

## 1 PRÉAMBULE

### 1.1 Cadrage réglementaire

L'article L. 122-1 du code de l'environnement stipule que « les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité environnementale ».

En août 2016, les règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes ont été modifiées par l'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 (à portée législative) et le décret n°2016-1110 du 11 août 2016 (à portée réglementaire).

Les critères et seuils nécessaires à la détermination des projets relevant d'un examen au cas par cas sont listés dans l'annexe à l'article R. 122-2 du Code de l'environnement.

Le projet relève de la rubrique suivante :

CATEGORIES DE PROJET	PROJETS SOUMIS A ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE	PROJETS SOUMIS A EXAMEN AU CAS PAR CAS
<b>Travaux, ouvrages, aménagements ruraux et urbains</b>		
39. Travaux, constructions et opérations d'aménagement	a) Travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m <sup>2</sup> .	a) Travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme comprise entre 10 000 et 40 000 m <sup>2</sup> .
	b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme est supérieure ou égale à 40 000 m <sup>2</sup> .	b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme est comprise entre 10 000 et 40 000 m <sup>2</sup> .

Le projet d'extension du Terminal 2 (et de la création d'un parking silo) de l'Aéroport de Nice Côte d'Azur relève de la rubrique 39 du tableau annexe de l'article R.122-2 du code de l'environnement. Ce projet est soumis à examen au cas par cas du fait que la surface totale de plancher est comprise entre 10 000 m<sup>2</sup> et 40 000m<sup>2</sup>.

Cette demande a été faite par le maître d'ouvrage le 14 décembre 2017. Suite à l'instruction de la demande d'examen au cas par cas, **l'Autorité environnementale a décidé de soumettre le projet porté par la société « Aéroports de la Côte d'Azur » à étude d'impact.**

La présente étude d'impact a été rédigée conformément à l'article R. 122-5 du code de l'environnement :

1° **Un résumé non technique** des informations prévues ci-dessous. Ce résumé peut faire l'objet d'un document indépendant ; → **Chapitre 2.**

2° **Une description du projet**, y compris en particulier : → **Chapitre 4.**

- une description de la localisation du projet ;
- une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition nécessaires, et des exigences en matière d'utilisation des terres lors des phases de construction et de fonctionnement ;
- une description des principales caractéristiques de la phase opérationnelle du projet, relatives au procédé de fabrication, à la demande et l'utilisation d'énergie, la nature et les quantités des matériaux et des ressources naturelles utilisés ;
- une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus, tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation, et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement.

3° **Une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement**, dénommée "scénario de référence", et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport au scénario de référence peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ; → **Chapitre 5.**

4° Une description des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage ;

→ **Chapitre 5.**

5° **Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement** résultant, entre autres :

- a) De la construction et de l'existence du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition ;
- b) De l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources ;

c) De l'émission de polluants, du bruit, de la vibration, de la lumière, la chaleur et la radiation, de la création de nuisances et de l'élimination et la valorisation des déchets ;  
 d) Des risques pour la santé humaine, pour le patrimoine culturel ou pour l'environnement ;  
 e) Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

- ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une enquête publique ;
- ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le maître d'ouvrage ;

f) Des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ;  
 g) Des technologies et des substances utilisées.

La description des éventuelles incidences notables sur les facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 porte sur les effets directs et, le cas échéant, sur les effets indirects secondaires, cumulatifs, transfrontaliers, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet ; → **Chapitres 7 et 8.**

**6° Une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs** en rapport avec le projet concerné. Cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement et le détail de la préparation et de la réponse envisagée à ces situations d'urgence ; → **Chapitre 7.**

7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ; → **Chapitre 6.**

8° **Les mesures prévues** par le maître de l'ouvrage pour :

- éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;
- compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité.

La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments mentionnés au 5° ;

→ **Chapitre 7.**

9° Le cas échéant, **les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées** ; → **Chapitre 10.**

10° Une description des méthodes de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement ; → **Chapitre 11.**

11° Les noms, qualités et qualifications du ou des experts qui ont préparé l'étude d'impact et les études ayant contribué à sa réalisation ; → **Chapitre 12.**

12° Lorsque certains des éléments requis ci-dessus figurent dans l'étude de maîtrise des risques pour les installations nucléaires de base ou dans l'étude des dangers pour les installations classées pour la protection de l'environnement, il en est fait état dans l'étude d'impact. → **Non concerné.**

## 1.2 Maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage de l'opération est Aéroports de la Côte d'Azur.

Siège social : rue Costes et Bellonte

BP 3331

06206 Nice CEDEX 3 - FRANCE

## 2 RESUME NON TECHNIQUE

### 2.1 Inscription du projet dans le développement du territoire

Qualifiée de « secteur stratégique » par la Directive Territoriale d'Aménagement, la plaine du Var a été identifiée, par l'ensemble des collectivités, comme un territoire clé pour leur développement écologique, économique et social.

Le périmètre de la plaine du Var, localisé au cœur de la métropole azurée, a reçu le statut d'Opération d'Intérêt National, conféré par l'État.

Cette opération d'intérêt national est portée par l'alliance de l'État et des collectivités (conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, Conseil Départemental des Alpes-Maritimes, métropole Nice Côte d'Azur). Elle s'appuie sur une étroite coordination avec les maires des quinze communes du territoire qui sont régulièrement consultés.

Dans ce cadre, l'Établissement Public d'Aménagement (EPA) Eco-Vallée Plaine du Var a pour mission principale de conduire toute action de nature à favoriser l'aménagement, le renouvellement urbain et le développement économique de leur territoire, dans le respect de la diversité des fonctions urbaines, de la mixité sociale dans l'habitat ainsi que de la protection de l'environnement.

L'EPA s'est fixé de nombreux objectifs ambitieux : créer des emplois et des logements, préserver l'environnement naturel et les paysages, accueillir des entreprises, innover et réaliser un cadre de vie et de travail exemplaire (transports, équipements, agriculture,).



## 2.2 Présentation du projet

L'Aéroport de Nice comprend actuellement deux terminaux principaux passagers (1 et 2) et un terminal Aviation d'Affaires (TAA).

Sur l'année 2017, l'Aéroport de Nice Côte d'Azur a accueilli environ 13,3 millions de passagers issus de vols commerciaux, répartis ainsi sur les différents terminaux :

- Terminal Aviation d'Affaires (TAA) : environ 68 000 passagers en 2017,
- Terminal 1 : environ 4,8 millions de passagers en 2017,
- Terminal 2 : environ 8,5 millions de passagers en 2017,

Le projet consiste à l'extension du Terminal 2 dans la continuité du Terminal 2.2 de l'Aéroport Nice Côte d'Azur ainsi que la création d'un parking silo (entre 800 et 1000 places) en lieu et place d'un parking en surface existant (P3).



Localisation du projet d'extension du Terminal T2 et du parking Silo



Insertion du projet, vue proche

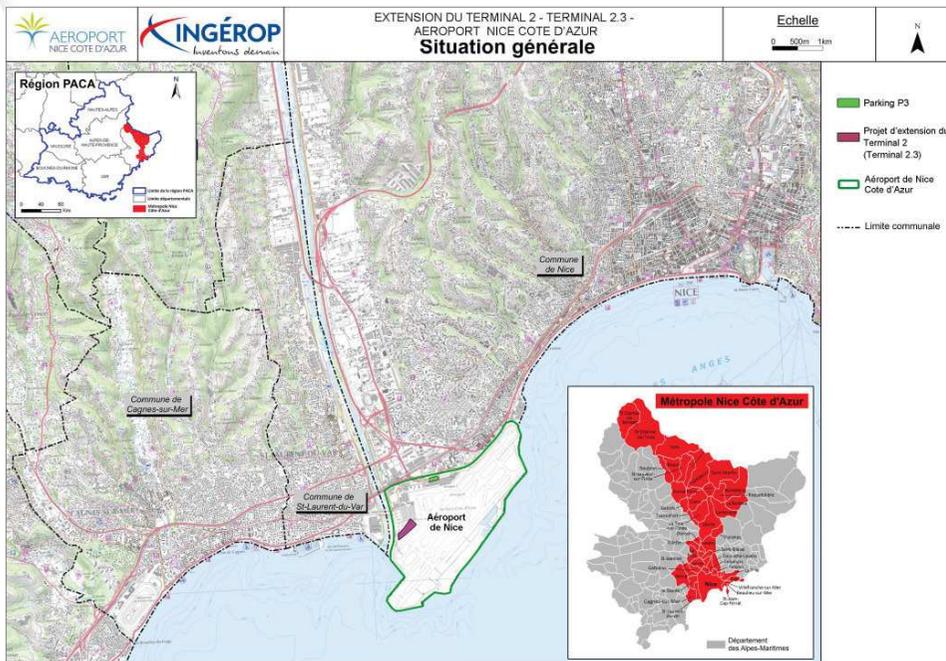
**Le projet d'extension du Terminal 2.3 est motivé par la nécessité d'améliorer l'accueil des passagers et d'optimiser l'organisation fonctionnelle de l'aéroport au regard de l'accroissement global du trafic aérien qui devrait se traduire à terme par une fréquentation annuelle supplémentaire de 4 millions de passagers à l'Aéroport de Nice Côte d'Azur.**

**Le projet ne s'accompagne ni de la création de postes de stationnement avions, ni de la modification des pistes, ni de la modification des trajectoires de vols. Précisons à ce titre que les infrastructures existantes sont compatibles avec l'accroissement de la demande mondiale moyennant une optimisation du cadencement et du taux de remplissage des avions par exemple.**

## 2.3 Description des facteurs susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet

### 2.3.1 Définition de l'aire d'étude

Par définition, l'aire d'étude est le secteur géographique susceptible d'être influencé par le projet. Suivant la thématique considérée, la dimension de cette aire d'étude peut varier.



### 2.3.2 Milieu physique

#### 2.3.2.1 Climatologie

Le climat est tempéré, les températures moyennes annuelles relevées restent modérées. L'aire d'étude est rarement soumise au gel. L'amplitude thermique annuelle est faible grâce à l'inertie thermique de la mer.

Les précipitations sont abondantes et souvent violentes de l'automne au printemps. Sur l'année elles s'élèvent à 733mm.

Sur la période 1991-2010, la durée annuelle de l'ensoleillement s'est établie à 2 724,2 h.

La vallée du Var est un couloir où les circulations d'air sont importantes. Les vents dominants sont de secteur nord-ouest, puisqu'ils suivent l'orientation de cette vallée. Du fait de la proximité de la côte, les brises de mer et les brises de terre créent une agitation presque permanente. Ce phénomène évite l'accumulation des polluants atmosphériques notamment d'origine automobile.

Sous l'effet du réchauffement global, les territoires littoraux pourraient subir une recrudescence des phénomènes météo extrêmes et une montée des eaux estimée entre 30 cm et 1 mètre d'ici 2100.

#### 2.3.2.2 Géologie

Les terrains sont constitués alluvions argilo-sablo-limoneuse correspondant l'estuaire du Var.

#### 2.3.2.3 Topographie

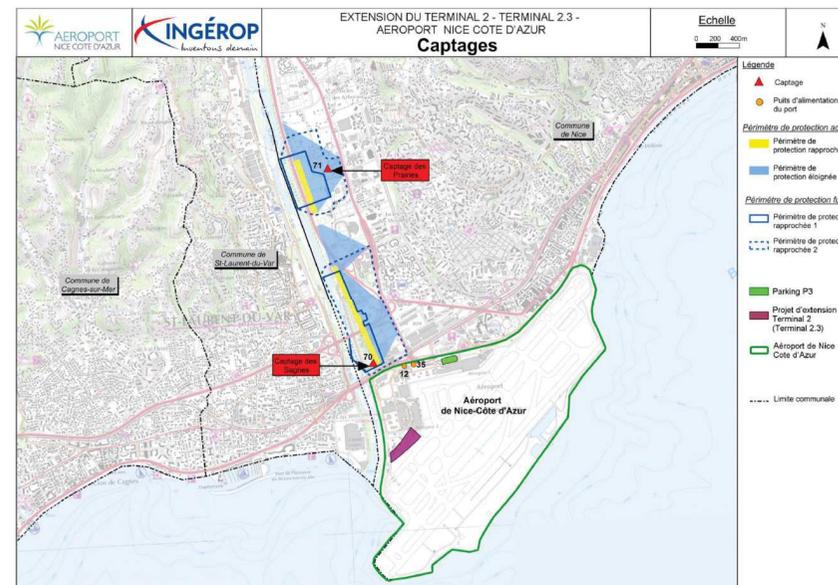
Le contexte topographique de l'aire d'étude ne présente aucune sensibilité. Le terrain est plat.

#### 2.3.2.4 Hydrogéologie

L'aire d'étude repose sur la nappe alluviale du Var : la masse d'eau souterraine de type alluvial « Alluvions du Var et Paillons ». Cette masse d'eau souterraine est vulnérable à la pollution (perméabilité élevée de l'aquifère alluvial). On distingue une nappe superficielle affleurante sur l'aire d'étude.

L'aire d'étude n'est pas concernée par les différents périmètres de protection des captages AEP et s'inscrit en aval de ces derniers.

Au vu du contexte hydrogéologique, la préservation de la ressource en eau constitue un enjeu fort à l'échelle du périmètre de l'opération. Le projet devra donc veiller à la protection des eaux souterraines, notamment en phase travaux.



### 2.3.2.5 Hydrologie

L'aire d'étude s'inscrit dans le bassin versant du Var (plus grand fleuve côtier de la région PACA). Le régime hydrologique du Var est de type pluvio-nival méditerranéen avec des étiages estivaux parfois importants et des périodes de crues extrêmement violentes au printemps et à l'automne.

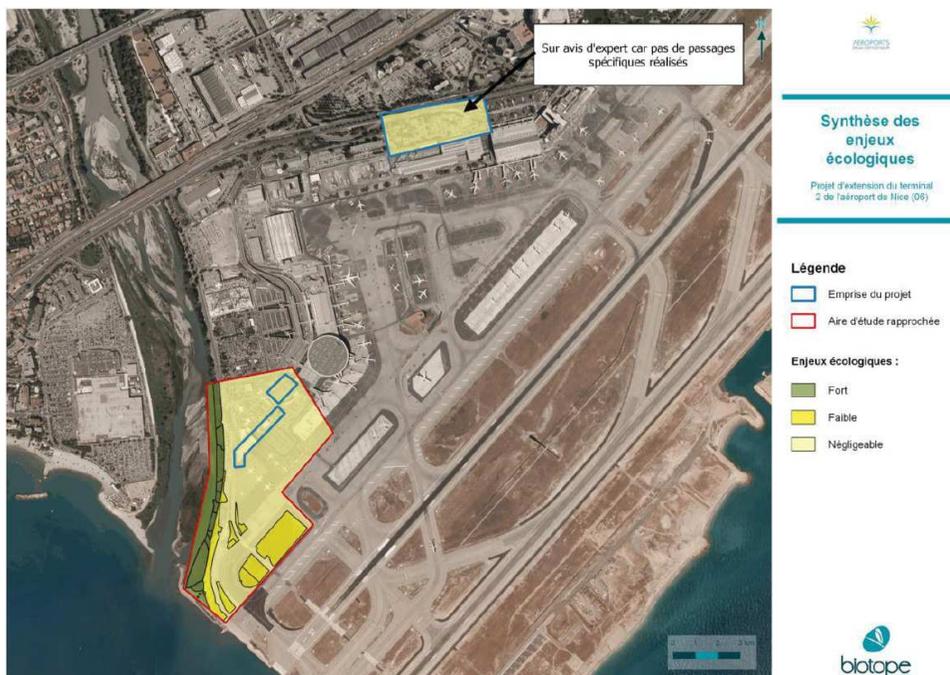
### 2.3.2.6 Risques naturels

L'aire d'étude est peu concernée par les risques naturels hormis les risques inondation et sismique. Le projet devra respecter les prescriptions du PPRi approuvé.

## 2.3.3 Milieu naturel

Concernant les sites Natura 2000, étant donné le lien fonctionnel entre l'aire d'étude rapprochée et le site Natura 2000, des interactions sont possibles entre le projet et la ZPS Basse Vallée du Var.

Concernant les enjeux, les continuités et les fonctionnalités écologiques, le fleuve côtier (réservoir écologique du SRCE) du Var et sa ripisylve représentent un enjeu modéré dans l'aire d'étude.



## 2.3.4 Milieu humain

### 2.3.4.1 Contexte territorial et administratif

La commune de Nice fait partie de la Métropole Nice Côte d'Azur, créée le 1er janvier 2012, qui regroupe actuellement 49 communes.

La commune est également intégrée à deux organisations territoriales :

- La DTA avec l'orientation pour l'aménagement de la Basse vallée du Var ;
- L'OIN Eco-Vallée de La Plaine du Var.

La DTA des Alpes-Maritimes a été approuvée par décret en Conseil d'État le 2 décembre 2003. Elle identifie la basse vallée du Var comme étant un secteur stratégique dans l'aménagement et le développement des Alpes-Maritimes. L'opération d'aménagement et de développement de la plaine du Var a reçu le statut d'Opération d'Intérêt National, conféré par l'État par décret n°2008-229 du 7 mars 2008. Créé par le décret n°2008-773 en date du 30 juillet 2008, l'EPA Plaine du Var a pour objectif de mettre en œuvre les principes de l'aménagement durable sur ce territoire vaste et sensible.

### 2.3.4.2 Documents d'urbanisme et autres documents de planification

Le SCoT a été prescrit le 13 novembre 2013. Son périmètre est celui de la métropole soit 49 communes dont Gattières, et son approbation est attendue à l'horizon 2020. La Métropole Nice Côte d'Azur a engagé un projet de PLU intercommunal à échéance 2018-2019. Dans sa décision du 15 décembre 2015 il est précisé que le PLU métropolitain tiendra lieu de PDU métropolitain.

Le PLU de Nice a été approuvé le 23 décembre 2010. L'aire d'étude est située dans la zone UFa relative à l'Aéroport de Nice Côte d'Azur.

Le PADD identifie ce dernier comme faisant partie de l'Eco-Cité Plaine du Var et dont l'un des objectifs est de développer économiquement le secteur tout en respectant les principes du développement durable.

### 2.3.4.3 Contexte démographique

Contexte démographique de la Plaine du Var :

- le territoire accueille aujourd'hui près de 120 000 habitants, soit 22% de la population de la métropole, sur 7% de sa surface,
- sa dynamique démographique moyenne entre 1999 et 2010 a été d'environ 0,5%/an, soit + 600 habitant en une année. Elle est comparable à celle du département (0,6%) et plus forte que celle de la métropole (0,3%),
- la croissance est aujourd'hui portée par : les communes du nord du périmètre (notamment une partie de Carros), Saint-Laurent-du-Var, les coteaux, la frange sud et centre de la vallée, sur la commune de Nice,
- la population est à la fois plus familiale et plus jeune que dans l'ensemble de la métropole,
- il s'agit également d'une population très « active ».

#### 2.3.4.4 Contexte économique

L'Aéroport de Nice Côte d'Azur est le deuxième aéroport français après Paris.

L'impact économique est fort (+ de 7 milliards d'euros dans le département et + de 66 000 emplois équivalents temps plein). De plus, il enregistre une progression importante ces dernières années en termes de passagers.

#### 2.3.4.5 Bâti, équipements et réseaux

L'aire d'étude est notamment constituée de l'actuel terminal T2, de places de stationnements. L'Aéroport est équipé en réseaux secs et humides.

#### 2.3.4.6 Risques technologiques

L'aire d'étude est peu concernée par les risques technologiques. Seul le risque TMD y est référencé.

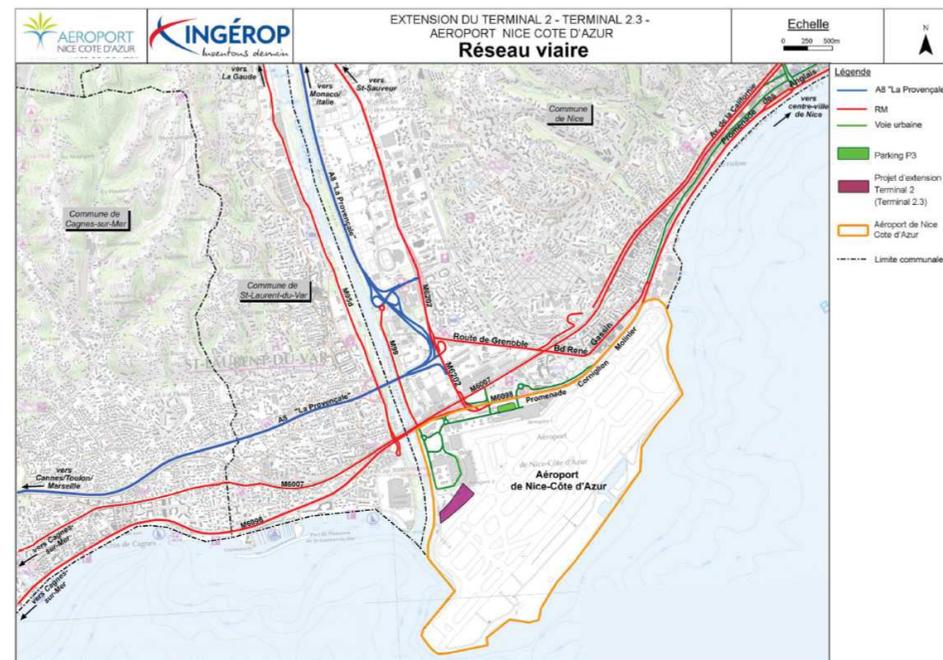
#### 2.3.4.7 Sites et sols pollués

L'aire d'étude est concernée par la problématique des sites et sols pollués. On recense ainsi 2 sites liés à l'activité de dépôt de carburant. Cependant ces sites ne sont pas situés dans l'emprise des futurs travaux du projet.

#### 2.3.4.8 Organisation des déplacements

L'Aéroport de Nice est particulièrement bien desservi par les infrastructures de transport.

Sa desserte par les transports en commun, notamment le train et les deux lignes de tramway, est un atout pour son développement.



### 2.3.5 Cadre de vie

#### 2.3.5.1 Qualité de l'air

La qualité de l'air est un sujet de préoccupation croissante aussi bien de la population locale, des élus que des industriels. Le site de l'Aéroport est peu soumis à la pollution du fait de sa configuration très aérée. Ainsi, sur les polluants observés, l'Aéroport enregistre des valeurs moindres en comparaison aux zones urbaines ou de trafic. Cependant, la qualité de l'air reste un enjeu fort.

#### 2.3.5.2 Ambiance sonore

L'aire d'étude est située dans un environnement sonore bruyant du fait qu'il soit entouré d'infrastructures routières, ferroviaire avec un trafic assez élevé et de la présence de l'Aéroport. Cependant, aucune habitation n'est recensée dans l'aire d'étude.

### 2.3.6 Patrimoine et paysage

L'aire d'étude ne présente aucune sensibilité du point de vue patrimonial. En effet, aucun monument historique ou site inscrit ou classé n'est situé dans les abords de l'aire d'étude.

Concernant le paysage, l'aire d'étude est située dans la Basse vallée du Var. Cependant, le contexte très artificialisé de l'aire d'étude et sa topographie plane ne confèrent au site que peu de perspectives paysagères.

### 2.3.7 Synthèse des enjeux et évolution probable de l'environnement en l'absence de la mise en œuvre du projet

#### 2.3.7.1 Synthèse des enjeux

Le tableau qui suit reprend, de manière synthétique l'ensemble des enjeux environnementaux (ou facteurs environnementaux susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet), en leur attribuant un niveau d'enjeu permettant, in fine, de hiérarchiser les enjeux du territoire les uns par rapport aux autres.

Par enjeu, on entend une thématique attachée à une portion de territoire qui, compte tenu de son état actuel ou prévisible, présente une valeur au regard des préoccupations patrimoniales, sanitaires, culturelles, esthétiques, monétaires ou techniques. La valeur ou le « niveau » de cet enjeu peut être fort, modéré ou faible.

À chaque enjeu sont associés des objectifs pour le projet, à prendre en compte lors de la conception, dans une démarche d'intégration des problématiques environnementales. Cet outil permet en effet d'optimiser la conception technique du projet, dans le souci d'un moindre impact environnemental.

THEME	ENJEU	NIVEAU DE SENSIBILITE DE L'ENJEU	OBJECTIFS POUR LE PROJET
<b>MILIEU PHYSIQUE</b>			
Climat	Climat méditerranéen – Pluies irrégulières pouvant prendre un caractère orageux et violent.	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Prise en compte des caractéristiques locales de la pluviométrie pour le dimensionnement des dispositifs d'assainissement pluvial</li> <li>➢ Prise en compte de l'anémométrie dans l'implantation et la configuration du bâtiment notamment par rapport aux pistes</li> </ul>
Géographie et topographie	Secteur au relief plat, de basse altitude.	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Projet réalisé au plus proche du terrain naturel -&gt; limitation des mouvements de terre et conservation des conditions</li> </ul>

THEME	ENJEU	NIVEAU DE SENSIBILITE DE L'ENJEU	OBJECTIFS POUR LE PROJET
			d'écoulement pluvial actuelles
Géologie	Les formations géologiques au droit de l'aire d'étude sont composées de structures stables ne présentant pas de contrainte technique particulière.	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Respect des préconisations édictées par les études géotechniques</li> </ul>
Eaux	Souterraines	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Mise en œuvre de mesures de préservation de la nappe en phase travaux (traitement des risques de pollution accidentelle)</li> <li>➢ Hauteur de nappe à connaître précisément pour la réalisation des travaux</li> </ul>
	Superficielles	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Prise en compte de l'aléa inondation</li> </ul>
Risques naturels	Inondation	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Limitation de la modification des écoulements pluviaux</li> <li>➢ Compensation de l'augmentation de l'imperméabilisation</li> <li>➢ Conformité avec le PPRi</li> </ul>
	Feux de forêts	Pas d'enjeu	Aucun
	Mouvement de terrain	Pas d'enjeu	Aucun
	Séisme	Zone d'aléa de niveau de sismicité 4 (sismicité moyenne)	Faible

THEME	ENJEU	NIVEAU DE SENSIBILITE DE L'ENJEU	OBJECTIFS POUR LE PROJET
			fondations des bâtiments.
<b>MILIEU NATUREL</b>			
Zones naturelles remarquables, protégées et inventoriées	Aire d'étude notamment concernée par le site N2000 Basse Vallée du Var	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Prise en compte des sensibilités écologiques</li> </ul>
Habitats naturels et fonctionnalités écologiques	Les enjeux de l'aire d'étude se situent au niveau du Var et de sa ripisylve. Sur la plateforme aéroportuaire, les enjeux sont faibles à négligeables.		
<b>CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET URBAIN</b>			
Démographie	L'aire d'étude est éloignée des premières habitations	Faible	Aucun
Activités économiques	L'aire d'étude est située dans une zone aéroportuaire	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Limitation de l'impact en phase travaux</li> </ul>
Bâti, équipements et réseaux	L'aire d'étude est concernée le terminal T2 et des parkings	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Limitation des impacts pour les passagers durant la phase travaux</li> <li>➤ Extension/dévoisement des réseaux à prévoir en cohérence avec les aménagements à réaliser</li> </ul>
Organisation des déplacements	Présence de nombreux axes routiers et ferroviaire. L'Aéroport est générateur d'un trafic important	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Limitation de l'impact en phase travaux</li> <li>➤ Prise en compte des impacts de l'extension du T2</li> </ul>

THEME	ENJEU	NIVEAU DE SENSIBILITE DE L'ENJEU	OBJECTIFS POUR LE PROJET
Risques technologiques et sites et sols pollués	Risque lié à la proximité de réseaux de transport d'énergie et de terrains potentiellement pollués.	Faible à modéré	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Identification des secteurs susceptibles d'être pollués au sein des emprises travaux</li> </ul>

### 2.3.7.2 Évolution probable de l'environnement en l'absence de la mise en œuvre du projet

En l'absence de la mise en œuvre du projet, l'accessibilité et la qualité d'accueil du site sera amoindrie du fait d'un accroissement structurel de l'activité aéroportuaire.

Concernant les autres thématiques et en absence du projet, l'évolution probable de l'environnement devrait être plutôt positif sur le cadre de vie et la qualité des eaux grâce aux politiques mises en place. Cependant, du fait des changements climatiques, l'intensité des risques naturels sera plus élevée et notamment les inondations.

## 2.4 Description des solutions de substitutions raisonnables examinées par le maître d'ouvrage et raisons du choix effectué

Aucune solution de substitution raisonnable n'a été envisagée par le maître d'ouvrage.

## 2.5 Description des incidences notables du projet sur l'environnement et mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets du projet

### 2.5.1 Climat

Les effets des travaux sur le climat ne peuvent être évalués finement. La prise en compte de cette problématique passe par une réduction des émissions lors de la phase travaux en optimisant l'entretien des engins de chantier, les déplacements des personnes et des matériaux.

L'ampleur et la nature du projet ne sont pas de nature à modifier localement le climat en phase exploitation.

De plus, ACA (Aéroports Côte d'Azur) s'est engagé dans une démarche de neutralité carbone permettant de réduire les émissions carbonées.

### 2.5.2 Topographie

Les effets sur le relief seront visibles dès la fin des travaux et seront permanents, mais restent toutefois très ponctuels. Ces modifications topographiques sont décrites plus exhaustivement dans la partie relative aux effets et mesures sur les eaux superficielles du fait qu'elles peuvent entraîner des modifications des écoulements.

Les effets du projet sur le relief en phase fonctionnelle sont dans la continuité des effets permanents de la phase travaux.

### 2.5.3 Géologie

Les effets du projet sur la géologie sont des effets permanents et directs liés aux terrassements des sols dans le cadre des aménagements routiers et hydrauliques. Toutefois, pour la plateforme routière, seules les couches superficielles sont concernées : l'impact de projet est faible, voire nul.

### 2.5.4 Eaux souterraines et superficielles

Les travaux liés à la réalisation du projet peuvent avoir des effets sur la qualité des eaux superficielles et souterraines ainsi que leur débit, pouvant alors augmenter les risques d'inondation localement. Des mesures de prévention seront mises en place afin de limiter toute pollution et d'éviter tout risque d'inondation lié aux travaux. Le projet mettra en place des dispositifs de traitements des eaux qui amélioreront la qualité des rejets par rapport à l'existant.

### 2.5.5 Risques naturels

Les travaux liés à la réalisation du projet peuvent avoir des effets sur les risques naturels présents dans l'aire d'étude. Cependant, des mesures de « précaution » durant les travaux réduisent considérablement les aléas des risques « inondation », « sismique ».

Les contraintes liées aux risques naturels de l'aire d'étude du projet sont prises en compte dans la phase de conception des différents aménagements. Certaines mesures de « précaution » sont également prises pour éviter tout risque lors du chantier : l'impact du projet est alors réduit, soit nul.

### 2.5.6 Milieu naturel

Avec la mise en place de mesures de réduction suivantes, les effets résiduels sur le milieu naturel sont jugés négligeables :

- précautions relatives aux travaux les plus impactant pour l'avifaune et les Chiroptères,
- prévention des pollutions chimiques en phase chantier,
- maîtrise de l'emprise des travaux par l'installation des zones de dépôts de matériels hors des zones écologiquement sensibles,
- assistance environnementale en phase chantier par un écologue

### 2.5.7 Documents d'urbanisme et autre document de planification

Le projet est compatible avec les différents documents d'urbanisme et autres documents de planification.

### 2.5.8 Contexte démographique

Les travaux n'auront aucun impact de nature à modifier les dynamiques démographiques.

### 2.5.9 Activités économiques

Les travaux nécessaires à l'aménagement favoriseront de façon temporaire et indirecte l'emploi. L'impact temporaire du projet sur les activités économiques existantes est jugé faible.

Impact positif par la création d'emplois en phase exploitation.

### 2.5.10 Bâti, équipements et réseaux

Les travaux du projet auront un impact direct, soit permanent sur le bâti par la destruction et la construction de bâtiments modulaires.

Les effets seront positifs pour les équipements par l'extension du terminal permettant un meilleur accueil des passagers ainsi que la construction d'un parking silo offrant une offre de stationnement supérieure.

### 2.5.11 Risques technologiques et sites et sols pollués

Le projet n'est pas de nature à avoir des impacts sur les risques technologiques en phases travaux et exploitation. Concernant la problématique des sites et sols pollués, l'étude géotechnique permettra de qualifier l'état des sols. Des mesures de traitement en phase travaux seront mises en place en cas de découverte de pollution.

### 2.5.12 Cadre de vie

Les perturbations liées aux travaux contribueront à une légère augmentation des émissions de polluants atmosphériques et des émissions sonores. Ceci représente un impact indirect et temporaire du projet : l'impact est jugé faible par l'importance du projet et le fait qu'aucune habitation n'est présente aux alentours de ce dernier.

### 2.5.13 Patrimoine et paysage

Aucun enjeu patrimonial n'a été recensé dans l'aire d'étude. De fait, aucun impact n'est à prévoir. Les travaux sont susceptibles d'engendrer la découverte de vestiges archéologiques. Afin d'anticiper cela, la Direction Régionale des Affaires Culturelles sera saisie pour statuer sur la nécessité ou pas de réaliser un diagnostic archéologique préventif.

Le projet aura un effet positif sur le paysage du fait de restructuration du site (bâts, plateformes, etc.).

### 2.5.14 Analyse de la vulnérabilité du projet

#### 2.5.14.1 Vulnérabilité du projet au changement climatique

Concernant les incidences que peut avoir le projet sur le climat, on rappelle les principaux effets potentiels :

- en phase travaux, le principal effet potentiel indirect est lié à l'effet de serre dû aux rejets de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère. Ces rejets proviennent des émissions de gaz d'échappement des engins de chantiers. Des particules peuvent également être mises en suspension lors des travaux de terrassement ;
- en phase exploitation, le projet n'est pas susceptible de porter atteinte au climat.

L'analyse de la vulnérabilité du projet face au changement climatique s'avère pertinente pour la pluviométrie.

La vulnérabilité du projet face à la modification du régime de précipitation dépend du niveau d'exposition des plateformes face à l'aléa et de la sensibilité de celle-ci.

Ici, l'aléa est la modification du régime des précipitations : augmentation de 20 % en hiver, diminution de 15 % l'été, augmentant ainsi l'occurrence et l'importance des épisodes pluvieux et des crues : cet aléa est fort étant donné son caractère permanent et irréversible.

En hiver, la sensibilité du projet face à cet aléa s'exprime au travers du risque naturel « inondation ». Même si le projet n'est pas directement concerné par ce risque naturel, la modification de la pluviométrie ainsi que la présence du Var à proximité pourraient avoir des conséquences.

En effet, les précipitations génèrent de forts cumuls d'eau, une topographie accidentée qui engendre des ruissellements et concentre les écoulements, une artificialisation importante des sols qui empêche l'infiltration de l'eau. L'exposition du projet face à cet aléa peut donc être significativement accentuée du fait de la survenue d'épisodes orageux extrêmes.

Cependant, la méthode de dimensionnement du réseau d'assainissement a permis d'intégrer l'occurrence d'épisodes de précipitations défavorables.

En dépit de l'exposition à des épisodes de précipitation potentiellement intenses plus fréquents, la vulnérabilité du projet à l'évolution du régime de précipitations peut être considérée comme faible.

#### 2.5.14.2 Vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeures

Un accident majeur est, en France, selon la directive européenne n°96/82 du 9 décembre 1996 et l'arrêté du 10 mai 2002 :

- un événement tel qu'une émission (de gaz, de produit radioactif, d'agent pathogène, de polluant), un incendie ou une explosion d'importance majeure,
- résultant de développements incontrôlés survenus au cours de l'exploitation d'un établissement,
- entraînant pour la santé humaine, à l'intérieur ou à l'extérieur de l'établissement, et/ou pour l'environnement un danger grave, immédiat ou différé,
- et faisant intervenir une ou plusieurs substances dangereuses.

Le projet étant situé dans une zone aéroportuaire peut être concerné par le risque d'accident ou de catastrophe majeure.

## 2.6 Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus

La notion d'effets cumulés se réfère à la possibilité que les impacts permanents et temporaires occasionnés par le projet s'ajoutent à ceux d'autres projets. Les effets du projet qui sont traités ici, sont seulement les effets résiduels, c'est-à-dire les effets présents après l'application des différentes mesures d'évitement, de réduction ou de compensation.

Les projets connus sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

- ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une enquête publique ;
- ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

### 2.6.1 Effets cumulés avec d'autres projets connus

Les projets connus pris en compte pour l'analyse des effets cumulés de l'opération d'aménagement urbain « Les Coteaux du Var » sont :

- ZAC des Coteaux du Var à Saint-Jeannet (projet soumis à étude d'impact et ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 20 septembre 2018) ;
- ZAC des Bréguières à Gattières (projet soumis à étude d'impact et ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 4 septembre 2018) ;
- Aménagement de la sortie ouest de la Voie Mathis – Phase 1 (projet soumis à étude d'impact et ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 1er octobre 2015) ;
- Boulevard urbain dans le quartier des Plans à Carros (projet soumis à étude d'impact et ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 6 avril 2015) ;
- ZAC « La Saoga » projet soumis à étude d'impact et ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 11 avril 2014) ;
- ZAC « Grand Arénas » (projet soumis à étude d'impact et ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 14 juin 2013) ;
- ZAC « Nice Méridia » (projet soumis à étude d'impact et ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 13 juin 2013 pour le dossier de création de ZAC et en date du 2 octobre 2014 pour le dossier de réalisation de ZAC) ;
- Aménagements des espaces publics du quartier du pôle d'échanges de Nice Saint-Augustin (projet soumis à étude d'impact et ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 6 mars 2013) ;
- Réalisation de la ligne de tramway est-ouest et des aménagements qui lui sont liés (projet soumis à étude d'impact et ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 3 novembre 2011). À noter que la première partie de la ligne est terminée ;
- Plan de rénovation urbaine du quartier des Moulins à Nice (projet soumis à étude d'impact et ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 25 août 2011) ;
- Élargissement du chemin de Crémat (projet soumis à étude d'impact et ayant fait l'objet d'un avis tacite de l'autorité environnementale en date du 20 juin 2011).

Le tableau ci-après caractérise les effets résiduels des projets ci-dessus listés et l'extension du Terminal 2 – Terminal 2.3 de l'Aéroport Nice Côte d'Azur, après mise en œuvre des mesures d'évitement, réduction et si nécessaire compensation prévues.

## Légende :

++	Très favorable
+	Favorable
Neutre	Neutre
-	Peu favorable
--	Défavorable

	EXTENSION DU TERMINAL 2 – TERMINAL 2.3 DE L'AÉROPORT NICE COTE D'AZUR	LES BREGUIERES	LES COTEAUX DU VAR	SORTIE EST DE LA VOIE MATHIS	BOULEVARD URBAIN, QUARTIER DES PLANS	ZAC DE LA SAOGA	ZAC GRAND ARENAS	ZAC MERIDIA	ESPACES PUBLICS DU QUARTIER DU PEM DE NICE SAINT-AUGUSTIN	EXTENSION DU TRAMWAY DE NICE	RENOVATION DU QUARTIER DES MOULINS	ÉLARGISSE MENT DU CHEMIN DE CREMAT	EFFET CUMULE DES PROJETS
MILIEU PHYSIQUE													
<i>Climat</i>							+			+			+
<i>Topographie</i>		-	-			-	--						-
<i>Géologie</i>							--						
<i>Eaux souterraines</i>													
<i>Eaux superficielles</i>			-			-	+	-	+		+		+
<i>Risques naturels</i>		-				-	+	-	+		+		+
MILIEU NATUREL ET BIODIVERSITE													
<i>Habitats naturels</i>	+					-			-				-
<i>Flore</i>						-		-	-				-
<i>Faune</i>						-							-
<i>Fonctionnalités écologiques</i>		-	-			-	+				+		+

	EXTENSION DU TERMINAL 2 – TERMINAL 2.3 DE L'AÉROPORT NICE COTE D'AZUR	LES BREGUIERES	LES COTEAUX DU VAR	SORTIE EST DE LA VOIE MATHIS	BOULEVARD URBAIN, QUARTIER DES PLANS	ZAC DE LA SAOGA	ZAC GRAND ARENAS	ZAC MERIDIA	ESPACES PUBLICS DU QUARTIER DU PEM DE NICE SAINT-AUGUSTIN	EXTENSION DU TRAMWAY DE NICE	RENOVATION DU QUARTIER DES MOULINS	ÉLARGISSE MENT DU CHEMIN DE CREMAT	EFFET CUMULE DES PROJETS
MILIEU HUMAIN													
<i>Population</i>		++	++	++	++	++	+	+		++	++	++	++
<i>Activités économiques</i>	++	++	+	+	++	+	++	+				+	++
<i>Occupation du sol</i>		-	-			-	+	-			+	--	-
<i>Transport et déplacements</i>	-			++	++	+	+			++	+		++
<i>Réseaux</i>					+	++							+
CADRE DE VIE													
<i>Qualité de l'air</i>				-	-		+			++	+		+
<i>Ambiance sonore</i>					-			-			+		-
PATRIMOINE ET PAYSAGE													
<i>Patrimoine</i>													
<i>Paysage</i>	+	-	-		-		+				+		

### 2.6.2 Analyse des effets potentiels cumulés avec les projets envisagés dans la plaine du Var mais n'entrant pas dans le champ des projets connus

Le champ d'application de la réglementation en termes d'effets cumulés se restreint aux projets ayant fait l'objet d'un avis de l'AE. Pour autant, d'autres projets d'importance sont identifiés à l'échelle de la plaine du Var, notamment en rive droite. Ces projets ont donc été pris en compte dans l'analyse des incidences globales.

- Aménagement d'une plateforme agroalimentaire sur le site de La Baronne
- Relocalisation de la Chambre d'Agriculture des Alpes-Maritimes
- Relocalisation du CREAT de la Chambre d'Agriculture
- Projet de demi-échangeur routier à La Baronne
- Aménagement du secteur de Lingostière sud
- Développement du hameau de La Baronne à La Gaude
- Restructuration du secteur de Sainte-Pétronille à Saint-Laurent du Var

En l'état actuel d'avancement des projets développés dans ce chapitre, il est difficile de juger de l'impact résiduel in fine sur les différents compartiments de l'environnement de l'ensemble des projets. Pour autant, l'objectif affiché par l'ensemble des acteurs du territoire est la neutralité environnementale, par l'évitement, la réduction, et la compensation des impacts. L'anticipation des contraintes, la maîtrise des risques et la mise en place de démarches collaboratives, tel que le propose des outils comme le CRQE, entre acteurs du territoire doivent permettre d'atteindre un bilan en effets cumulés de l'ensemble des projets nul, voire même tendre vers un état favorable, et ce, par la restructuration et l'amélioration de la situation actuelle et en stoppant le « laissé faire » qui a tant causé à la vallée du var.

## 2.7 Évaluation simplifiée des incidences du projet sur les sites Natura 2000

L'évaluation simplifiée des incidences du projet sur les sites Natura 2000 est présentée en annexes (§4 du VNEI). Le projet d'extension du terminal T2 et de la création du parking silo sur l'actuel parking P3 est un projet en contexte aéroportuaire. L'emprise immédiate des travaux se situe en zone très anthropisée et sur des sols déjà imperméabilisés.

Le projet se situe à proximité du Var, ZPS FR9312025 qui est une zone d'importance pour les oiseaux liée à l'embouchure, connue car importante halte migratoire et où siège une importante colonie de Sterne Pierregarin. Cependant, au vu de l'ampleur du projet et de sa situation, l'incidence sur les objectifs de conservation de la ZPS sont négligeables. En effet, le projet ne modifie pas le milieu naturel actuel et les mesures prises pour la phase de travaux ont été choisies pour protéger les habitats naturels et habitats d'espèces et pour limiter les dérangements en particulier sur l'avifaune et les chiroptères.

La mise en place de la mesure d'accompagnement A01 permettra d'améliorer la qualité de la ripisylve sur le long terme et de favoriser la continuité écologique, importante pour de nombreuses espèces, notamment chez les chiroptères.

**Le projet ne présente pas d'incidences négatives significatives sur les objectifs de conservation du site Natura 2000. Cependant, la mise en place de la mesure d'accompagnement A01 a une incidence positive sur les objectifs de conservation du site Natura 2000.**

## 2.8 Modalité de suivis des mesures

Concernant le milieu naturel, une mesure d'accompagnement est proposée pour la restauration de la ripisylve en périphérie de la zone aéroportuaire.

## 2.9 Présentation des méthodes utilisées

### 2.9.1 Établissement de l'état initial

L'analyse de l'état initial repose sur :

- Des observations directes du site, pour tout ce qui concerne son occupation et ses usages,
- Des recherches bibliographiques, pour les aspects généraux (climats, hydrogéologie, géologie, ...) en vérifiant le caractère récent des travaux utilisés
- Des exploitations statistiques et des comptages, pour tout ce qui concerne la démographie, l'emploi, les déplacements,
- Des études spécifiques pour le milieu naturel, l'hydraulique, mobilité,
- Des contacts auprès des services et organisations détenteurs d'informations.

### 2.9.2 Collecte de données

La collecte de données est réalisée par :

- Consultation des services publics et privés ;
- Recherches bibliographiques ;
- Expertise de terrain.

## 2.10 Établissement des effets du projet

La détermination des effets des projets sur l'environnement s'est appuyée sur la confrontation des données initiales avec les caractéristiques des projets, sur les conditions de respect de la réglementation en vigueur et sur l'expérience d'INGÉROP dans la conduite d'études d'impact ainsi que sur des études spécifiques concernant le milieu naturel, la mobilité l'acoustique et la qualité de l'air.

Les effets attendus des projets sur l'environnement sont caractérisés dans l'espace et le temps :

- Directs : impacts résultant de l'action directe de la mise en place et du fonctionnement de l'aménagement,
- Indirects : impacts ne résultant pas de l'action directe de l'aménagement,
- Temporaires : impacts réversibles liés aux travaux ou à la phase de démarrage de l'activité,

- Permanents : impacts dus à la phase de fonctionnement normale de l'aménagement ou les impacts liés aux travaux irréversibles.

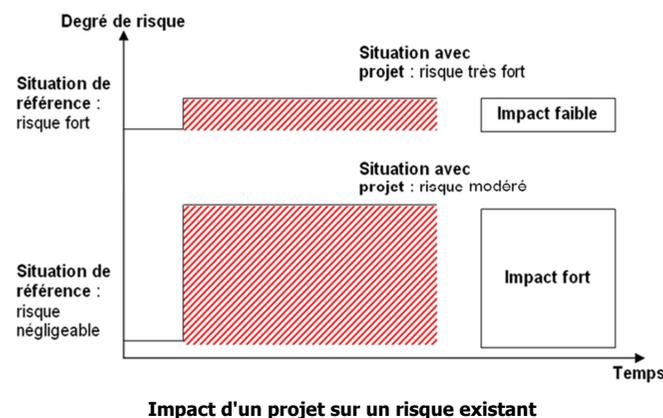
La qualification des effets, puis des impacts des projets peuvent être quantifiés. La caractérisation de l'impact (intensité et ampleur) définit le degré de perturbation du milieu. Elle est fonction du degré de sensibilité ou de vulnérabilité de la composante étudiée.

Impact	Intensité et ampleur
Fort	L'activité affecte lourdement l'intégrité de la composante ou son utilisation et compromet sa pérennité. L'impact est cependant réversible.
Modéré	L'activité affecte sensiblement l'intégrité de la composante ou son utilisation sans compromettre sa pérennité.
Faible	L'activité affecte peu l'intégrité de la composante ou son utilisation
Nul à négligeable	L'activité n'a aucune incidence ou n'affecte quasiment pas la composante ou son utilisation.
Positif	L'activité a des effets bénéfiques sur la composante étudiée.

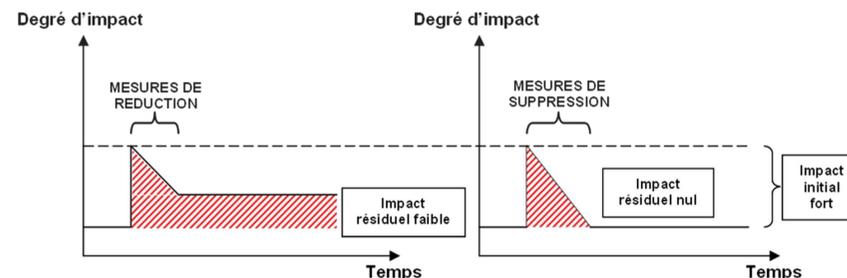
Ces impacts ont été qualifiés pour chaque thématique de l'environnement au regard des enjeux identifiés dans l'état initial (adéquation ressource en eau et réseaux humides, préservation des milieux naturels, création de nuisances sonores et de pollution de l'air, prise en compte du paysage et des risques).

La notion de risque est qualifiée pour certaines composantes. Dans ce cas, l'impact s'évalue à partir de la situation de référence du risque. C'est-à-dire qu'il n'y a pas de lien direct entre le degré de risque et le degré d'impact : un impact n'est pas obligatoirement fort si le risque est fort. L'impact sur le risque va se mesurer par la différence entre la situation de référence et la situation avec projet.

C'est cette différence, cet écart, qui caractérise l'impact du projet sur le risque, et ceci bien que le risque soit faible, moyen ou fort au départ. Le graphique ci-dessous montre qu'il est possible d'avoir un impact fort sur un risque initialement faible et un impact faible sur un risque initialement fort :



La mise en place de mesure de suppression, de réduction ou de compensation d'impact est possible. Les mesures réductrices sont à mettre en œuvre dès lors qu'un impact négatif ou dommageable ne peut être supprimé totalement lors de la conception des projets. Les mesures de compensation sont envisageables dès lors qu'aucune possibilité de supprimer ou de réduire les impacts d'un projet n'a pu être déterminée.



Mécanisme de réduction et de suppression d'impact

Aussi, comme évoqué précédemment, des études spécifiques ont permis d'établir et de quantifier les différents effets des projets sur diverses thématiques : milieu naturel, mobilité, acoustique et qualité de l'air.

### 2.11 Auteurs des études

La présente étude d'impact a été menée et pilotée par la société INGÉROP pour le compte de l'Aéroport Nice Côte d'Azur.

Thèmes	Structure	Noms et qualité des auteurs
Thèmes généraux, acoustique, air et santé, mobilité, pilotage et assemblage de l'étude		Damien CAREL – Chef de service Environnement
		Thomas GRATAROLA – Chef de service Mobilité
		Albin PECHTAMALDJIAN – Chargé d'affaires (spécialité acoustique)
		Jean-Baptiste AUDIBERT – Chargé d'études (spécialité air et santé)
		Isabelle ODRAT - Cartographe

<p>Volet naturel de l'étude d'impact et évaluation des incidences sur les sites Natura 2000</p>		<p>Yannick GILOUX – Directeur d'étude Bénédicte CORNUAULT – Chef de projet Solenne LEJEUNE – Expert Botaniste et phytosociologue Gaël DELPON – Expert Fauniste (spécialité entomologie et herpétologie) Romain BOURRIEZ – Expert Fauniste (spécialité ornithologie) Laurene TREBUCQ – Expert Fauniste (spécialité chiroptérologie)</p>
---	---	--