennent principalement à des espèces anthropophiles, sauf à l'Est de l'aire d'étude, au niveau de la ZPS du fleuve Var.</p>	<p>Prendre en considération la présence, à proximité de la zone d'étude, de cette espèce protégée dans la définition du projet et son insertion dans l'environnement (éviter et mesures de mises en défens pendant la période de chantier).</p> <p>Ne pas déranger ou détruire les autres espèces présentes sur site, en phase chantier comme en phase exploitation.</p>
Milieu biologique : Continuité écologique	<p>La zone d'étude :</p> <ul style="list-style-type: none"> - est identifiée comme un espace artificialisé par le SRCE, le Var et le canal des Iscles étant des réservoirs de biodiversité de la trame bleue, - est positionnée pour partie dans le secteur d'intérêt écologique du vallon du Dégoutai, dont les états de conservation et des continuités biologiques sont moyens, selon le <i>guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques dans l'écovallée</i>. Les RM2209 et 6202bis sont des obstacles aux continuités écologiques, la dangerosité des lignes haute tension est moyenne à forte et la pollution lumineuse forte à très forte, - comporte, selon l'étude d'identification du réseau écologique de NCA, des réservoirs de biodiversité de la trame ouverte, reliés par le canal des Iscles qui maintient une fonctionnalité Nord-Sud. 	Ne pas interrompre les continuités écologiques existantes et participer à leur amélioration.

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>Concentrée à l'Ouest de la RM 2209, au sein du hameau de la Baronne, la population de la zone d'étude subit les nuisances liées au trafic sur les voies (bruit et pollution atmosphérique notamment). Les habitants des abords des voies principales (notamment en bordure de la RM 2209) 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>Le long de la route RM 2209 se trouvent des commerces et des entrepôts bénéficiant des trafics importants et de la desserte des zones industrielles de Carros (plus grande zone d'activité économique du département) et des Iscles sur la commune de Saint-Laurent-du-Var. En pied de coteaux se trouvent les habitations des quartiers de La Baronne.</p> <p>Les emprises du projet sont en friches mais sont proches d'un club de boules et d'un hôtel-restaurant et son parking.</p> <p>Une évolution forte des activités dans le secteur est prévue avec le déplacement à la Gaude du MIN et la création de son programme d'accompagnement.</p>	<p> limiter au maximum les impacts sur les activités alentours, tant en phase travaux qu'en phase exploitation : notamment maintien des stationnements et non détérioration des conditions d'accès.</p> <p> Assurer l'accès au futur MIN et à son programme d'accompagnement.</p> <p> Eviter les emprises sur les activités économiques alentours, existantes et futures (plateforme agroalimentaire).</p>
Occupation du sol	<p>La vallée du Var, qui s'est longtemps développée de manière anarchique, est maintenant en pleine mutation. Pour preuve, ce territoire bénéficie d'une Opération d'Intérêt National, afin de réorganiser le territoire.</p> <p>La zone d'étude intègre le hameau habité de La Baronne (habitat pavillonnaire). Au Nord, l'agriculture est plus présente et au Sud, une urbanisation plus dense démarre avec la zone industrielle de Saint-Laurent-du-Var. L'occupation du sol de la zone d'étude est également marquée par les infrastructures de transport (RM6202bis et RM2209).</p> <p>L'occupation du sol entre le projet et le centre de recherche de la Chambre d'Agriculture (CREAM) va être entièrement remodelée par la réalisation de la plateforme agroalimentaire, qui a vocation à remplacer le Marché d'Intérêt National présent à Nice Saint-Augustin.</p>	Définir des emprises réduites pour le projet afin de respecter les occupations du sol existantes et les projets connus aux abords.

Thématique	Enjeux dans le périmètre d'étude présentant une sensibilité vis-à-vis de l'opération	Objectifs de l'opération
Milieu humain		
Voirie - trafic	<p>Le réseau viaire de la rive droite du Var s'articule autour de deux axes principaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la RM6202bis avec un rôle de voie de transit, - la RM2209 avec un rôle de voie de liaison. <p>Plus de la moitié des déplacements pendulaires des résidents de la rive droite se font sans franchir le Var, évitant ainsi certaines conditions difficiles de circulation. Par contre, la rive gauche, et Nice en particulier, concentrent une offre de commerces, loisirs, équipements, etc. qui attirent les résidents de la rive droite et impliquent d'autres déplacements contraints.</p> <p>Des trafics importants sont observés au niveau des deux principaux axes du secteur (30 à 35 000 véh/j pour la RM6202bis, et 10 000 véh/j pour la RM2209 au droit de La Baronne), ainsi que sur la RM 95 et sur le chemin des Iscles avec une part importante de PL.</p> <p>Plusieurs lignes de transport en commun traversent la zone d'étude.</p> <p>Si la desserte de Saint-Laurent-du-Var et de la zone industrielle de Carros est performante, avec plus de 100 passages par jour aux arrêts de bus, le niveau de desserte chute sur la RM2209 et la RM1 entre Saint-Laurent-du-Var et Carros, avec environ une vingtaine de services par jour et par sens. Ce niveau de desserte est également très faible sur les Corniches, où les lignes 54 et 55 ont un maximum de deux passages par heure et par sens.</p> <p>Démarrant au niveau de la zone d'étude, une piste cyclable d'une longueur de 15 km rejoint les communes de Gilette et de La Roquette-sur-Var au Nord.</p> <p>Des trottoirs sont aussi présents de part et d'autre de la RM 2209 dans le hameau de La Baronne. Cependant, les déplacements piétonniers ne sont pas facilités du fait du relief et des distances séparant la zone d'étude d'équipements structurants.</p> <p>L'offre de stationnement à l'intérieur de la zone d'étude est importante et diversifiée, liée essentiellement à la présence des activités.</p>	<p>Permettre la desserte en toute sécurité du futur MIN avec une voirie adaptée aux poids-lourds et aisément accessible depuis l'autoroute A8.</p> <p>Réaliser un phasage des travaux afin de ne pas perturber les mouvements de circulation actuels et l'accès aux habitations et activités riveraines de l'opération.</p>
Réseaux	<p>La zone d'étude étant une zone périurbaine, l'ensemble des réseaux y sont présents : AEP, eaux usées, électricité, gaz, ainsi qu'eaux pluviales.</p> <p>Quatre lignes électriques haute tension traversent la zone d'étude.</p>	<p>Ne pas dégrader les réseaux lors des travaux, notamment les deux lignes électriques présentes. Prendre en compte les contraintes d'exploitations de ces réseaux dans la définition du projet.</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>	/
Commodités de voisinage		
Vibrations, odeurs et émissions lumineuses	<p>Les vibrations, odeurs et émissions lumineuses dans la zone d'étude ont essentiellement pour origine la circulation automobile.</p>	<p>Maintenir un cadre de vie de qualité aux abords du projet, même en phase travaux.</p>
Ambiance sonore	<p>L'analyse des mesures de bruit réalisées fait apparaître la zone d'étude comme une zone "d'ambiance sonore préexistante modérée" à l'exception des constructions situées en bordure de la RM 2209.</p> <p><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.</p>	<p>Ne pas dégrader l'ambiance sonore aux abords du projet.</p>

Thématique	Enjeux dans le périmètre d'étude présentant une <u>sensibilité</u> vis-à-vis de l'opération	Objectifs de l'opération
Santé humaine		
Effets du bruit et de la pollution atmosphérique	<p>Les constructions situées dans la zone d'étude sont essentiellement soumises aux nuisances sonores générées par le trafic automobile. Cependant, les niveaux de bruit actuel ne sont pas susceptibles d'avoir des effets sur l'audition.</p> <p>L'état de santé en PACA apparaît globalement bon au regard d'indicateurs comme la mortalité des personnes âgées ou l'espérance de vie, mais la région conjugue à la fois des problématiques de modes de vie urbains et celles inhérentes aux territoires isolés (difficultés d'accès aux soins et à la prévention). Les trois principales causes de mortalité en 2015 sont les cancers (26,0 % des décès), les maladies de l'appareil circulatoire (24,7 %) et les symptômes et états morbides mal définis. Viennent ensuite les maladies de l'appareil respiratoire (autres que les tumeurs), à hauteur de 7,9 %.</p> <p>Les trois principales causes de mortalité prématurée en 2015 sont les cancers (38,6 % des décès), les morts violentes (blessures, empoisonnements, suicides, etc.) à hauteur de 16,3 % et les maladies de l'appareil circulatoire (14,2 %). Viennent ensuite les symptômes et états morbides mal définis (6,7 %) ; Les maladies de l'appareil respiratoire (autres que les tumeurs) ne représentent que 2,8 % des décès prématurés.</p> <p>Les effets de la pollution sur la santé sont variés. Une exposition de plusieurs années à une pollution chronique de l'air peut contribuer au développement ou à l'aggravation de maladies chroniques telles que : cancers, maladies cardiovasculaires ou respiratoires, troubles neurologiques, troubles du développement, etc.</p> <p>Le projet va s'implanter dans une zone de systèmes culturels, de zones industrielles ou commerciales et d'installations publiques, de plages, dunes, sables et cours d'eau ainsi que des habitations et quelques sites sensibles.</p>	Respect du principe de non dégradation de la santé humaine des riverains et usagers des voies.
Patrimoine et paysage		
Patrimoine	<p>Aucun vestige n'a été découvert lors du diagnostic archéologique réalisé.</p> <p>Aucun site ou monument naturel protégé, monument historique ou ZPPAUP n'est recensé dans ou à proximité de la zone d'étude.</p>	/
Paysage	<p>Le projet s'insère dans un site périurbain et ouvert où les perceptions visuelles existantes proches sont relativement importantes, notamment depuis les axes de circulation que sont les RM 6202bis et 2209, mais également depuis certaines habitations du quartier de La Baronne.</p> <p>La voirie, avec la RM6202bis est un élément marquant du paysage proche, au même titre que certains espaces à vocation agricole.</p> <p>Les perceptions visuelles plus éloignées ne sont pas négligeables.</p> <p>Le site du projet est visible depuis les versants Ouest, et plus faiblement depuis la rive gauche du Var.</p> <p><u>Interrelations</u> : les paysages sont une part intégrante du cadre de vie de la population.</p>	<p>Insérer le projet dans son environnement.</p> <p>Minimiser les covisibilités avec l'habitat.</p> <p>Soigner les accompagnements paysagers du projet.</p>

Tableau 68 : Facteurs susceptibles d'être affectés de façon notable par le projet de giratoire