

### Servitudes d'Utilité Publique (SUP) - Accès provisoire au MIN

échelle 1/3 500 - source MNCA

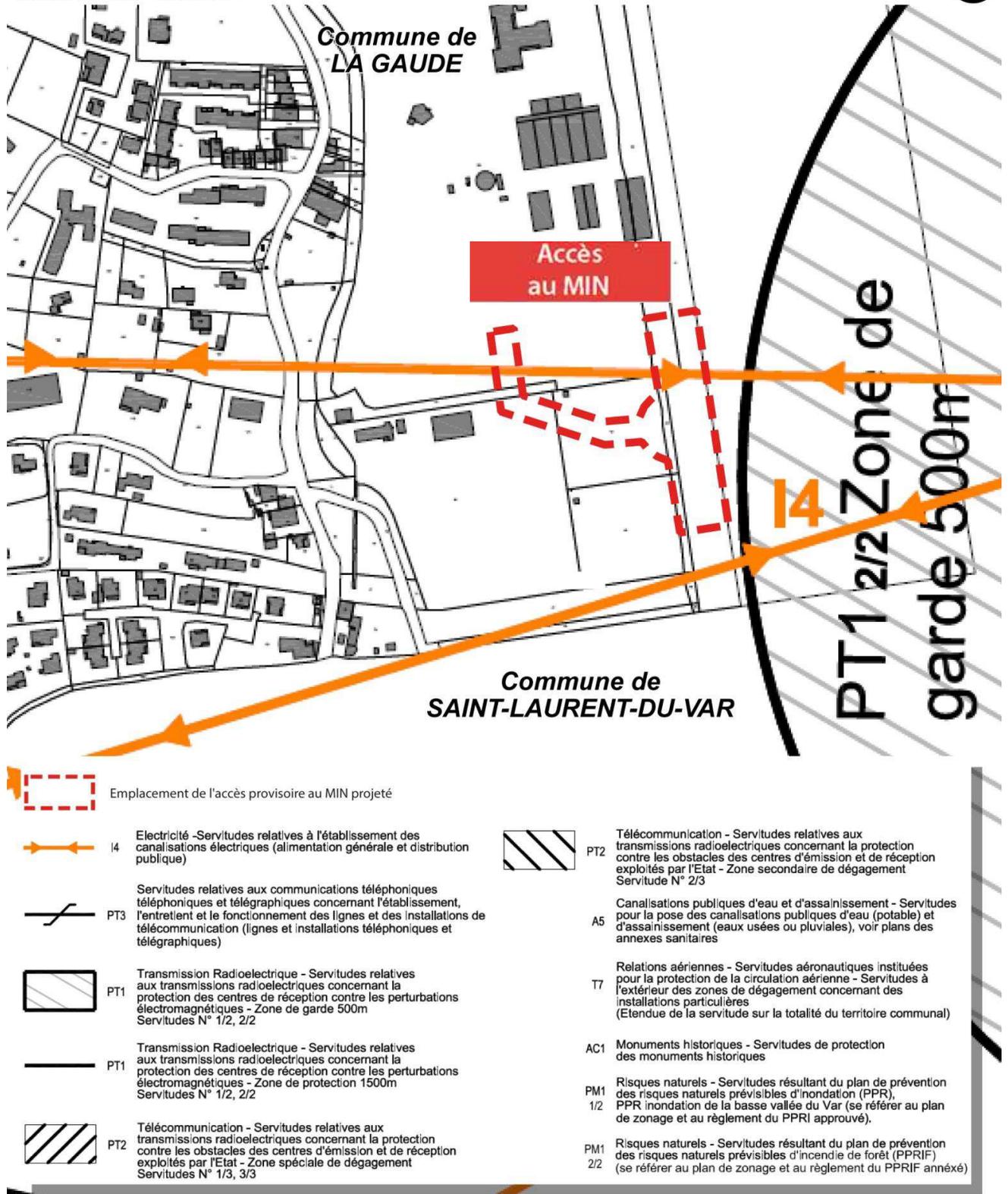


Figure 25d : Servitude d'utilité publique au droit du giratoire

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 244 sur 483

- Compatibilité avec le PLUm (hors PPR traité ci-après)

#### **PADD, OAP, zonage et règlement**

Le projet participe à la mise en place de la plateforme agro-alimentaire prévue au PADD sur la Baronne en permettant d'accéder à celle-ci, en attendant la création d'une infrastructure de transport plus structurante à l'échelle de la rive droite du Var.

Le projet est donc compatible avec les orientations définies par le PADD du PLUm.

Le secteur de la Baronne fait l'objet d'une OAP sectorielle intégrant la desserte du MIN par le demi-échangeur de La Baronne.

La réalisation d'un giratoire d'accès au MIN tel que prévu au présent dossier ne remet pas en cause la réalisation ultérieure de ce demi-échangeur sur la RM6202bis pour améliorer les conditions de circulation en rive droite du Var.

Le projet est donc compatible avec l'OAP sectorielle sur le secteur de La Baronne.

Le projet intercepte les zones 1AUe, 2AU, Ac et Nd du PLUm.

Les travaux d'infrastructures sont exclus du champ des autorisations d'urbanisme (article R. 421-3 du Code de l'Urbanisme).

De plus, aucun des règlements n'interdit la réalisation des ouvrages d'infrastructures, sous réserve d'être compatible avec le PPR inondation (voir détail au chapitre suivant), et le règlement de la zone Nd vise spécifiquement la création d'un échangeur sur la RM6202bis à La Baronne.

Le projet intercepte l'emplacement réservé V17 dédié au demi-échangeur de La Baronne, dont il permet la réalisation ultérieure.

L'opération ne touche aucun Espace Boisé Classé.

Le projet respecte les éléments de paysage à créer en bordure de la RM 6202bis.

Le projet est donc compatible avec le zonage et le règlement du PLUm.

#### **Plan de Déplacement Urbain (PDU)**

Le projet se localise au niveau de l'échangeur de La Baronne, prévu au Programme d'Orientations et d'Actions et au Schéma Directeur du PDU.

La réalisation d'un giratoire d'accès au MIN ne remet pas en cause la réalisation à terme du demi-échangeur de La Baronne tel qu'inscrit au PDU.

Le projet est donc compatible avec le volet PDU du PLUm.

#### **Trame Verte et Bleue (TVB)**

La conception du projet a intégré les recommandations pour la prise en compte de la trame verte et bleue tel qu'inséré au PLUm, et notamment la gestion des espèces envahissantes, la limitation de l'éclairage, la gestion des eaux pluviales.

Le projet se situe dans une zone déjà identifiée comme anthropique.

Le projet est donc compatible avec l'aspect *trame verte et bleue* du PLUm.

#### **Servitudes (hors PM1 traitée dans le chapitre suivant)**

La servitude I4 oblige pour les propriétaires de réserver l'accès et le libre passage aux agents de l'entreprise exploitante pour la pose, l'entretien et la surveillance des installations.

L'exécution de travaux de terrassement, forage, fouilles, etc... à proximité des conduites ne peut être effectuée que conformément aux dispositions de l'Arrêté Préfectoral du 16 juillet 1980. Les propriétaires conservent le droit de clore ou de bâtir à condition toutefois d'en avertir l'exploitant (déclaration d'intention de travaux).

Cependant, l'article R.113-11 du Code de la Voirie Routière stipule que « le déplacement des installations et ouvrages mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 113-3 peut être demandé par le gestionnaire du domaine public routier aux exploitants de réseaux de télécommunications et de services publics de transport ou de distribution d'électricité ou de gaz lorsque la présence de ces installations et ouvrages fait courir aux usagers de la route un danger dont la réalité est établie à l'occasion de travaux d'aménagement de la route ou de ses abords ». Le présent projet entre dans ce cas.

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 245 sur 483

L'exploitant des réseaux électriques concernées (EDF) a été contacté en amont, afin d'optimiser la conception du projet et les dévoiements de réseaux à mettre en œuvre.  
Le projet ne produit aucune perturbation électromagnétique, dans le respect de la servitude PT1.

Le PLU métropolitain (PLUm) de Nice Côte d'Azur a été approuvé le 25 octobre 2019 et est exécutoire depuis le 5 décembre 2019.

L'analyse du projet de création d'un giratoire d'accès au futur MIN par rapport à ce PLUM met en évidence les points suivants :

- le projet est compatible avec le PADD, au sein duquel la réalisation du futur MIN apparaît comme indispensable,
- le projet est compatible avec l'OAP sectorielle de La Baronne, qui prévoit la réalisation du Min et de son accès via le demi-échangeur de La Baronne, dans la mesure où un giratoire d'accès direct au MIN sur la RM6202bis ne remet pas en cause la réalisation ultérieure d'un demi-échangeur dans ce secteur,
- en tant qu'infrastructure routière, le projet n'entre pas en conflit avec le règlement des zones 1AUe, 2AU, Ac et Nd qu'il traverse,
- le projet permet la réalisation ultérieure d'un échangeur sur la RM6202bis à la Baronne, seul emplacement réservé qu'il intercepte (ER V17),
- le projet ne touche aucun Espace Boisé classé,
- le projet respecte les éléments de paysage à créer le long de la RM6202bis en son Nord immédiat,
- le projet respecte le volet PDU du PLUm en permettant la réalisation ultérieure de l'échangeur de La Baronne, du fait de son caractère évolutif,
- le projet a pris en compte le recueil de recommandation de la trame verte et bleue intégré au PLUm,
- la zone d'étude n'intègre aucun bâtiment inscrit à l'inventaire des éléments de patrimoine remarquables et bâti isolé à protéger,
- le projet prend en compte les contraintes exercées par les servitudes d'utilité publique I4 et PT1 qui lui sont applicables.

**Le projet est donc compatible avec le PLUm de Nice Côte d'Azur.**

#### v *Plan Local d'Urbanisme de La Gaude*

Le PADD identifie le secteur de La Baronne comme un secteur d'urbanisation destiné à accueillir la plateforme agro-alimentaire permettant notamment le transfert du MIN actuel, et l'installation d'activités économiques et d'équipements collectifs divers.

Comme précisé dans le PLU de La Gaude, le choix de la localisation du projet de la plateforme agro-alimentaire sur le site de La Baronne est issu de diverses études menées sur différents sites de la Plaine du Var.

Le projet s'inscrit dans l'orientation d'aménagement du site de La Baronne (OAP n°1), dont 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 matière de locaux d'activités,
- S'appuyer sur la qualité paysagère du site.

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 246 sur 483

Au sein du zonage du PLU en vigueur de la commune de La Gaude, le projet s'inscrit principalement en zone IIAU, zone à urbaniser.

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

Aucun aménagement du MIN ne concerne la zone A localisée en limite Nord du périmètre projet.

La bande plantée à l'Ouest du site est identifiée comme « espace à planter » sur le plan de zonage du PLU. Le règlement de la zone IIAU précise que ces espaces 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 aménagements du MIN sur cet espace sont donc compatibles avec sa vocation « espace à planter ».

La zone d'étude concerne également l'Emplacement Réservé n°44 « Création d'un jardin public ». Le projet n'interfère pas avec cet emplacement réservé. Cet espace est réservé à l'échelle du périmètre projet : aucun bâtiment ne s'y implante.

Le projet du MIN et du PIA est compatible avec les dispositions du PLU de La Gaude.

Aucune incompatibilité du projet géothermique n'a été relevée avec le règlement d'urbanisme.

L'installation du projet de géothermie tiendra notamment compte de l'Article IIAU 6 « implantation des constructions par rapport aux voies et aux emprises publiques ».

Les constructions doivent s'implanter à une distance à l'alignement existant ou projeté au moins égale à :

- 45 m de la RM 6202 bis,
- 50 m de la RM 2209,
- 45 m de la bretelle d'accès à la RM 6202 bis.

Les constructions peuvent s'implanter en limite du canal OH18 et du canal des Iscles, sous réserve de respecter les prescriptions du PPRi Basse Vallée du Var, et notamment la cote de référence.

A titre d'information, l'article IIAU 4 – desserte par les réseaux, stipule que pour l'eau potable « Toute construction ou installation doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable, conformément à la réglementation en vigueur ».

### 11.7.3 Patrimoine naturel et historique

Le projet du MIN et celui du PIA ne sont pas concernés par des enjeux liés au patrimoine naturel ou historique.

Les projets n'auront ainsi pas d'impact prévisible sur le patrimoine archéologique, ni sur le patrimoine historique de la commune de La Gaude.

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 247 sur 483

Toutefois, en application de la loi du 27 septembre 1941, toute découverte archéologique fortuite qui pourrait être effectuée dans le cadre des travaux devra être immédiatement déclarée à la commune et aux services de l'État compétents. Dans ce cadre, la Direction Régionale des Affaires Culturelles (service régional de l'archéologie) pourra en application de l'article 14 de la loi « faire visiter les lieux où les découvertes ont été effectuées, ainsi que les locaux où les objets ont été déposés et prescrire toutes les mesures utiles à leur conservation ».

Au niveau de la zone du giratoire, un diagnostic archéologique a été réalisé en septembre 2010 dans la zone d'étude. Ce diagnostic conclut à l'absence de vestige archéologique dans les emprises du projet. En exploitation, le projet n'aura donc aucun impact sur le patrimoine archéologique.

Le projet du MIN d'Azur, tout comme celui du PIA, ne présentent pas d'impact prévisible sur le patrimoine. Il en est de même du projet du giratoire.

Aucune mesure n'est envisagée à ce stade au niveau des 2 projets. Néanmoins, des mesures seront prises en cas de découverte archéologique fortuite dans le cadre des travaux.

Aucun impact résiduel n'est attendu.

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

##### a. Phase travaux

La réalisation du MIN et du PIA sur le site de La Baronne implique l'extension des réseaux d'assainissement, d'alimentation en eau potable et de récupération des eaux pluviales. Lors des travaux, les raccordements des réseaux secs et humides nécessiteront sans doute des coupures sur les réseaux existants. Cependant, celles-ci seront ponctuelles et de courte durée.

Préalablement à la réalisation des ouvrages, la ligne EDF présente sur le site sera déviée afin de permettre la réalisation du bâtiment Distributeurs en un seul et même bâtiment regroupant l'ensemble des activités de distribution.

La réalisation du projet de giratoire et de voie d'accès au MIN ne nécessite pas de déviation des réseaux existants, en particulier celui d'évacuation pluvial qui passe sous la RM6202 bis. Ni le bassin de rétention existant, ni le Canal des Iscles ne seront modifiés. Aucun impact n'est donc attendu.

En phase travaux, le projet présente un impact négatif faible sur les réseaux.

##### b. Phase exploitation

Le site sera desservi par le Nord par une canalisation d'eau potable DN 250. Cette canalisation se situera sous la voie de 90 ml servant d'issue de secours du MIN. Le débit d'alimentation en eau potable sera d'environ 400 m<sup>3</sup>/h. La conception du réseau interne d'alimentation en potable permettra également d'assurer la défense contre l'incendie. Si besoin, en cas d'insuffisance du réseau primaire externe, un réservoir interne aux

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 248 sur 483

installations du MIN sera réalisé afin d'assurer un approvisionnement en eau suffisant en cas d'incendie.

Les eaux usées du site seront collectées puis rejetées vers le réseau métropolitain.

Les rejets et le raccordement au réseau d'eaux usées seront réalisés en conformité avec le règlement d'assainissement et les seuils de rejets autorisés par la Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA).

Pour respecter les contraintes de MNCA liées au rejet des eaux usées, certaines eaux souillées transiteront au préalable par des dispositifs de prétraitements

Les dispositifs de gestion des eaux pluviales sont décrits au chapitre 11.6.3 La ressource en eau.

Des conventions de rejets (eaux usées, eaux pluviales) seront réalisées entre chaque exploitant et MNCA.

Les locaux intérieurs du bâtiment nécessitant un lavage à grandes eaux devront être nettoyés à l'eau potable pour répondre aux normes sanitaires d'un MIN.

L'ensemble des réseaux secs qui serviront au fonctionnement des installations (dont réseaux électriques pour les panneaux photovoltaïques, réseaux de communication, etc.) sera installé sur les sites.

Compte tenu de la localisation du projet de géothermie, il n'est pas potentiellement possible d'assurer, conformément aux prescriptions de l'article 4 de l'arrêté du 11 septembre 2003, le respect d'une distance minimale de 35 m fixée pour le forage par rapport aux réseaux d'assainissement.

Au vu de cette situation, et afin de garantir un niveau de protection des eaux souterraines équivalent à celui prévu par l'arrêté, des mesures compensatoires sont prévues pour permettre d'assurer au droit du site, la préservation de la qualité des eaux souterraines. Ces mesures sont présentées dans les paragraphes ci-après.

➤ **Aménagement de têtes de protection étanches des ouvrages**

Afin d'éviter toute infiltration d'eau potentiellement contaminées dans les ouvrages, une tête de protection étanche et verrouillable sera aménagée au droit de chaque ouvrage. En fonction de la solution choisie, l'infiltration d'eau superficielle sera soit évitée par la réalisation d'une dalle en béton d'une épaisseur de 0,3 m et d'une superficie de 7 m<sup>2</sup> pour les forages de prélèvement et de 8 m<sup>2</sup> pour les forages de réinjection, soit par un regard de visite en béton enterré et fermé par un tampon étanche. Un hors sol d'au moins 0,2 m par rapport à la margelle bétonnée ou un hors sol de 0,5 m par rapport au radier du regard de visite seront conservés. Ces dispositions doivent permettre d'éviter toute infiltration d'eau potentiellement contaminée dans l'ouvrage.

➤ **Cimentations annulaires de l'ouvrage entre l'équipement (tube plein) et les terrains**

Afin d'assurer l'étanchéité de l'ouvrage vis-à-vis d'éventuelles contaminations qui pourraient provenir d'éventuelles fuites des réseaux d'assainissement ou de circulations d'eaux superficielles, une cimentation annulaire sera effectuée sur une hauteur 18 m au droit des forages de prélèvement et sur une épaisseur de 10 m au droit des forages de rejet.

L'ensemble des canalisations d'assainissement au droit et à proximité du site à ce jour sont présentés en **Annexe 14**. Préalablement au commencement des travaux, une déclaration de travaux sera réalisée.

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 249 sur 483

Au niveau de la zone de création du giratoire :

➤ **Réseau d'eau potable et d'eaux usées**

Compte tenu des caractéristiques du projet qui consiste en de l'aménagement de voirie, le projet ne prévoit pas la mise en place d'un réseau d'alimentation en eau potable et d'un réseau d'eaux usées et n'impacte pas les réseaux existants.

➤ **Réseau électrique**

Le projet a été conçu pour respecter le tracé des lignes électriques présentes à ces abords et ne pas toucher aux pylônes électriques présents.

➤ **Réseau d'eaux pluviales**

*Une attention particulière a été portée sur la gestion des eaux du projet rejetées pour limiter les incidences sur le cours d'eau et le vallon existant et éviter toute contamination des eaux (superficielles et souterraines).*

La gestion des eaux pluviales du projet repose sur le principe de « non aggravation de la situation actuelle ». Les eaux seront conduites gravitairement vers le bassin de traitement existant créé dans le cadre de la mise en œuvre de la RM6202bis.

Le réseau d'eaux pluviales sera suffisamment dimensionné pour collecter les eaux pluviales en cas de pluie importante (dimensionnement basé sur une pluie d'occurrence centennale).

Le dimensionnement du réseau, y compris les dalots de franchissement du canal des Iscles, respecteront l'arrêté préfectoral de prescriptions complémentaires du 22 juillet 2010 concernant le réaménagement du système pluvial du secteur de La Baronne et permettent le transit du débit centennal du canal des Iscles y compris dans l'hypothèse d'une crue du Var concomitante de niveau décennal.

L'aménagement des installations du MIN et du PIA s'accompagne de la création et extension de réseaux secs et humides nécessaires pour son fonctionnement (réseaux électriques, réseau d'alimentation en eau potable, réseau d'assainissement, ...).

Un impact négligeable est attendu au niveau du giratoire.

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 250 sur 483

## 11.8 MODALITES DE DEPLACEMENTS

### 11.8.1 Infrastructures routières

#### a. Phase travaux

En phase travaux, l'opération entraînera une augmentation locale et temporaire de la circulation routière, liée à la circulation des camions de chantier pour l'approvisionnement en matériaux et l'évacuation des déblais induits par l'aménagement du MIN et du PIA.

#### *i Organisation des accès au chantier du MIN*

L'accès au chantier du MIN sera aménagé depuis un accès existant sur la RM6202bis, dans le sens Nord/Sud.



Figure 27 : Accès existant depuis la RM6202 bis

L'aménagement de cet accès prendra en compte les contraintes induites par la présence de la piste cyclable qui est aussi une voie pour l'entretien et le fait que cet accès constitue le point d'entrée sur la RM6202 bis pour les pompiers.

En amont de cet accès, la vitesse autorisée sera abaissée de 110 km/h à 70 km/h et le profil en travers de la RM6202 bis sera réduit selon les préconisations de l'Instruction sur les conditions techniques d'aménagement des voies rapides urbaines (ICTAVRU).

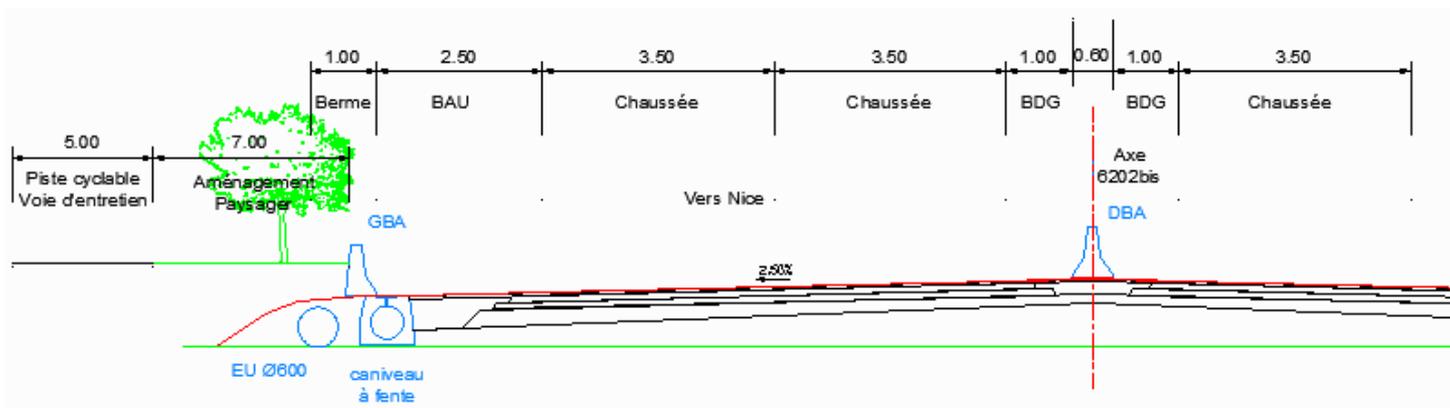


Figure 28 : Profil en travers type de l'existant

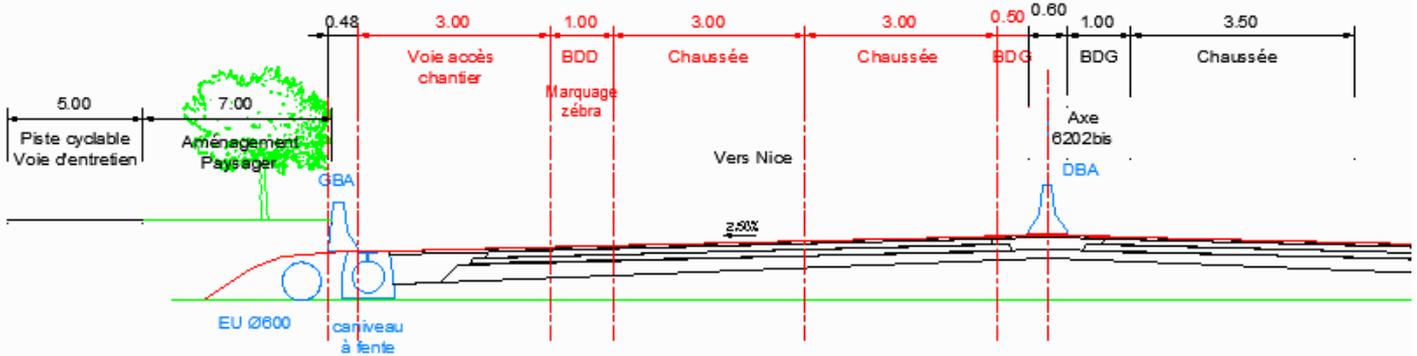


Figure 29 : Profil en travers type zones sortie en déboitement et entrée en insertion

### Profil en travers type zone accès chantier

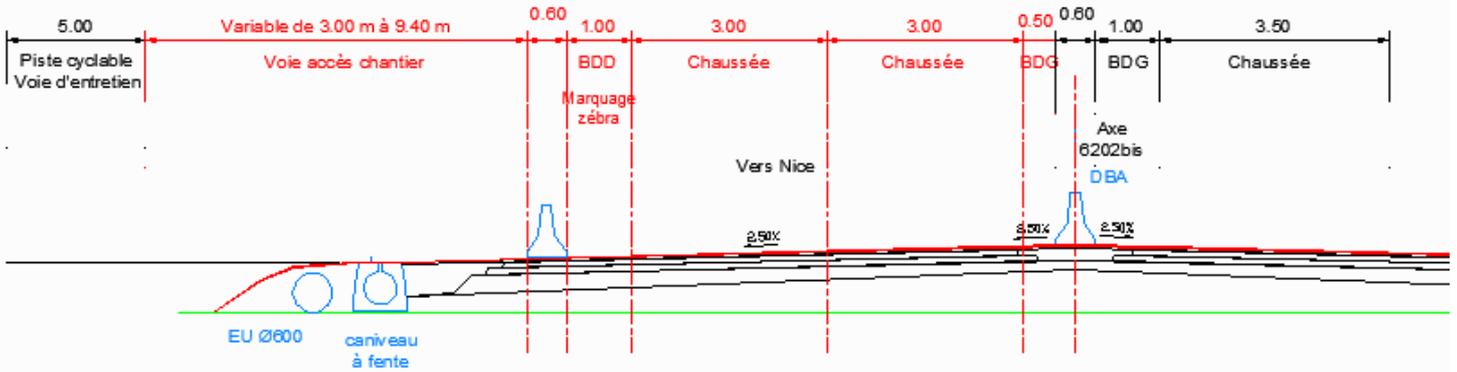


Figure 30 : Profil en travers type zone accès chantier

La conception de l'entrée et sortie sur la RM6202 bis respectera les préconisations pour les Voies rapides Urbaines de type A (VRU A), à savoir une sortie en déboitement de type Sd1<sub>1</sub> (valeurs minimales car trafic sortant < 650 uvp/h) et une entrée en insertion de type Ei1 (valeurs minimales car trafic entrant < 600 uvp/h). Ces types d'accès sont illustrés ci-après.

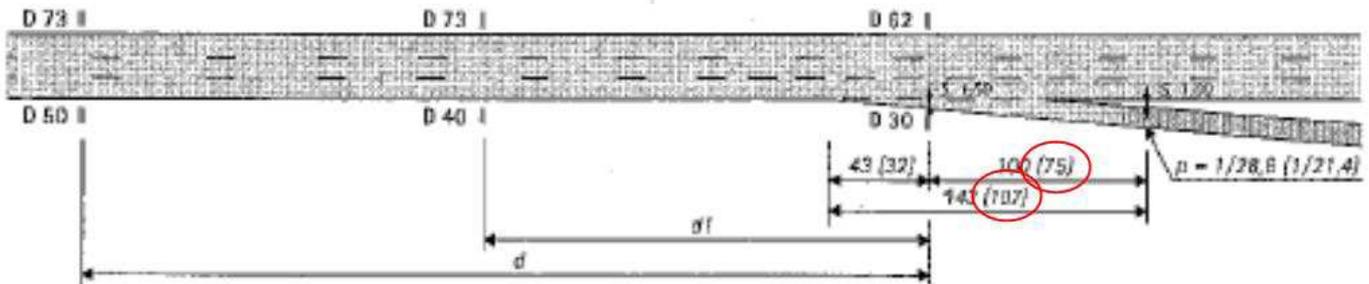


Figure 31 : Sortie en déboitement de type Sd1<sub>1</sub>

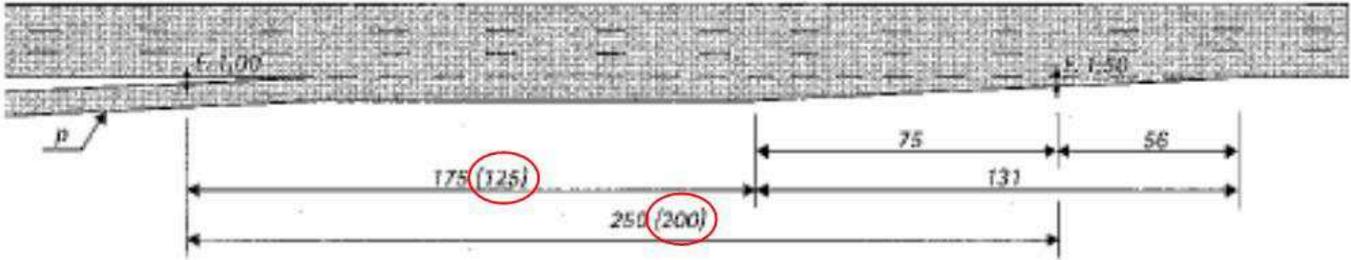


Figure 32 : Entrée en insertion de type Ei1

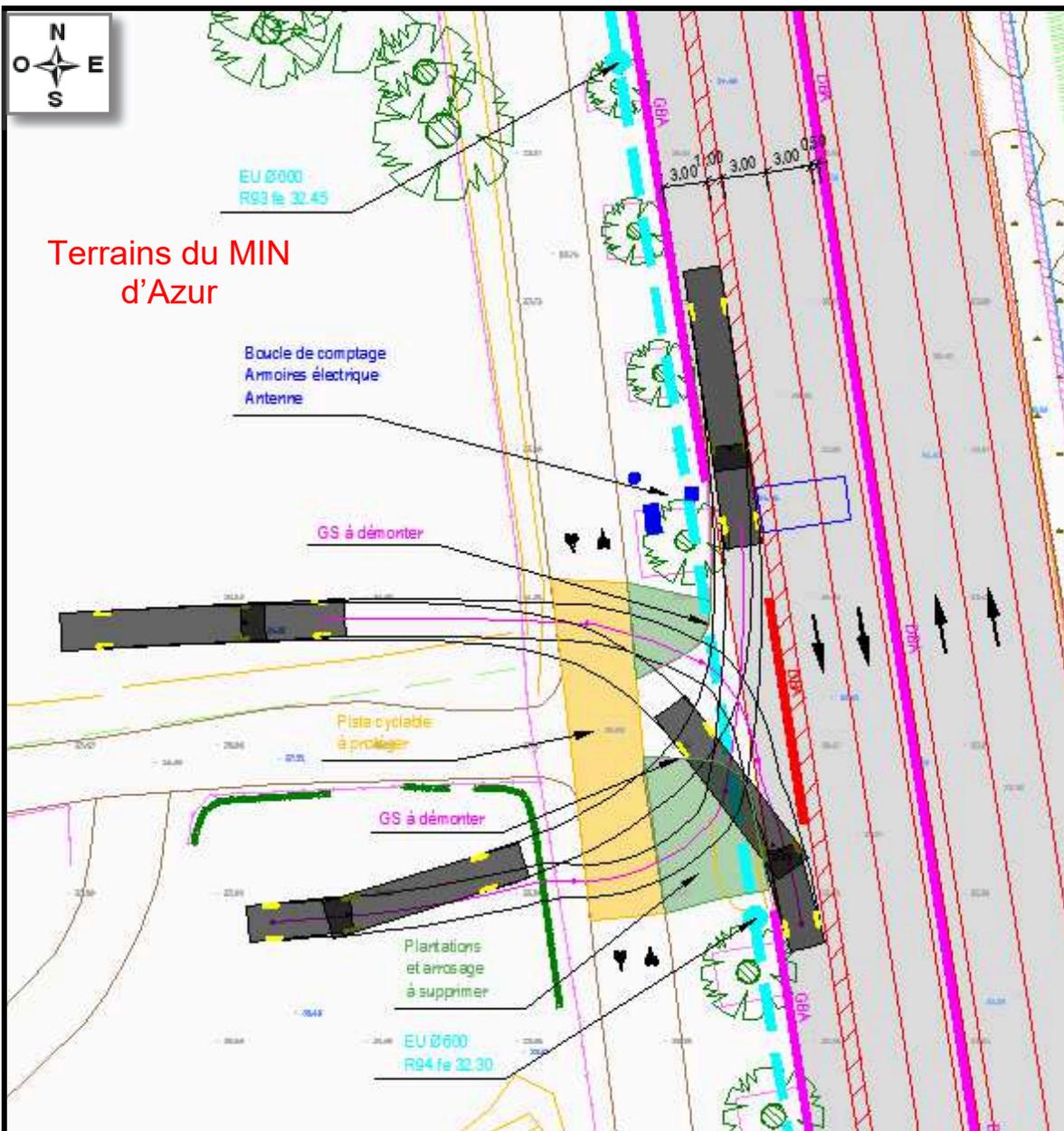


Figure 33 : Vue en plan de l'aménagement

Le projet du MIN présente un impact temporaire négatif sur la circulation routière en phase travaux.

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 253 sur 483

*ii Organisation des accès au chantier du PIA*

Le chantier du PIA étant réalisé en même temps que celui du MIN, les accès du chantier sont les mêmes que ceux du MIN.

Une organisation interne à la parcelle sera réalisée afin d'éviter tout problème de circulation entre les chantiers du MIN et du PIA.

Le projet du PIA présente un impact temporaire négatif sur la circulation routière en phase travaux.

*iii Organisation des accès au chantier du giratoire*

La phase chantier, dont la durée est estimée à environ 6-8mois, entraînera une augmentation locale et temporaire de la circulation routière, principalement liée à la circulation des camions, sur la RM6202 bis, la RM2209, la RM1 et les voies d'accès au chantier. Près de 300 rotations de camions 13 t seront nécessaires à la gestion des déblais/remblais. Afin d'éviter que les camions ne traversent les zones urbaines de Saint-Laurent-du-Var pour rejoindre l'A8 via la RM95, l'itinéraire d'accès nord via la RM1 depuis l'échangeur de la RM6202 bis à La Manda à Carros leur sera imposé. Les camions pourront accéder au chantier depuis la chaussée ouest de la RM6202 bis (sens nord -> sud) afin de réduire la circulation sur la RM2209 et la RM1. En revanche, pour des raisons évidentes de sécurité liées à leur insertion difficile sur la RM6202 bis, ils devront obligatoirement quitter le chantier via la RM2209, en empruntant comme précisé plus haut l'itinéraire nord.

Outre la hausse du trafic de camions, la phase chantier générera des perturbations des conditions habituelles de circulation par la mise en place de coupures, restrictions, alternats ou déviations temporaires de circulation, principalement sur la RM6202 bis, mais aussi de manière plus rare et éventuelle sur la RM2209 au niveau du hameau de La Baronne. Certains travaux pourront s'effectuer de nuit afin de limiter les perturbations de la circulation au niveau de la RM6202 bis.

Le chantier de réalisation du giratoire sera réalisé en deux phases successives afin d'éviter des coupures prolongées de la circulation sur la RM6202 bis. Durant la première phase - la plus longue - la chaussée ouest sera fermée. La circulation sera alors organisée en double sens sur l'unique chaussée est, avec un passage de 2 à 1 voies de circulation dans chaque sens à l'approche du chantier. Durant la seconde phase, c'est la chaussée est qui sera fermée afin de réaliser la voie de contournement du giratoire provisoire. La circulation sera organisée de la même manière que durant la première phase, sur la chaussée ouest cette fois, via le nouveau giratoire. L'accès des camions à cette partie-là du chantier devra alors se faire via la chaussée est (sens Sud -> Nord), avec une réinsertion obligée des camions sur la RM6202 bis en circulation vers le Nord.

**Sécurité des usagers**

Tout chantier de travaux publics de cette importance peut occasionner un impact sur la sécurité des usagers des voies publiques lié à l'augmentation de la circulation poids-lourds. Toutefois l'expérience montre que si les précautions nécessaires sont prises sur les restrictions de circulations adoptées, le bon entretien des véhicules et le respect des vitesses, cet impact peut être maîtrisé.

Dans le cas du projet d'amélioration des déplacements en rive droite du Var, les itinéraires des engins de chantier seront déterminés de manière à limiter au minimum les nuisances engendrées (sur le trafic, sur la voirie, sur les usagers de la route). Le balisage du chantier sera soigné.

De plus les zones de chantier seront clôturées afin d'en interdire l'accès aux personnes non autorisées.

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 254 sur 483

### Mesure de réduction

Les dispositions seront prises pour gérer dans les meilleures conditions les circulations des camions de chantier sur les voies publiques :

- mise en place de mesures de restriction avec une signalisation adaptée pour assurer la sécurité des usagers,
- maintien en bon état de ces dispositifs pendant la durée des travaux,
- nettoyage régulier des chaussées souillées notamment en phase terrassements.

Le phasage des travaux sera réfléchi dans l'objectif d'une perturbation minimale des déplacements routiers dans le secteur. Les circulations seront maintenues autant que possible durant toute la durée de travaux, avec au moins une file de circulation par sens. Si néanmoins des coupures totales s'avèrent nécessaires, elles seront organisées en concertation avec les riverains, en amont des travaux et feront l'objet sur site d'une signalisation adaptée (identification des itinéraires de déviation) afin de réduire les risques de perturbations. Cette signalisation concernera également les dessertes des équipements et des activités éventuellement modifiées, afin de limiter au maximum les impacts sur leur fonctionnement. L'objectif durant les travaux est la préservation des dessertes actuelles et des accès des riverains.

Aucune livraison en matériaux ou départ de matériaux ne sera effectuée en heure de pointe. Pour les mouvements de terre (apport / évacuation de déblais / remblais), et comme indiqué au chapitre concernant les impacts, près de 300 rotations de camions 13 t seront nécessaires à la gestion des déblais/remblais du giratoire.

Ils emprunteront la RM2209 puis la RM1 jusqu'au pont de La Manda pour rejoindre leur destination finale via la RM6202 bis. Aucun camion ne traversera Saint-Laurent-du-Var pour atteindre l'autoroute A8 via la RM95.

### Sécurité des usagers : mesures de suppression

Le chantier sera clôturé pour éviter aux usagers des voies d'entrer sur la zone de chantier et de rentrer en collision avec un engin ou d'abimer son véhicule.

De plus le balisage du chantier sera soigné : signalisation d'approche par des panneaux, signalisation de position et signalisation de fin de chantier.

La lisibilité des panneaux est liée :

- à leur localisation,
- à leur nombre : celui-ci doit être modéré sauf danger exceptionnellement grave,
- à leur association éventuelle : pas plus de deux panneaux côte à côte,
- à leurs distances respectives,
- à leur caractère rétro réfléchissant,
- à leur entretien,
- à leurs dimensions,
- à leur hauteur d'implantation.

La distance entre deux panneaux ou groupes de panneaux successifs est normalement d'une centaine de mètres sur routes bidirectionnelles.

Le dernier panneau de signalisation d'approche rencontré avant la signalisation de position est en principe implanté à 100 m environ de celle-ci en rase campagne et à 30 m au moins en agglomération.

La signalisation de fin de prescription est placée quelques dizaines de mètres après le chantier correspondant.

Le projet du giratoire présente un impact négligeable sur la circulation et stationnement en phase travaux.

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 255 sur 483

b. Phase exploitation

i *Desserte du site*

A long terme, le projet d'aménagement ~~du demi-échangeur~~ de La Baronne (~~giratoire du secteur de la Baronne~~) permettra de connecter et desservir directement le quartier depuis la RM6202 bis. Par sa nature même, le projet d'amélioration des déplacements en rive droite du Var bénéficiera fortement au réseau routier de la rive droite du Var, en termes d'amélioration des conditions de circulation vers et en provenance de Nice par la RM6202bis en rive droite du Var.

La desserte du MIN et du PIA sera ~~donc~~ assurée par le ~~demi-échangeur de La Baronne giratoire d'accès au MIN d'Azur~~, qui offre un accès direct aux véhicules depuis l'autoroute A8 via la RM 6202 bis.

La voie d'accès et de desserte interne au MIN permettra également l'accès au PIA.

ii *Circulations et trafics*

L'activité du MIN va engendrer des déplacements supplémentaires, sur les voies de circulation existantes, liés aux trajets domicile travail des employés et aux livraisons de marchandises.

Les flux attendus pour l'exploitation du MIN sont estimés à :

- 2 219 véhicules légers par jour ;
- 331 poids-lourds par jour.

Les flux attendus pour l'exploitation du PIA sont estimés à :

- Flux PL : 20 PL/jour
- Flux VL : 130 VL/jour,
- Flux VUL : 90 VUL/jour,
- Flux VANS : 100 vans/jour.

iii *Impact du trafic sur les voiries environnantes*

Le projet ne modifie que très localement le réseau routier de la rive droite du Var, son objectif étant uniquement la desserte du MIN.

Il prend en compte les normes géométriques réglementaires permettant de garantir la sécurité des usagers, et baisse la vitesse de circulation sur la RM6202bis de 40 km/h à l'approche du giratoire.

Il est adapté à la mise en œuvre d'un transport en commun spécifique si le MIN met en œuvre un Plan de Mobilité et est cohérent avec les projets de développement du réseau de transports en commun de la Métropole Nice Côte d'Azur dans le secteur.

Le projet a été conçu en compatibilité avec le projet de prolongement de la piste cyclable reliant le pont Charles-Albert à La Baronne vers le Sud, jusqu'à l'Hôtel de Ville de Saint-Laurent du Var.

La réalisation du projet limitera l'impact du flux de véhicules liés au MIN en termes de sécurité routière en obligeant l'accès au MIN via la RM6202bis, plus adaptée à ce trafic que les voiries de desserte locale que sont la RM2209 et la RM1.

En effet, à l'échelle de la basse Vallée du Var, l'étude CITEC joint à l'annexe 16, présente l'aménagement des déplacements sur toute la basse Vallée du Var. Ces études circulations réalisées par CITEC dans le cadre du PDU du PLUm ont montré la nécessité de requalifier cette voirie en voirie à vocation plus urbaine, notamment pour accompagner les projets de développement des communes en rive droite et pour offrir aux habitants des connexions vers Nice.

Suite à l'avis de l'Autorité Environnementale, à l'avis du commissaire enquêteur et des résultats de la concertation sur le projet du demi-échangeur de la Baronne, la Métropole Nice Côte d'Azur a décidé de reprendre les études de définition de ce projet et de la desserte de la rive droite dans son ensemble afin d'étudier plus finement la localisation et le gabarit des échangeurs, et notamment de celui de la Baronne.

Ainsi, bien que le projet précis de desserte ne soit pas défini, les objectifs initiaux demeurent inchangés : transformer la RM202 bis en une voie de desserte en proposant des échangeurs. Ainsi, l'analyse de déplacement à une échelle macroscopique n'est pas modifiée.

Plus localement la société Egis Ville et Transport a réalisé une nouvelle étude de déplacement (cf. Annexe 16) afin d'évaluer l'impact local de la circulation au droit du projet.

Les différentes modélisations aux horizons 2023 (mise en service) et 2043 (mise en service + 20 ans) permettent d'estimer le trafic à chaque horizon.

Les tableaux ci-dessous synthétisent, pour les trafics tous véhicules et poids lourds, les comparaisons entre tous les scénarios présentés :

- 2023 : avec / sans MIN
- 2043 : avec / sans MIN
- Sans MIN : 2023/2043
- Avec MIN : 2023/2043

EVOLUTION DU TRAFIC TMJA TOUTS VEHICULES										
Brins	Nom	ACTUEL	2023			2043			2023-2043 SANS MIN	2023-2043 AVEC MIN
			SANS MIN	AVEC MIN	%	SANS MIN	AVEC MIN	%		
1	Route des Gattières_A	2550	5620	5829	3,7%	12200	11989	-1,7%	117,1%	105,7%
2	Route des Gattières_B Nord	13390	19740	20188	2,3%	15990	14998	-6,2%	-19,0%	-25,7%
2'	Route des Gattières_B Sud	12120	18810	19191	2,0%	13440	12746	-5,2%	-28,5%	-33,6%
3	Route du pont de la Manda	11060	14280	14510	1,6%	10360	10281	-0,8%	-27,5%	-29,1%
4	Route sans nom	760	790	795	0,6%	8050	8196	1,8%	919,0%	930,9%
5	Route de la Digue									
6	M6202 Bis Nord MIN	30300	31330	29519	-5,8%	36860	37208	0,9%	17,7%	26,0%
6'	M6202 Bis Sud MIN	30300	31330	33735	7,7%	43560	44932	3,1%	39,0%	33,2%
7	Chemin Allo Marcellin	470	1660	1663	0,2%	6470	6042	-6,6%	289,8%	263,3%
8	Chemin du Dégoûtai	1720	370	371	0,3%	6880	6916	0,5%	1759,5%	1764,2%
9	Route de la Baronne M2209	11510	4330	4609	6,4%	6290	7247	15,2%	45,3%	57,2%
10	Chemin des Iscles	3200	17300	17448	0,9%	23430	22809	-2,7%	35,4%	30,7%
11	Accès MIN	0	0	5398						
12a	Barreau RM6202bis nord vers Baronne					4280	4715	10,2%		
12b	Barreau Baronne vers RM6202bis nord					5470	5953	8,8%		
12c	Barreau RM6202bis sud vers Baronne					8550	9485	10,9%		
12d	Barreau Baronne vers RM6202bis sud					7840	8860	13,0%		
12e	Barreau RM2209 vers MIN					26130	24983	-4,4%		

EVOLUTION DU TRAFIC TMJA POIDS LOURDS										
Brins	Nom	ACTUEL	2023			2043			2023-2043 SANS MIN	2023-2043 AVEC MIN
			SANS MIN	AVEC MIN	%	SANS MIN	AVEC MIN	%		
1	Route des Gattières_A	128	281	281	0,0%	610	621	1,8%	117,1%	121,0%
2	Route des Gattières_B Nord	768	1132	1132	0,0%	917	932	1,6%	-19,0%	-17,7%
2'	Route des Gattières_B Sud	695	1079	1079	0,0%	771	774	0,4%	-28,5%	-28,3%
3	Route du pont de la Manda	829	1070	1070	0,0%	776	779	0,4%	-27,5%	-27,2%
4	Route sans nom	53	55	55	0,0%	564	564	0,0%	925,5%	925,5%
5	Route de la Digue									
6	M6202 Bis Nord MIN	2236	2312	2431	5,1%	2720	2792	2,6%	17,6%	14,8%
6'	M6202 Bis Sud MIN	2236	2312	3275	41,7%	3214	4078	26,9%	39,0%	24,5%
7	Chemin Allo Marcellin	5	17	17	0,0%	65	98	50,8%	282,4%	476,5%
8	Chemin du Dégoûtai	86	19	19	0,0%	344	344	0,0%	1710,5%	1710,5%
9	Route de la Baronne M2209	1093	411	411	0,0%	598	633	5,9%	45,5%	54,0%
10	Chemin des Iscles	211	1142	1142	0,0%	1546	1621	4,9%	35,4%	41,9%
11	Accès MIN			1082						
12a	Barreau RM6202bis nord vers Baronne					342	375	9,6%		
12b	Barreau Baronne vers RM6202bis nord					438	477	8,9%		
12c	Barreau RM6202bis sud vers Baronne					684	1095	60,1%		
12d	Barreau Baronne vers RM6202bis sud					627	1080	72,2%		
12e	Barreau RM2209 vers MIN					2090	2247	7,5%		

Tableau 46b : Trafics modélisés aux différents horizons sur les axes routier à proximité du site

Les effets mis en évidence peuvent être résumés comme suit :

- À 2023 :
  - Le projet du futur MIN induit une hausse logique du trafic sur la RM6202bis en lien avec le sud : +7,7 % en tous véhicules, +41,7 % pour les PL. C'est l'unique accès au site.
  - Il induit également une légère baisse sur la section nord de la RM6202bis, qui s'explique par la gêne à la circulation que représente le giratoire d'accès ; la baisse est de l'ordre de -5,8 %, soit environ 8200 véh/j 2 sens en moins. Ce flux se reporte sur les axes alentours : la RM2209 capte une part de ce trafic (+300 véh/j 2 sens), le reste bascule en rive gauche du Var sur la RM6202.
- À 2043 :
  - Sans le projet du futur MIN, les projets viaires réalisés dans le secteur et en particulier l'échangeur de la Baronne permettent, malgré la forte hausse de la demande de trafic (+2 % par an) de soulager la RM2209-RM1 au nord de la zone d'étude (-20 à -30 % sur ces axes par rapport à 2023 sans MIN). Par contre, le trafic sur la route de la Baronne et le chemin des Iscles augmente nettement (+35 à +45 % par rapport à 2023 sans MIN).
  - Le projet du futur MIN implique une hausse du trafic sur la RM6202bis, qui reste toujours l'axe majoritaire d'accès. Néanmoins, comme la demande a fortement crû sur cet axe (+17 à 39 % entre 2023 et 2043 sans MIN), **la variation induite par le projet est faible en proportion.**
  - On note également avec le MIN, une baisse de trafic sur les axes situés au nord de celui-ci (route de Gattières, route de la Manda). Cela peut s'expliquer par le fait que les reports de ces axes vers la RM6202bis (voire la RM6202) sont accentués du fait des hausses de trafic induites par le MIN au sud.

NB : certaines variations constatées apparaissent peu représentatives, notamment sur le chemin Marcellin Allo et le chemin du Dégoûtai. Il s'agit d'artefacts de modélisation.

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 258 sur 483

L'étude de trafic réalisée par CITEC en 2017 pour le projet d'amélioration des déplacements en rive droite du Var prend théoriquement en compte ces données d'entrée (**flux induits par l'aménagement du MIN**) à l'horizon 2023. Deux scénarii ont été modélisés : le scénario « au fil de l'eau » sans le demi-échangeur et le scénario projet avec réalisation du demi-échangeur de La Baronne.

En termes de déplacements, les résultats indiquent de faibles impacts sur la demande en déplacements, cohérents avec l'amélioration d'accessibilité apportée par le demi-échangeur.

Au niveau des échanges internes Rive droite du Var, on constate une évolution de 1,1% des déplacements, induite par la mise en service du demi-échangeur.

Les 4 800 déplacements supplémentaires à la journée se font dans les deux sens (vers Nice et depuis Nice).

Globalement, les volumes concernés restent faibles et ne représentent pas d'évolution majeure dans l'organisation des déplacements, en cohérence avec l'amélioration de l'accessibilité induite par le demi-échangeur.

En termes de trafics, les principaux effets induits par la mise en service du demi-échangeur sont les suivants :

- les usagers profitent du demi-échangeur pour accéder à la RM6202bis et la bande littorale,
- l'accessibilité offerte par le demi-échangeur permet au trafic de s'écouler sur la RM6202bis, avec des reports de trafics depuis les autres voies.

À l'horizon 2023, les charges de trafic sur le demi-échangeur sont de l'ordre de 22 350 véh/jour.

La charge de trafic supplémentaire induite par le fonctionnement du MIN et du PIA correspond donc à environ 12,7%.

Le demi-échangeur apparaît comme une infrastructure structurante pour les déplacements de la rive droite. Les résultats de trafic obtenus sur le point d'échange de la Baronne ne dépassent pas la limite de capacité d'un giratoire à 2 voies (avec 2 voies d'entrée par branche) mais s'en rapprochent fortement (entre 90% et 95%).

La plage horaire de fonctionnement du MIN (période principalement de nuit) limitera l'impact de la charge de trafic sur le fonctionnement du demi-échangeur.

À terme, le demi-échangeur favorise la fluidité du secteur, notamment du quartier de La Baronne.

La mise en service du demi-échangeur augmente les échanges entre les deux rives du Var et induit une modification des pratiques et déplacements des usagers sur la rive droite. Cet impact est attendu aussi bien sur les résidents et les employés du secteur que les déplacements de transit.

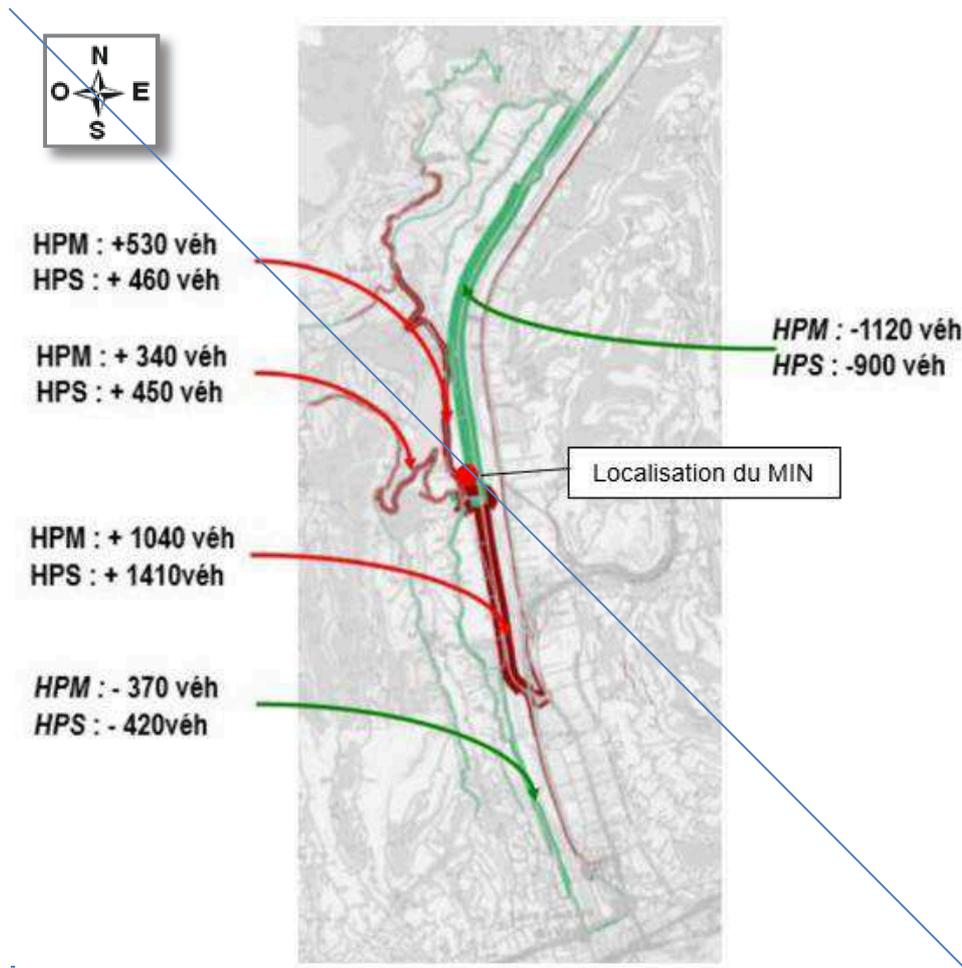


Figure 34 : Principaux impact sur le trafic, valeurs 2 sens confondus

iv *Fonctionnement du giratoire d'accès au MIN*

À sa mise en service, le MIN sera desservi par un carrefour giratoire aménagé sur la RM6202bis.

Les caractéristiques du giratoire sont les suivantes :

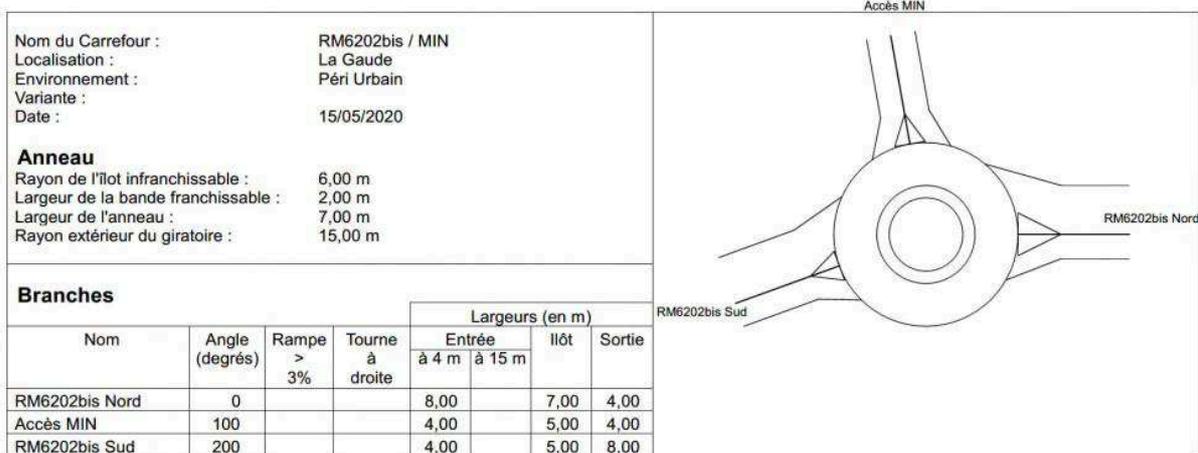


Figure 33 b : Caractéristique du giratoire

Les hypothèses de trafic aux heures de pointe du matin (HPM) et du soir (HPS) sont les suivantes (branche 1 = RM6202bis Nord, branche 2 = accès MIN, branche 3 = RM6202bis Sud) :

	1	2	3	Total Entrant
1	0	36	1580	1616
2	28	0	321	349
3	100	266	0	366
Total Sortant	128	302	1901	2331

*Heure de Pointe du Matin*

	1	2	3	Total Entrant
1	0	5	1560	1565
2	1	0	78	79
3	100	37	0	137
Total Sortant	101	42	1638	1781

*Heure de Pointe du Soir*

Figure 46c : trafic aux heures de pointe

Le Cerema recommande une réserve de capacité d'au moins 20 % sur chaque branche, pour pouvoir absorber d'éventuelles hyperpointes ; c'est le cas ici, aux deux heures de pointe, hormis sur la sortie du MIN où la réserve de capacité est de 13 %. Celle-ci reste néanmoins acceptable, étant donné que :

- Le giratoire ne dessert que le MIN, cette faible réserve de capacité n'impacte pas l'écoulement de la RM6202bis
- Les hypothèses retenues pour les calculs sont très majorantes :
  - Les calculs tiennent compte d'une hypothèse défavorable (trafic mardi et jeudi sur la RM6202bis et trafic MIN + PIA les jours de marché du vendredi qui sont les jours les plus chargés sur ces deux axes) :
  - Prise en compte de 31% des preneurs du MIN actuel qui, dans les faits, ne seront pas transférés

Sur la RM6202bis, les réserves de capacité et les stockages n'appellent pas de commentaires particuliers.

Le projet du MIN et du PIA aura un impact négatif sur les infrastructures routières. Le projet du MIN et du PIA généreront une hausse du trafic dans la zone d'étude, néanmoins, la variation induite par le MIN est faible en proportion de l'évolution naturelle du trafic au fil de l'eau.

Au niveau du giratoire, celui-ci sera suffisamment dimensionné en période normale et aux HPS.

Cet impact est limité (faible) du fait que le giratoire est suffisamment dimensionné. ~~du fait qu'il a été pris en compte lors de la création de l'échangeur.~~

### 11.8.2 Organisation des transports collectifs

Les lignes de bus desservant le hameau de la Baronne ne seront pas impactées par le projet du Min et du PIA en phase travaux.

En phase exploitation, le MIN et le PIA ne sont pas de nature à induire une modification de la desserte en transport en commun.

Les arrêts de bus présents à proximité permettront un accès direct en transport en commun aux installations du MIN et du PIA.

Le projet de création du giratoire n'a aucun effet direct sur ces modes de transport.

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 261 sur 483

La réalisation du MIN et du PIA ne présente pas d'impact sur le réseau de transports en commun.

Aucun impact résiduel n'est attendu.

### 11.8.3 Modes doux

Le site est desservi par la voie verte qui longe le Var jusqu'à Gillette et permet donc une desserte sécurisée. Les employés du site pourraient donc être incités à l'utiliser dans le cadre des déplacements domicile-travail.

Les déplacements piétons à proximité du nouveau MIN et du PIA ne seront pas modifiés. Sur le site, les accès piétons seront sécurisés. Les accès des piétons depuis le parking silo seront sécurisés via deux passerelles situées aux niveaux R+1 et R+2 qui relie, respectivement le bâtiment Distributeurs et le bâtiment Grossistes / Producteurs. Des ascenseurs et monte-charges permettront de rejoindre ensuite le rez-de-chaussée de ces bâtiments.

Un accès direct de plain-pied, au niveau du MIN, entre le niveau RDC du parking et le bâtiment Grossistes / Producteurs est également possible. Un aménagement urbain en « plateau piétonnier » obligeant le ralentissement, complété d'une limitation de vitesse en-dessous des 30 km/h imposée à l'intérieur du MIN permettra de sécuriser le passage des piétons entre les 2 bâtiments, vis-à-vis de la circulation routière. Les seuls véhicules amenés à traverser ce passage sont ceux devant accéder aux Grossistes situées après celui-ci, en face Sud-Ouest du bâtiment, ce qui représentent environ 10% du flux total lié au bâtiment Grossistes.

Le projet du MIN et du PIA aura un impact très faible sur les modes doux.

### 11.8.4 Offres en stationnement

Les besoins de stationnement VL et PL ont été dimensionnés sur la base du programme performantiel et des comptages complémentaires réalisés en mars 2017 au niveau des installations existantes du MIN de Nice.

Pour les installations du PIA, le dimensionnement des besoins en stationnement a été estimé sur la base d'un effectif d'environ 100 salariés pour l'exploitation du site.

[Le projet de création du giratoire n'a aucun impact sur le stationnement. Notamment, il préserve la poche de stationnement réservée à l'hôtel / restaurant de La Baronne.](#)

#### a. Offre en stationnement du MIN

##### **Stationnement poids-lourds (PL)**

Le linéaire total de façades des 2 bâtiments est de plus de 900 mètres. A raison d'un véhicule tous les 4 mètres, cela représente un potentiel d'environ 225 véhicules, soit une capacité bien supérieure aux besoins estimés (présence simultanée de 132 PL).

Une zone de stationnement PL supplémentaire est prévue en façade Sud du bâtiment Distributeurs, à proximité du local chauffeurs (positionné en pignon Sud du dudit bâtiment),

soit un linéaire de 90 mètres correspondant à environ 4 places PL type camions+remorques, ou 5 places PL type semi-remorques.

Quelques places PL supplémentaires sont également prévues juste après le péage d'entrée, à l'Est du projet, le long de la noue paysagère.

Un linéaire de 160 mètres environ est disponible, correspondant à environ 10 places PL type semi-remorques.

Par ailleurs, dans le cadre de la réflexion menée sur l'entrée du site, 3 places de stationnement PL sont positionnées en amont du péage d'entrée et la triple voie d'entrée prévue dans le cadre du projet permet une remontée de fil de l'ordre de 45 PL.

### Stationnement véhicules légers (VL)

Le besoin global en stationnement VL a été estimé à environ 636 véhicules (véhicules légers, véhicules utilitaires, véhicules utilitaires longs).

Pour éviter de grandes nappes de stationnement au sol, imperméables et consommatrices de surface, les places sont concentrées dans un parking silo, dont la capacité totale est de 702 places pour les véhicules auxquelles s'ajoutent 49 places pour les deux-roues motorisés et 20 places pour les vélos :

- le RDC du silo : 107 places VUL + 22 places deux-roues et 20 places vélos ;
- le R+1 : 151 places VU + 18 places deux-roues ;
- le R+2 : 215 places VL (dont 20 places réservés à la régie); ce niveau est connecté avec le bâtiment grossistes et la régie via une large passerelle qui permet de sécuriser les flux piétons : ceci représente l'entrée principale du MIN ;
- la toiture du parking (R+3) : 229 places VL.

Pour minimiser les distances parcourues à pied, 26 places de stationnement supplémentaires destinées aux producteurs Fleurs sont situées au Nord de la parcelle, au droit du pignon nord du bâtiment Grossistes/Producteurs, en lien direct avec le MIN Fleurs.

Les zones de stationnement sont affectées selon le type de véhicule utilisé :

Utilisateur	Type de véhicule	Zone de stationnement
Producteur	VUL	Parking Nord* + Silo RDC
	VU	Silo R+1
Acheteur	VUL	Silo RDC
	VU	Silo R+1
	VL	Silo R+2 ou toit
Employé	VL	Silo R+2 ou toit

\* places affectées aux VUL Producteurs Fleurs

Tableau 48 : Zones de stationnement par type de véhicule

Dans la pratique, le nombre réel de véhicules sur le site sera inférieur au besoin calculé, considérant que :

- Certains employés utilisent un véhicule de service pour faire le trajet jusqu'à leur domicile ;
- Certains clients stationnent leurs véhicules directement devant un grossiste avec lequel ils font affaire régulièrement et n'utilisent donc pas le parking ; d'autres clients viennent enlever leurs marchandises au moyen d'un poids lourd ;

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 263 sur 483

- Certains employés feront du covoiturage, arriveront en transport en commun ou utiliseront un deux-roues.

### **Stationnement Vélos (VL)**

Conformément à l'Arrêté du 13 juillet 2016 relatif à l'application des articles R11-14-2 à R111-14-8 du Code de la Construction et de l'habitat et en accord avec le Cadre de Référence pour la Qualité Environnementale (CRQE) des places de stationnement pour vélos seront positionnés au rez-de-chaussée du parking silo.

Ainsi, 20 places seront prévues sur le site, à usage des salariés. Elles sont intégrées dans le parking silo.



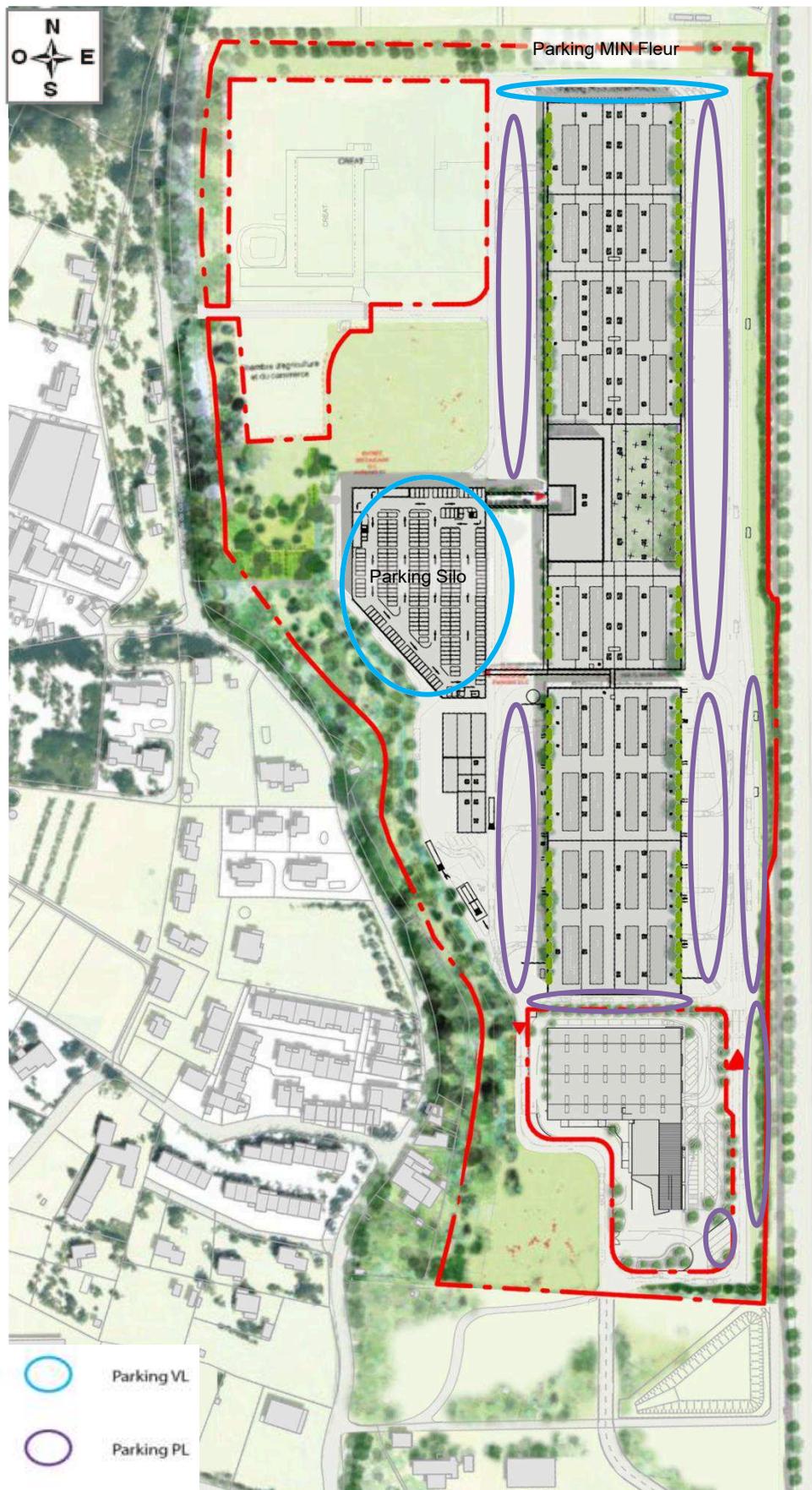


Figure 35 : Localisation des parkings VL et PL au sein du futur MIN

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 266 sur 483

b. Offre en stationnement du PIA

Le site pourra disposer de plusieurs zones de parkings pour les véhicules légers et les poids-lourds. Le nombre de places de stationnement est susceptible d'évoluer dans le temps en fonction du projet final défini par le preneur du bâtiment.

A ce jour, il est projeté de prévoir un parking en sous-sol du bâtiment d'entreposage pour les véhicules légers et des places de stationnements aériennes pour les poids-lourds et des véhicules de type vans sur la partie Est du site :

- Environ 90 places de stationnement de véhicules légers en sous-sol ;
- Environ 40 places de stationnement de véhicules légers/vans/camions-porteur.

En complément de ces places de stationnement, des places d'attentes pour les poids-lourds seront prévues à l'entrée du site (environ 4 à 6 places).

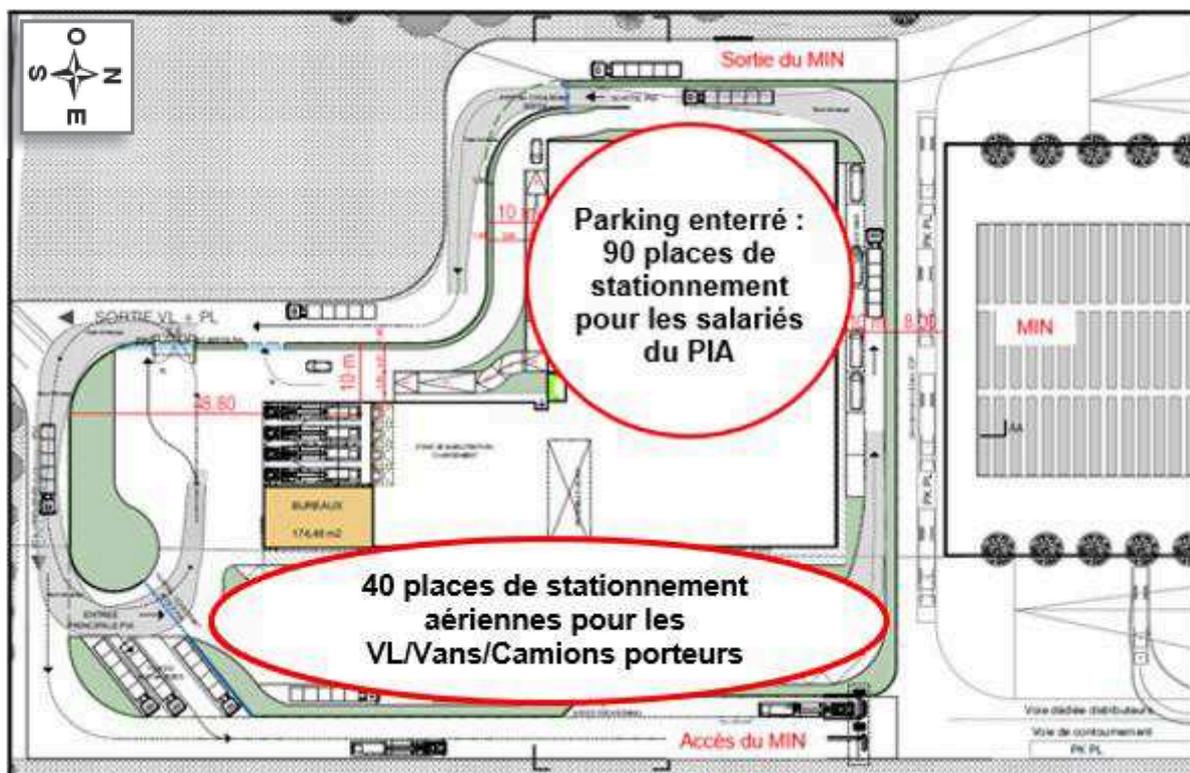


Figure 36 - Localisation des places de stationnement au sein du PIA

Le projet aura un impact positif sur le stationnement en répondant aux besoins identifiés pour le bon fonctionnement du MIN et du PIA.

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 267 sur 483

## 12 EVALUATION DES RISQUES SANITAIRES

### 12.1 EVALUATION DES RISQUES SANITAIRES ASSOCIES AU PROJET

#### 12.1.1 Objectifs

Potentiellement, les atteintes à la santé publique peuvent se faire par la transmission de composés dangereux à l'homme principalement par l'intermédiaire des eaux, de l'air et des émissions sonores.

Seuls les risques sanitaires en fonctionnement normal ou transitoire (démarrage, arrêt programmé...) de l'installation sont étudiés. Le fonctionnement accidentel étant envisagé comme un scénario dégradé du fonctionnement du site.

Ne sont concernés que les risques sanitaires imputables à l'activité du futur MIN, vis à vis de l'homme (population sensible), dans le cadre d'une exposition chronique (exposition allant de quelques années à la vie entière). **Le site du PIA étant projeté comme un site relevant du seuil de Déclaration ICPE, le risque sanitaire du projet du PIA ne sera pas quantifié. Seul un rappel des impacts sanitaires que le projet du PIA est susceptible de générer sera effectué dans la présente partie.**

Ce chapitre, relatif aux impacts sur la santé, doit viser spécifiquement les effets potentiels des éventuels polluants sur la santé publique. Il concerne donc exclusivement les tiers situés dans l'environnement du site et non le personnel associé aux activités du futur MIN pour lesquels la protection de la santé est encadrée par le Code du Travail.

L'évaluation des risques est menée sur la base des connaissances techniques et scientifiques du moment.

#### 12.1.2 Méthodologie

Dans le cadre de la présente étude, la **circulaire du 9 août 2013 relative à la démarche de prévention et de gestion des risques sanitaires des installations classées soumises à autorisation** a été prise en référence.

Cette dernière apporte des précisions sur le type d'étude attendue dans le cadre des études d'impact. Dans son point 5, elle indique le cas d'une **installation classée** qui **n'est pas mentionnée à l'annexe I de la directive n°2010/75/UE** relative aux émissions industrielles (IED) et faisant l'objet d'un dossier d'autorisation d'exploiter ou d'une modification substantielle des conditions d'exploiter :

*« Pour ces installations et à l'exception des installations de type centrale d'enrobage au bitume de matériaux routiers pour lesquelles une ERS sera élaborée, l'analyse des effets sur la santé requise dans l'étude d'impact sera réalisée sous une forme qualitative. Quelque soit la nature de l'étude des effets sur la santé, l'exploitant prend toutes les mesures adaptées pour limiter et réduire les émissions diffuses ou canalisées de polluants générés par l'exploitation de ses installations. »*

Il est également précisé au point 2 de la même circulaire que *« L'évaluation qualitative des risques sanitaires comprendra une identification des substances émises pouvant avoir des effets sur la santé, l'identification des enjeux sanitaires ou environnementaux à protéger ainsi que des voies de transfert des polluants »*

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 268 sur 483

**Ainsi, les activités de MIN n'étant pas visées par la directive IED, le présent volet « Evaluation des Risques Sanitaires » sera effectué de manière qualitative.**

L'évaluation qualitative des risques sanitaires doit permettre :

- d'identifier les enjeux sanitaires et environnementaux à protéger ;
- de catégoriser les polluants ;
- d'identifier les voies de transfert des polluants et les modes de contamination possible des enjeux à protéger.

Les étapes constituant la présente démarche d'évaluation qualitative des risques pour la santé sont les suivantes :

1. **Description de l'environnement du site** consistant à délimiter la zone d'étude et effectuer un bilan des données existant au niveau de cette zone (types d'occupations du sol, populations concernées, activités humaines, etc....) afin d'identifier les enjeux sanitaires ou environnementaux.
2. **Identification des polluants** et des dangers associés ; il s'agit :
  - d'identifier les dangers associés aux substances émises par les installations et aux nuisances potentielles qui sont intrinsèquement capables de provoquer des effets indésirables sur la santé humaine ;
  - d'identifier les voies de transfert.
3. **Evaluation des enjeux et des voies d'exposition – Schéma conceptuel.** Le schéma conceptuel a pour objectif de préciser les relations entre :
  - les sources de pollutions et les substances émises ;
  - les différents milieux et vecteurs de transfert ;
  - les milieux d'exposition, leurs usages, et les points d'exposition.

**Il synthétise et conclue l'évaluation qualitative des risques sanitaires.**
4. **Analyse des effets cumulés du projet avec les autres projets connus.**
5. **Description des moyens de maîtrise du risque sanitaire potentiel.**

### 12.1.3 Description de l'environnement du site

#### a. Définition de la zone d'étude

La zone d'étude pertinente pour l'évaluation du risque sanitaire est définie en première approche par le maximum du rayon d'affichage de l'enquête publique pour les rubriques ICPE soumises à autorisation du tableau de classement du site.

La zone d'étude se définit par un cercle de rayon 1 km autour du site du MIN qui intègre également le périmètre du PIA.

La superficie de la zone d'étude est environ 3,2 km<sup>2</sup>.

Elle s'inscrit sur une petite partie des territoires des communes de La Gaude, Nice et Saint-Laurent-du-Var.

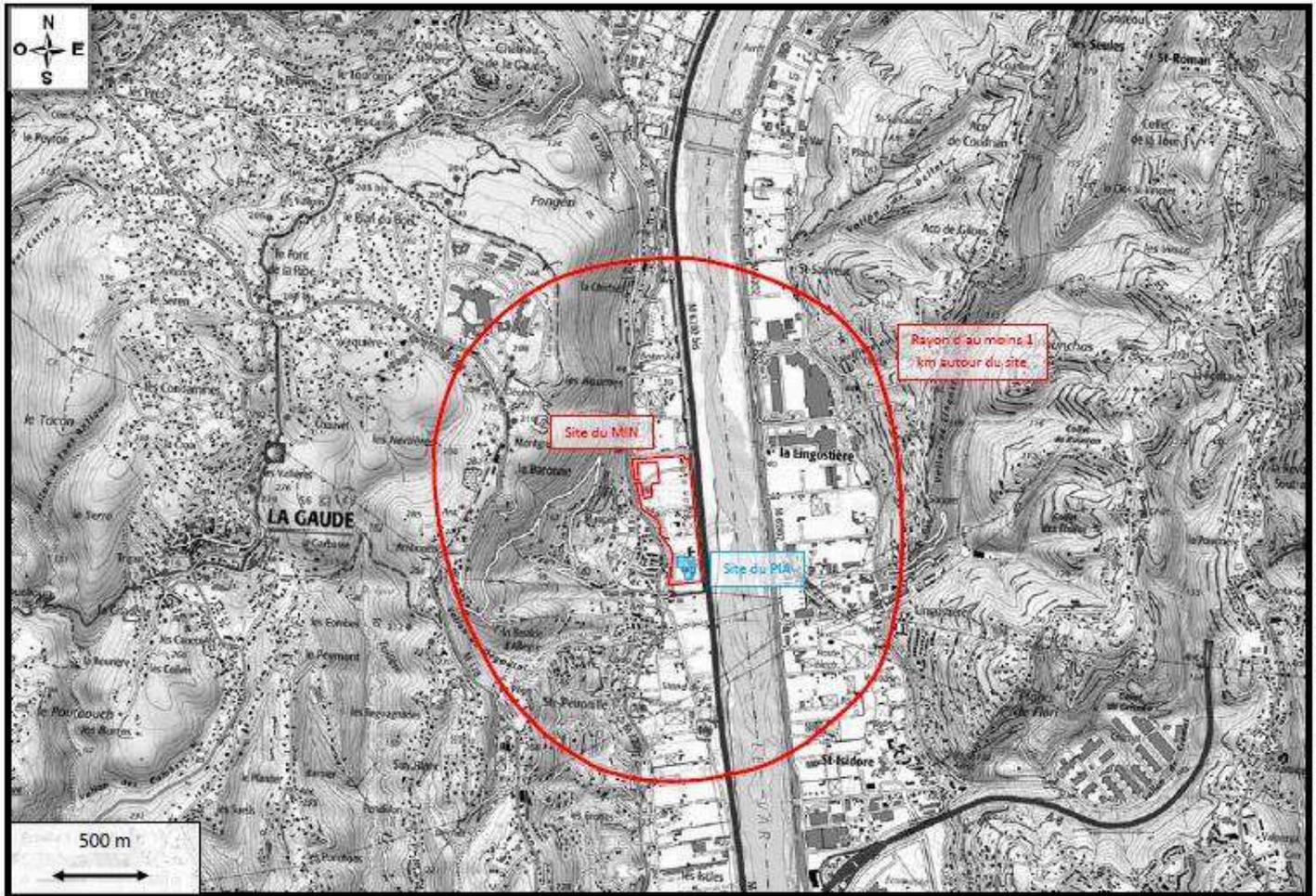


Figure 37 : Localisation de la zone d'étude

b. Caractérisation des populations et usages

Comme présenté dans la partie 1 de l'étude d'impact, les populations et usages de la zone d'étude sont variés.

La commune de La Gaude possède des habitations à la fois collectives et individuelles

Localisation	Distance au site (m)	Type d'habitation
Ouest du site le long de la route de la Baronne	20 m	Habitations individuelles et collectives
Zone d'Activité de la Lingostière Est du site	450 - 500	Habitations individuelles implantées dans la zone d'activité, de l'autre côté du Var

Tableau 49 : Habitations à proximité du site

La liste non exhaustive des équipements publics et de loisirs situés à proximité du projet est la suivante :

Type d'équipement	Nom	Adresse	Population sensible	Distance par rapport à la zone d'étude
Établissements scolaires	École maternelle La Baronne	2730 Chemin Allo Marcelin LA GAUDE	Oui	140 m à l'Ouest
	École élémentaire Sainte-Pétronille	1837 Route de La Baronne ST LAURENT DU VAR	Oui	560 m au Sud-ouest
Équipements sportifs et de loisirs	Centre équestre AGASC	1590 Chemin des Iscles ST LAURENT DU VAR	Oui	700 m au Nord-ouest
	Boule baronnaise	1698 Chemin des Iscles ST LAURENT DU VAR	Oui	110 m au Sud
Équipements administratifs	Mairie annexe	LA GAUDE	Non	160 m à l'Ouest

Tableau 50 : Equipements publics et de loisirs

À proximité de l'aire d'étude proche se trouvent également les établissements recevant du public (ERP) suivants :

- la brasserie l'Eden située Route de Gattières à une dizaine de mètres de l'aire d'étude,
- le magasin de matériel pour piscines Hydralians à environ 80 m au Sud-Est de l'aire d'étude,
- le restaurant Les Frangins à environ 120 m au Sud-Est de l'aire d'étude,

Le projet appartient à la ZAE La Baronne, qui s'étend sur la commune de La Gaude et Saint-Laurent-du-Var. L'opération de La Baronne s'articule sur 25 ha autour du futur Marché d'Intérêt National. Elle offre un espace de développement complémentaire pour des programmes de locaux d'activités et de logistique. L'opération 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 Grand Arénas et de Nice Méridia, et de Carros-la Manda, au Nord. L'opération prévoit 1 400 emplois potentiels.

Au regard des données de la rose des vents, la direction préférentielle des rejets atmosphériques sera donc le Sud-Est des installations (vents de secteur Nord-Ouest). Quelques cibles sensibles sont implantées dans cette zone mais à une distance éloignée sur site (environ 100 m).

#### 12.1.4 Synthèse des cibles de l'impact sanitaire potentiel

Le tableau ci-après récapitule les voies de transfert et les populations sensibles pouvant être exposées à des dangers par le biais de ces voies. Ces voies de transfert et cibles sont les mêmes pour le projet du MIN d'Azur et du PIA.

Voie de transfert		Population sensible exposée
<b>Air / inhalation directe</b>		Présence d'habitations collectives et individuelles Présence de commerces de proximité et d'activités de services (ERP) : brasserie, restaurant, magasins
<b>Eau / ingestion directe</b>		Pas de captage d'eau potable ou d'usage récréatif de l'eau dans la zone d'étude
<b>Ingestion</b>	<b>Sol</b>	Présence potentielle de jardins potagers au niveau des habitations. Projet de création d'un jardin public Présence d'écoles et d'équipements sportifs et de loisirs.
	<b>Cultures</b>	Présence de champs de culture au Nord de la zone d'étude Présence potentielle de jardins potagers au niveau des habitations
	<b>Elevages</b>	Absence d'élevage
<b>Bruit</b>		ZER proches du site

Tableau 51 : Synthèse des cibles de l'impact sanitaire

### 12.1.5 Identification des polluants et de leurs dangers sur la santé

#### a. Inventaire des substances et nuisances émises / mode d'émission

L'analyse détaillée de la description des installations et de l'étude d'impact met en évidence un certain nombre d'agents dangereux présentés dans le tableau ci-après.

*Au niveau du projet du giratoire pour les effets de la pollution atmosphérique :*

*Comme indiqué ci-avant, le projet n'a aucun impact significatif sur la qualité de l'air dans la zone d'étude.*

*Ainsi, concernant la santé humaine, l'impact est négligeable et malgré les augmentations de trafic prévues pour les horizons futurs, les niveaux de risques ont tendance à diminuer pour les horizons futurs. (voir paragraphe annexe 18 et §12.3 ci-après)*

Seuls les agents dangereux potentiellement émis dans l'environnement du site du MIN ont été retenus dans le tableau suivant.

Tous les produits évacués en tant que déchets solides ou liquides et éliminés par une entreprise spécialisée ont été exclus.

Type d'agents potentiellement dangereux	Nature	Forme d'émission	Étape de mise en œuvre sur le site du MIN	Observations	Emission possible sur le site du PIA et observation	Risque retenu par rapport aux rejets du MIN d'Azur
Substances chimiques ou substances assimilées	CO, NO <sub>x</sub> (gaz de combustion)	Néant en fonctionnement normal ou transitoire du site (Rejet canalisé émis dans l'atmosphère)	Néant : gaz issus du fonctionnement des groupes électrogènes au fioul domestiques (installations fonctionnant en cas de coupure d'électricité sur le site)	Puissance des installations de combustion : 3,48 MW	Oui Néanmoins tout comme pour le MIN d'Azur, ces émissions sont nulles en fonctionnement normal ou transitoire (gaz de combustion émis par le groupe électrogène du site) Agents dangereux non retenus pour le PIA	NON
	SO <sub>2</sub> , poussières, CO <sub>2</sub> , CO, NO <sub>x</sub> (gaz de combustion)	Rejet diffus émis dans l'atmosphère	Gaz d'échappement des véhicules	/	Oui Rejet diffus émis par les gaz d'échappement des véhicules circulant sur le PIA Agents dangereux pouvant être potentiellement retenus pour le PIA	OUI
	Fluide frigorigène (R449A - HFC-134a)	Très faible/négligeable en fonctionnement normal ou transitoire (Rejet diffus émis dans l'atmosphère)	Très faible/négligeable : gaz issus des chambres froides négatives (fuite)	/	Oui Néanmoins tout comme pour le MIN d'Azur, ces émissions liées aux pompes à chaleur sont très faible/négligeable en fonctionnement normal ou transitoire Agents dangereux non retenus pour le PIA	NON
	Ammoniac	Néant en fonctionnement normal ou transitoire (Rejet diffus émis dans l'atmosphère)	Néant : gaz issus de la centrale froid	/	Non	NON

Type d'agents potentiellement dangereux	Nature	Forme d'émission	Étape de mise en œuvre sur le site du MIN	Observations	Emission possible sur le site du PIA et observation	Risque retenu par rapport aux rejets du MIN d'Azur
	<b>Hydrocarbures et matières organiques : DCO, DBO, MES</b>	Rejets canalisés dans l'eau	Eaux pluviales de voiries	Prétraitement avant rejet Respect des valeurs limites Infiltration dans la limite d'une pluie d'occurrence trentennale	<b>Oui</b> Néanmoins tout comme pour le MIN d'Azur le rejet canalisé des eaux pluviales de voiries est réalisé avec la mise en place de prétraitement avant rejet et le respect des valeurs limites. Agents dangereux non retenus pour le PIA	NON
	<b>Hydrocarbures et matières organiques : DCO, DBO, MES</b>	Rejets canalisés dans l'eau	Eaux industrielles de l'aire de lavage	Prétraitement avant rejet Respect des valeurs limites	Non	NON
	<b>Matières organiques : DCO, DBO, MES</b>	Rejets canalisés dans l'eau	Eaux industrielles des preneurs	Prétraitement avant rejet Respect des valeurs limites	Non	NON
	<b>Matières organiques : DCO, DBO, MES</b>	Rejets canalisés dans l'eau	Eaux usées sanitaires	Eaux traitées rejetées au réseau communal	<b>Oui</b> Néanmoins tout comme pour le MIN d'Azur le rejet canalisé des eaux usées sanitaires est rejeté au réseau communal Agents dangereux non retenus pour le PIA	NON
	<b>Eaux polluées liés à un déversement accidentel ou incendie</b>	Néant en fonctionnement normal ou transitoire	Néant	/	/	NON

Type d'agents potentiellement dangereux	Nature	Forme d'émission	Étape de mise en œuvre sur le site du MIN	Observations	Emission possible sur le site du PIA et observation	Risque retenu par rapport aux rejets du MIN d'Azur
Agents physiques	Émissions sonores	-	- groupes frigorifiques - groupes électrogènes	Respect des valeurs limites	<p style="text-align: center;"><b>Oui</b></p> Néanmoins tout comme pour le MIN d'Azur, les installations seront limitées (pompe à chaleur, groupe électrogène) et respectera les valeurs limites  Agents dangereux non retenus pour le PIA	NON
	Chaleur	Néant	/	<i>Pour rappel le projet de géothermie est traité dans le cadre de la demande d'autorisation d'ouverture de travaux du projet de géothermie</i>	/	/

Tableau 52 : Substances et nuisances émises par le site

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 275 sur 483

## b. Description des dangers présentés par les substances

Les dangers présentés par les substances sont dans un premier temps exposés par famille puis, dans un deuxième temps, individuellement par polluant retenu comme représentatif de chaque famille

### - Approche par famille de polluants

#### ➤ Cas des poussières

Les particules en suspension, communément appelées "poussières", proviennent en majorité de la combustion à des fins énergétiques de différents matériaux (bois, charbon, pétrole), du transport routier (imbrûlés à l'échappement, usure des pièces mécaniques par frottement, des pneumatiques...) et d'activités industrielles très diverses (sidérurgie, incinération...).

La mesure s'effectue sur les particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM<sub>10</sub>) mais également sur celles dont le diamètre est inférieur à 2,5 µm (PM<sub>2,5</sub>). Les particules les plus fines sont essentiellement émises par les véhicules diesel.

Selon leur granulométrie (taille), les particules pénètrent plus ou moins profondément dans l'arbre pulmonaire. Les particules les plus fines (taille inférieure à 2,5 µm) peuvent, à des concentrations relativement basses, irriter les voies respiratoires inférieures et altérer la fonction respiratoire dans son ensemble. Les particules sont d'autant plus dangereuses pour la santé qu'elles ont la particularité de fixer d'autres molécules plus ou moins toxiques, présentes dans leur environnement (sulfates, nitrates, hydrocarbures – dont HAP -, métaux lourds, pollens...).

### - Approche par polluant

#### ➤ Effets des substances chimiques sur la santé humaine

L'identification du potentiel dangereux ou identification des dangers consiste à identifier des effets indésirables que les polluants sont intrinsèquement capables de provoquer chez l'homme.

Les substances chimiques sont susceptibles de provoquer des effets aigus liés à une exposition courte à des doses en général assez élevées et des effets subchroniques ou chroniques susceptibles d'apparaître suite à une exposition prolongée à des doses plus faibles. **Dans le cadre de l'évaluation du risque sanitaire autour des installations classées, c'est la toxicité chronique** qui est considérée.

Les substances chimiques (polluants dans le cas présent) peuvent avoir :

- un effet local directement sur les tissus avec lesquels elles entrent en contact (par exemple irritation, sensibilisation cutanée, cancer cutané...);
- ou un effet dit "systémique" si elles pénètrent dans l'organisme et agissent sur un ou plusieurs organes distants du point de contact.

L'évaluation du danger se fait par l'analyse des données validées chez l'homme ou, à défaut, des données expérimentales chez l'animal.

#### ➤ Comportement des substances dans l'environnement

Les voies de transfert des polluants aux populations avoisinantes peuvent être :

- *Directes* : par inhalation et par contact cutané ;
- *Indirectes* : par ingestion d'eau, de végétaux ou d'animaux (chaîne alimentaire) ou même de sol (jeunes enfants) ayant été contaminés par les polluants.

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 276 sur 483

Cependant, pour que les voies de transfert indirectes interviennent de manière significative dans l'exposition des populations, il est nécessaire que les polluants persistent suffisamment longtemps dans les sols, les végétaux, l'eau et les organismes.

L'analyse bibliographique révèle les propriétés suivantes (effets sur la santé et comportement dans l'environnement) pour les polluants retenus, présentées dans le tableau ci-après.

Polluant	Voie d'exposition	Effets des substances sur la santé humaine				Comportement dans l'environnement			
		Effets systémiques pour une exposition chronique	Effets cancérogènes	Effets génotoxiques et mutagènes	Effets sur la reproduction et le développement	Source	Bio-dégradation	Bio-accumulation	Source
<b>SO<sub>2</sub></b>	Inhalation	Irritation des voies respiratoires associée à une diminution potentielle de la fonction respiratoire	Non classé cancérogène	Non classé	Non classé	Fiche de données toxicologiques du SO <sub>2</sub> - INERIS – Septembre 2011	Dans l'air, demi-vie (DV) de 3 à 5 h Non persistant dans l'environnement	Marginale dans les organismes aquatiques Chaîne alimentaire : présence dans le vin et naturellement dans les aliments (ail, oignons)	Fiche de données toxicologiques du SO <sub>2</sub> - INERIS – Septembre 2011
<b>NOx</b>	Inhalation	NO : action toxique au niveau des plaquettes et effets respiratoires NO <sub>2</sub> : réduction de la fonction pulmonaire, infections pulmonaires	Non classé cancérogène	NO <sub>2</sub> : non génotoxique Pas d'étude concernant le NO	NO <sub>2</sub> : non classé Pas d'étude concernant le NO	Fiche de données toxicologiques des NOx - INERIS – Septembre 2011	Air : DV estimé à 35 h	Pas de bio-accumulation dans les tissus végétaux	Fiche de données toxicologiques des NOx - INERIS – Septembre 2011
<b>POUSSIÈRES</b>	Inhalation	Irritation des voies respiratoires	Selon la nature des poussières			/	Pas de donnée disponible	Pas de donnée disponible	/
<b>CO</b>	Inhalation	Céphalée, vertiges et asthénie parfois associés à des troubles digestifs	Non classé cancérogène	Non classé génotoxique	Fœtotoxique, augmentation de la mortalité néonatale	Fiche de données toxicologiques du monoxyde de carbone - INRS n°47 - Edition 2009	Pas de donnée disponible	Pas de donnée disponible	/

*Nota :* DV = Demi-vie, temps caractéristique d'un phénomène de dégradation correspondant à la disparition de 50% de la substance.

BCF = BioConcentration Factor, facteur décrivant l'accumulation des produits chimiques dans les organismes aquatiques présents dans des environnements souillés. BCF est défini comme le rapport entre les concentrations chimiques contenues dans l'organisme aquatique, et celles de l'eau environnante.

**Tableau 53 : Comportement des substances dans l'environnement**

Concernant le potentiel à la bioaccumulation, le département Environmental Restoration Division de Savannah River Site [Savannah River Site, Environmental Restoration Division, Bioaccumulation and Bioconcentration Screening, ERD-AG-003, Rev.0, 04/06/99] cite des valeurs bibliographiques de BCF considérés comme

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 278 sur 483

hauts entre 300 et 1000. Cependant, il cite Calabrese et Baldwin qui préconisent un facteur de sécurité qui amène à retenir un seuil de BCF de 10 pour identifier les substances qui doivent faire l'objet d'une estimation de la bioconcentration. De plus, la directive 67/548/CEE, citée par l'INERIS [Evaluation des risques sanitaires dans les études d'impact des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement – Substances chimiques, Guide méthodologique, INERIS, 2003], considère qu'une substance est bioaccumulable si son BCF est supérieur ou égal à 100.

Concernant la persistance dans l'environnement, la directive 91/414/CEE, citée par l'INERIS [Evaluation des risques sanitaires dans les études d'impact des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement – Substances chimiques, Guide méthodologique, INERIS, 2003], considère qu'une substance n'est pas persistante dans l'environnement si sa DT<sub>50</sub> (ou demi-vie) est inférieure à 30 jours.

De plus, l'annexe XIII du Règlement REACH n°1907/2006<sup>17</sup> définit les critères d'identification des substances persistantes et bioaccumulables :

- une substance est persistante lorsque la demi-vie en eau douce est supérieure à 40 jours.
- une substance est bioaccumulable lorsque le facteur de bioconcentration (BCF) chez les organismes aquatiques est supérieur à 2000.

**Concernant les substances émises par l'établissement du MIN d'Azur (et du PIA) et au vu du comportement dans l'environnement des polluants, nous n'en retiendrons donc aucune pour une analyse du risque par ingestion.**

<sup>17</sup> Règlement (CE) n° 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), instituant une agence européenne des produits chimiques, modifiant la directive 1999/45/CE et abrogeant le règlement (CEE) n° 793/93 du Conseil et le règlement (CE) n° 1488/94 de la Commission ainsi que la directive 76/769/CEE du Conseil et les directives 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE et 2000/21/CE de la Commission

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 279 sur 483

### c. Description des dangers présentés par les nuisances sonores

Les sites du PIA et du MIN d'Azur respecteront les valeurs limites des niveaux sonores au niveau des ZER. Ainsi les dangers sanitaires liés au bruit ne seront pas développés dans cette partie.

#### Au niveau du projet du giratoire pour les effets du bruit

Comme vu précédemment, le projet ne va pas modifier significativement le niveau de bruit actuel et ne nécessite la mise en œuvre d'aucune protection acoustique.

Ainsi, comme à l'état actuel, les niveaux de bruit ne seront pas susceptibles d'avoir des effets sur l'audition. Cependant, ils pourront induire localement une sensation de gêne pour les habitants aux abords immédiats du giratoire provisoire.

### d. Changements climatiques et impacts sur la santé

Comme à l'échelle mondiale, l'évolution des températures moyennes annuelles en France métropolitaine montre un réchauffement net depuis 1900. Ce réchauffement a connu un rythme variable, avec une augmentation particulièrement marquée depuis les années 1980. Sur la période 1959-2009, la tendance observée est d'environ + 0,3°C par décennie. En France, 2014, 2011 et 2015 ont été les trois années les plus chaudes observées depuis 1990 (source : Chiffres clés du climat, France et Monde, Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS), édition 2017). L'évolution du climat modifie la fréquence, l'intensité, l'étendue, la durée et le moment d'apparition des phénomènes météorologiques et climatiques extrêmes. Les vagues de chaleur recensées depuis 1947 à l'échelle nationale ont été deux fois plus nombreuses au cours des 34 dernières années que sur la période antérieure.

Cette évolution se matérialise aussi par l'occurrence d'événements plus forts (durée, intensité globale) au cours des dernières années.

En France, selon le scénario intermédiaire du GIEC, le nombre de jours anormalement chauds devrait augmenter dans le futur, avec vraisemblablement plus de 100 jours supplémentaires par an à l'horizon 2100. Le Sud et l'Est de la France seraient les régions les plus affectées par ces changements.

**Cependant, comme indiqué ci-avant, le projet n'est pas de nature à modifier significativement le climat, tant à l'échelle locale qu'à une échelle plus globale.**

#### Impacts directs des canicules et des fortes chaleurs sur la santé

Les aménagements urbains actuels favorisent le phénomène d'îlot de chaleur urbain dans les zones urbaines et périurbaines, augmentant de ce fait la sensibilité des populations aux canicules. La vulnérabilité actuelle de la population est forte. Cela s'explique par différents facteurs :

- **Démographique** : les personnes âgées sont les plus vulnérables ;
- **Sociale** : les personnes fragilisées sur le plan économique ou social (isolement, etc.) sont particulièrement vulnérables ;
- **Économique** : la canicule a également un impact sur le rythme de vie et la santé au travail ; **Culturel** : la faible culture du risque « chaleur » en Île-de-France, comparativement aux régions du sud de la France ;
- **Organisationnel** : l'accessibilité aux soins et la performance opérationnelle du plan canicule constituent un facteur de vulnérabilité non négligeable.

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 280 sur 483

Le retour d'expérience de la canicule d'août 2003 a révélé cette forte vulnérabilité, comme en témoigne l'importance de son coût humain.

Au-delà de l'augmentation significative de l'exposition de l'Île-de-France aux canicules, c'est probablement l'augmentation de leur fréquence qui pourrait accroître la fragilité des populations et mettre à mal les systèmes de gestion de crise.

La vulnérabilité future, déjà forte aujourd'hui, dépendra de plusieurs facteurs :

- La capacité à réduire la vulnérabilité des populations âgées et/ou dépendantes, dont le nombre augmentera significativement en France (vieillesse de la population) dans un contexte de solidarité familiale incertain. Cette tendance lourde induit la nécessité d'augmenter l'offre d'aïdants, aussi bien à domicile qu'en établissement, afin de répondre aux besoins des futures personnes dépendantes et de réduire leur vulnérabilité future ;
- La capacité à réduire l'augmentation tendancielle des inégalités sociales (notamment pour la population âgée de 60 ans ou plus) constitue un facteur non négligeable, notamment en matière d'accès à un logement adapté et de dépenses pour l'accès aux soins ;
- La capacité à adapter le rythme de travail lors des périodes de fortes chaleurs ;
- La capacité à maintenir la robustesse du système d'alerte et de gestion de crise, dans un contexte d'augmentation de la fréquence de ces épisodes, via la mise en place d'un système préventif performant en amont des crises pour éviter l'engorgement des services d'urgence ;
- La capacité à apporter des réponses en matière d'aménagement (qui dépend de la prise en compte du changement climatique dans les aménagements : bâti, présence de la nature en ville, inégalités territoriales, etc.).

Les épisodes caniculaires peuvent être accompagnés de pics de pollutions à l'ozone, dont l'impact sur la santé humaine se traduit par une infection des muqueuses respiratoires et oculaires, notamment chez les personnes fragiles (enfants en bas âge et personnes âgées). La surmortalité de court terme liée à l'ozone a augmenté à Paris durant la canicule d'août 2003, qui s'est également traduite par un renforcement de l'exposition des populations à d'autres polluants d'origine photochimique. La vulnérabilité actuelle aux pics de pollution à l'ozone peut donc être qualifiée d'élevée.

L'augmentation des températures moyennes estivales, de la fréquence et de l'intensité des canicules pourrait entraîner une augmentation de la pollution à l'ozone. Cependant, les politiques menées en matière de qualité de l'air permettent d'ores et déjà de réduire les émissions de polluants.

Le vieillissement de la population et l'augmentation possible des populations allergiques pourraient entraîner une augmentation du nombre de personnes vulnérables à cette pollution. Quoi qu'il en soit, il demeure complexe de prévoir l'évolution de la pollution atmosphérique future, ne serait-ce qu'au regard des politiques d'amélioration de la qualité de l'air et d'atténuation du changement climatique menées aujourd'hui.

### **Impacts du changement climatique sur les maladies allergiques**

Les chercheurs ont déjà pu observer une augmentation de la période d'exposition aux pollens, liée à une pollinisation plus précoce pour certaines espèces et à un allongement de la période de pollinisation.

Les allergies aux pollens concernent aujourd'hui un français sur six, et les habitants des zones urbaines y sont particulièrement sensibles. Avec le changement climatique, la période

de pollinisation pourrait s'allonger davantage. La concentration atmosphérique en grains de pollen pourrait également s'accroître. **Aussi, la vulnérabilité future des populations est susceptible d'évoluer à la hausse.**

**L'enjeu majeur consiste à éviter l'aggravation des allergies vers des pathologies plus lourdes, comme l'asthme.**

#### Impacts du changement climatique sur les maladies infectieuses et vectorielles

L'exposition actuelle aux maladies infectieuses et à transmission vectorielle en Île-de-France est relativement faible et ponctuelle. Toutefois, la région constitue une zone de transit d'envergure internationale au cœur de nombreux réseaux. Cette caractéristique, associée à la forte concentration de population, pourrait favoriser la propagation rapide de maladies infectieuses et vectorielles (source : ARS).

**Dès lors, la vulnérabilité actuelle peut être qualifiée de moyenne. Avec le changement climatique, l'exposition aux risques sanitaires liés aux maladies infectieuses et vectorielles pourrait augmenter.**

L'augmentation des températures moyennes pourrait en effet créer des conditions favorables à leur implantation et/ou à leur développement. Le développement de maladies infectieuses dans le cadre d'un événement de crue extrême est aussi un risque à envisager. Pour ce qui concerne la vulnérabilité future à ces risques sanitaires, elle reste difficile à évaluer. Elle dépendra de plusieurs facteurs, notamment de la capacité régionale d'alerte et de gestion de crise dans le cas d'une épizootie/épidémie, ainsi que des moyens mis en œuvre pour contrôler le développement éventuel d'habitats favorables au développement ou à l'implantation des microorganismes infectieux ou parasitaires.

#### 12.1.6 Evaluation des enjeux et des voies d'exposition / schéma conceptuel

Au vu des paragraphes précédents, cette partie valable pour les rejets du MIN d'Azur peut également être appliquée pour les rejets du PIA.

##### a. Détermination des milieux et vecteurs de transfert

Le tableau suivant est la synthèse des paragraphes "Identification des polluants et de leurs dangers sur la santé" et "Synthèse des cibles de l'impact sanitaire potentiel".

POLLUANT	INHALATION DIRECTE	EAU / INGESTION DIRECTE	INGESTION			SYNTHESE DES VOIES DE TRANSFERT POSSIBLES
			SOL**	CULTURE*	ELEVAGES*	
SO <sub>2</sub>	Oui	Non (1)	/	/	/	Inhalation directe
NOx	Oui	Non (1)	/	/	/	Inhalation directe
POUSSIÈRES	Oui	Non (1)	/	/	/	Inhalation directe
CO	Oui	Non (1)	/	/	/	Inhalation directe

\* Non applicable aux substances non bio-accumulables

\*\* Non applicable aux substances non persistantes

(1) En l'absence de captages d'eau potable dans la zone d'influence du site, l'exposition par ingestion d'eau n'est pas retenue

Tableau 54 : Enjeux et vecteurs de transfert

b. Schéma conceptuel

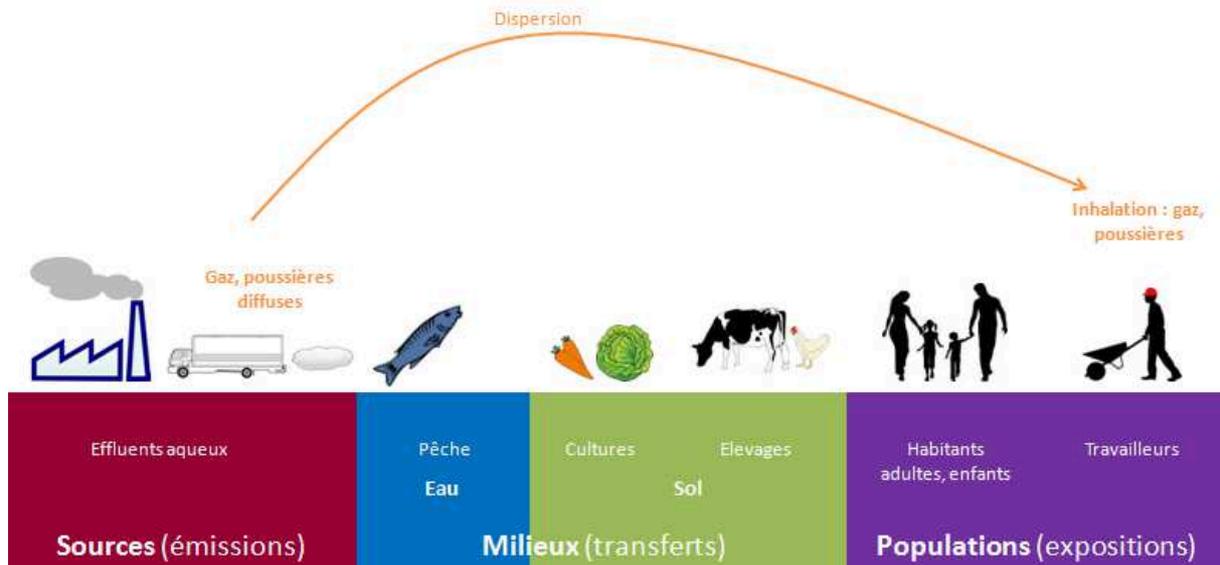


Figure 38 : Schéma conceptuel du risque sanitaire

12.1.7 Moyens de maîtrise du risque sanitaire potentiel

Le tableau suivant récapitule les différents moyens de maîtrise du risque sanitaire potentiel qui seront mis en œuvre par le futur exploitant du MIN d'Azur.

TYPE D'AGENTS POTENTIELLEMENT DANGEREUX	NATURE	FORME D'EMISSION	ÉTAPE DE MISE EN ŒUVRE	MOYENS DE MAITRISE
Substances chimiques ou substances assimilées Substances chimiques ou substances assimilées	NO <sub>x</sub> , CO, (gaz de combustion)	Rejets canalisés émis dans l'atmosphère	Gaz issus du fonctionnement des installations de combustion fonctionnant au fioul domestiques	Maintenance et surveillance des brûleurs Surveillance des émissions en continu pour les NO <sub>x</sub> , SO <sub>2</sub> , CO et poussières conformément à l'article 6.2.4 de l'arrêté du 3 août 2018
	NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , CO, poussières (Gaz de combustion)	Rejets diffus émis dans l'atmosphère	Véhicules et camions transitant sur le site	Véhicules utilisés conformes à la réglementation en matière de rejets atmosphériques
	Fluide frigorigène	Très faible/négligeable en fonctionnement normal ou transitoire (Rejet diffus émis dans l'atmosphère)	Très faible/négligeable : gaz issus des chambres froides négatives (fuite)	Contrôle de l'étanchéité
	DCO, DBO, MES, hydrocarbures	Rejets aqueux canalisés des eaux pluviales	Evacuation des eaux pluviales après passage par des systèmes de traitement (noues)	Entretien périodique des systèmes de traitements des eaux pluviales

TYPE D'AGENTS POTENTIELLEMENT DANGEREUX	NATURE	FORME D'EMISSION	ÉTAPE DE MISE EN ŒUVRE	MOYENS DE MAITRISE
	<b>DCO, DBO, MES, hydrocarbures</b>	Rejets aqueux canalisés des eaux industrielles de l'aire de lavage	Evacuation des eaux pluviales après passage par des systèmes de traitement (décanteur-déboureur-déshuileur)	Entretien périodique des systèmes de traitements
	<b>DCO, DBO, MES</b>	Rejets aqueux canalisés des eaux industrielles	Evacuation des eaux industrielles après prétraitement	Entretien périodique des systèmes de traitements (système de paniers dégrilleurs, dégrillage et d'un traitement lamellaire) Eaux rejetées au réseau communal et traitées dans une station d'épuration avant rejet au milieu naturel
	<b>DCO, DBO, MES</b>	Rejet des EU sanitaires du site	Evacuation des eaux usées sanitaires	Eaux rejetées au réseau communal et traitées dans une station d'épuration avant rejet au milieu naturel
<b>Agents physiques</b>	<b>Émissions sonores</b>	-	- groupes frigorifiques - groupes électrogènes	Installations dans un bâtiment dédié Respect des valeurs limites

Tableau 55 : Moyens de maîtrise du risque sanitaire potentiel du MIN d'Azur

Le tableau suivant récapitule les différents moyens de maîtrise du risque sanitaire potentiel qui seront mis en œuvre par le futur exploitant du PIA.

TYPE D'AGENTS POTENTIELLEMENT DANGEREUX	NATURE	FORME D'EMISSION	ÉTAPE DE MISE EN ŒUVRE	MOYENS DE MAITRISE
<b>Substances chimiques ou substances assimilées</b> <b>Substances chimiques ou substances assimilées</b>	<b>NO<sub>x</sub>, CO, (gaz de combustion)</b>	Rejets canalisés émis dans l'atmosphère	Gaz issus du fonctionnement de l'installation de combustion fonctionnant au fioul domestiques	Maintenance et surveillance du brûleur Surveillance des émissions en fonction de la réglementation applicable
	<b>NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, CO, poussières (Gaz de combustion)</b>	Rejets diffus émis dans l'atmosphère	Véhicules et camions transitant sur le site	Véhicules utilisés conformes à la réglementation en matière de rejets atmosphériques
	<b>Fluide frigorigène</b>	Très faible/négligeable en fonctionnement normal ou transitoire (Rejet diffus émis dans l'atmosphère)	Très faible/négligeable : gaz issus des pompes à chaleur (fuite)	Contrôle de l'étanchéité
	<b>DCO, DBO, MES, hydrocarbures</b>	Rejets aqueux canalisés des eaux pluviales	Evacuation des eaux pluviales après passage par des systèmes de traitement (séparateur hydrocarbures + noues)	Entretien périodique des systèmes de traitements des eaux pluviales
	<b>DCO, DBO, MES</b>	Rejet des EU sanitaires du site	Evacuation des eaux usées sanitaires	Eaux rejetées au réseau communal et traitées dans une station d'épuration avant rejet au milieu naturel
<b>Agents physiques</b>	<b>Émissions sonores</b>	-	- groupes frigorifiques - groupe électrogène	Installations dans un bâtiment dédié Respect des valeurs limites

Tableau 56 : Moyens de maîtrise du risque sanitaire potentiel du PIA

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 284 sur 483

### 12.1.8 Synthèse/conclusion de l'ERS

L'installation du MIN est à l'origine de l'émission dans l'air de plusieurs substances susceptibles de générer des effets chez l'Homme qui sont liés aux rejets diffus de gaz d'échappement constitués de NO<sub>x</sub>, de CO de SO<sub>2</sub> et de poussières (particules) associés à la circulation de véhicules dans l'enceinte de l'établissement.

Ces substances sont susceptibles de générer des effets à seuil sur l'appareil respiratoire, sur le système nerveux et le système sanguin pour une voie d'exposition par inhalation. Le flux de ces polluants subira une hausse en lien avec l'augmentation du trafic dans la zone d'étude. Au regard de la situation du site et des rejets actuels, l'impact lié au projet du MIN d'Azur sera limité (très faible).

Le projet du PIA sera potentiellement à l'origine des mêmes émissions (en proportion nettement plus faible – voir paragraphe 11.4.7b.v). Ainsi l'impact lié au projet du PIA sera limité (très faible).

Au vu du trafic attendu par les 2 projets (seule source de rejet retenue pouvant générer un risque sanitaire), aucun risque sanitaire sur la population humaine n'est attendu.

## 12.2 EVOLUTION PROBABLE DE L'ENVIRONNEMENT SANS MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Comme évoqué au paragraphe 10, en cas de non mise en œuvre du projet, la qualité de l'air ne sera pas modifiée.

Ainsi les substances susceptibles de générer des effets chez l'Homme ne seront pas modifiées tout comme le risque sanitaire aujourd'hui présent sur la zone du projet.

## 12.3 EVOLUTION QUANTITATIVE DES RISQUES SANITAIRE – VOLET AIR ET SANTE

La Circulaire du 09/08/13, relative à la démarche de prévention et de gestion des risques sanitaires des installations classées soumises à autorisation, rappelle l'intérêt de la démarche de l'EQRS dans une demande d'autorisation d'exploiter :

**« La démarche d'évaluation des risques sanitaires permet de hiérarchiser les différentes substances émises par un site, leurs sources et les voies d'exposition, en vue de définir des stratégies de prévention et de gestion spécifiques à chaque installation. Il s'agit d'un outil de gestion et d'aide à la décision. Elle ne peut cependant déterminer ni l'impact réel du site sur la santé des populations riveraines, ni l'exposition réelle des populations. Seules des études épidémiologiques ou d'imprégnations pourraient apporter des éléments de réponse sur ces deux points. »**

L'impact sanitaire peut ainsi être déterminé

Selon l'étude de trafic, la réalisation du projet Nouveau MIN + PIA se traduira par une légère hausse du flux de véhicules sur le réseau d'étude, par rapport au scénario au 'Fil de l'eau' et à la situation actuelle conjointement à un aménagement du réseau viaire à l'horizon 2023 (giratoire permettant la desserte du Nouveau MIN + PIA dans l'attente de la réalisation de l'échangeur).

Pour l'ensemble des scénarios étudiés, il est possible de constater que tous les *Quotients de Danger* sont inférieurs à 1 (domaine de conformité), cela même en les additionnant par organe-cible.

Quant aux Excès de Risque Individuel, **en considérant les ERI par composés et en cumul**, il est également possible de constater que ceux-ci sont **tous inférieurs à la valeur-**

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 285 sur 483

**seuil de 10-5** (valeur correspondant à 1 cas de cancer supplémentaire pour 100 000 personnes exposées, par rapport à une population non exposée) **pour tous les horizons et scénarios, quel que soit le scénario d'exposition (enfant, résident, ou travailleur).**

Les cartographies des ERi cumulés pour l'hypothèse d'une exposition continue pendant 20 ans à la concentration modélisée en chaque point (hypothèse majorante et peu réaliste) indique d'une part, que l'impact sanitaire (domaine de vigilance active) est actuellement localisé sur niveau des axes routiers à fort trafic et leurs abords immédiats, et que d'autre part, cet impact diminue fortement pour les horizons futurs.

Aucune habitation n'est concernée.

**Malgré cette hypothèse très majorante, pour les situations futures 2023 et 2043, toutes les zones d'habitation se situent dans le domaine de conformité.**

**Pour l'ensemble des scénarios étudiés, il est ainsi possible de conclure que la réalisation du projet n'est pas de nature à entraîner une augmentation significative des indices sanitaires par rapport à la situation sans projet.**

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 286 sur 483

## **13 CUMUL DES INCIDENCES AVEC D'AUTRES PROJETS EXISTANTS OU APPROUVES**

Afin d'analyser les effets cumulés, il est nécessaire de croiser les impacts des projets connus (on se référera à leurs études d'impact si elles sont disponibles, à l'avis de l'autorité environnementale ou aux impacts généralement attendus par type de projet) avec les impacts du projet soumis à l'étude d'impact et de vérifier que leur somme reste compatible avec l'environnement qui les accueille.

### **13.1 NOTION DE CUMUL DES INCIDENCES**

L'effet cumulé est le résultat du cumul et de l'interaction de plusieurs effets directs et indirects, temporaires et permanents, générés par un même projet ou par plusieurs projets distincts, qui peuvent conduire à des modifications progressives des milieux ou à des changements imprévus.

La notion d'effets cumulés se réfère à la possibilité que les impacts permanents et temporaires occasionnés par le projet du MIN et du PIA s'ajoutent à ceux d'autres projets.

L'évaluation des effets cumulés porte sur un certain nombre de composantes environnementales correspondant aux préoccupations majeures identifiées dans le cadre de l'analyse environnementale de ce projet.

La notion d'effets cumulés recouvre l'addition, dans le temps ou dans l'espace, d'effets directs ou indirects issus d'un ou plusieurs projets et concernant la même entité (ressources, populations ou communautés humaines ou naturelles, écosystèmes, activités...).

### **13.2 CADRE REGLEMENTAIRE**

L'article R.122-5 du Code de l'Environnement précise que l'étude d'impact doit comporter une description des incidences que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement par le cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés. 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 code de l'environnement et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement a été rendu public.

Sont exclus de cette analyse, 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 abandonnés par le maître d'ouvrage.

De façon volontaire, cette liste de projets (au sens réglementaire) est également complétée par les projets connus identifiés sur ou à proximité de la commune de La Gaude.

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 287 sur 483

### **13.3 CONTEXTE DE LA DEMARCHE D'ANALYSE DES EFFETS CUMULES EN PLAINE DU VAR**

Sur le territoire de l'Eco-Vallée Plaine du Var, l'ensemble des partenaires publics a pour ambition un aménagement durable, avec une éco-exemplarité des projets.

Afin de garantir l'atteinte des objectifs environnementaux fondateurs de l'OIN, les partenaires publics assurent une coordination générale des évaluations environnementales des projets.

Le territoire de la Plaine du Var étant concerné par des projets portés par différentes maîtrises d'ouvrage, un Comité de Pilotage (COFIL) Environnemental Plaine du Var a été instauré depuis 2018, à la demande du Préfet de Région et de la DREAL, regroupant la Préfecture, la DDTM, la DREAL, le département des Alpes-Maritimes, l'EPA Nice Eco-Vallée, la Métropole Nice Côte d'Azur, le Syndicat Mixte Inondations, Aménagement et Gestion de l'Eau Maralpin (SMIAGE), ainsi que l'ensemble des acteurs publics ou privés concernés de manière à produire des évaluations environnementales cohérentes les unes aux autres. Ce COFIL est décliné en Comité Technique (COTECH) dès qu'un sujet nécessite un travail collectif entre partenaires.

Le pilotage et la coordination des projets sont assurés par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Alpes-Maritimes, dans le cadre de ce COFIL.

**Sur le secteur de la Baronne**, l'EPA s'assure que chaque maître d'ouvrage des projets incrémenté l'analyse des impacts, en particulier le volet relatif aux effets cumulés des projets.

Les projets du MIN et du PIA, objet de la présente étude, ont été intégrés dans cette démarche et en lien direct avec la Métropole NCA qui avait entamée des démarches environnementales (études de biodiversité) depuis plusieurs années.

Afin de garantir la cohérence et la coordination des projets réalisés au sein de la Plaine du Var, les éléments présentés ci-après sont les résultats d'échanges avec les partenaires et le présent paragraphe a fait l'objet d'une validation **methodologique** de la part de l'EPA.

L'évaluation des effets cumulés suit un processus d'analyse qui va au-delà de l'exigence des textes réglementaire, en prenant en compte également les autres projets connus engagés sur le périmètre de l'Eco-Vallée.

Cette démarche collaborative portée par l'ensemble des acteurs publics du territoire dans sa compétence a d'ores et déjà abouti à des résultats opérationnels à l'échelle de l'OIN, présentés dans le tableau ci-après. Cette liste est non exhaustive et donnée à titre indicative.

<b>Thématiques</b>	<b>Aire d'étude</b>	<b>Porteur et Acteurs impliqués</b>	<b>Résultats obtenus</b>	<b>Mise en œuvre opérationnelle</b>
<b>Occupation du sol / artificialisation</b>	OIN	EPA	Modélisation informatique du Mode d'Occupation du Sol (MOS) permettant de connaître la réelle occupation du sol de toutes les parcelles de la Plaine du Var et de voir ses évolutions et ses potentiels.	Première version en 2008, mise à jour en 2017 avec comparaisons dans le temps
	OIN	EPA	Référentiel Eco-Vallée Qualité imposant un taux d'imperméabilisation maximum sur les opérations d'aménagement.	Depuis 2011
	Métropole	MNCA	Rationalisation des zonages des PLU et réduction de plus de 700 Ha de zones U et AU sur le territoire métropolitain.	Mise en œuvre du PLUm (2019-2020)
<b>Déplacements /circulation</b>	Rive droite du Var	MNCA/EPA	Etude des déplacements à l'échelle de la rive droite du Var, réalisée en 2017.	Intégration au PDU du PLUm.
	Métropole	MNCA et Ensemble des acteurs (PPA)	Plan de Déplacements Urbains (PDU) du PLUm	Mise en œuvre du PLUm (2019-2020)
<b>Biodiversité (espèces)</b>	OIN	EPA/MNCA/ Département/ chambre d'agriculture/ SMIAGE	Plan local de gestion de l'alpiste aquatique, de <i>typha minima</i> , et du lézard ocellé.	<i>Typha minima</i> depuis 2016 Alpiste aquatique depuis 2018 Lézard ocellé en cours
	OIN	EPA	Guide pour la prise en compte de la biodiversité et des continuités écologique de l'Eco-vallée	Depuis 2011
<b>Biodiversité (habitats, TVB)</b>	Métropole	MNCA	TVB du PLUm et cahier de recommandations associé	Mise en œuvre du PLUm (2019-2020)
	Métropole	MNCA et ensemble des acteurs concernés	Mise en place d'un observatoire de la biodiversité et proposition de zones de compensation à l'échelle vallée	En cours d'étude
	Basse vallée du Var	SMIAGE et ensemble des acteurs concernés	COPIL Natura 2000 sur la ZPS « Basse vallée du var »	DOCOB validé en 2013
<b>Risque sismique</b>	Nice	DDTM en lien avec l'EPA	PPRS	2019
<b>Risque inondation / pluvial / Eau</b>	Vallée du Var	SMIAGE et EPA/MNCA/ SDIS/Etat/ DDTM/ région	PPRI et Plan d'action et de prévention des inondations PAPI Var 1 et 2 concernant plusieurs actions pour : * Travaux de protection et sécurisation * Gestion de crises * Etudes de connaissances	Réalisé dès 2013 pour le PPRI. PAPI 2 en cours
	Vallée du Var	SMIAGE	Suivi quantitatif et qualitatif annuel de la nappe du Var	Depuis 2013
<b>Risque pluvial</b>	Métropole	MNCA et DDTM	Mise à jour du règlement du pluvial sur la MNCA appliqué par anticipation sur les opérations EPA	En cours

<i>Thématiques</i>	<i>Aire d'étude</i>	<i>Porteur et Acteurs impliqués</i>	<i>Résultats obtenus</i>	<i>Mise en œuvre opérationnelle</i>
<b>Agriculture</b>	ZAC	EPA / Agence de l'eau	Gestion innovante des eaux pluviales dans les espaces publics pour une rétention jusqu'à la crue centennale	Parcs en cours de construction
	Plaine du Var	Chambre d'agriculture/ EPA/ MNCA/ CD06 /DDTM	Mise en place d'un plan d'action agriculture par le comité agriculture validé en 2015 avec 40 actions ciblant les enjeux sociaux, fonciers, environnementaux et économiques. Dossier FEADER depuis 2018 sur analyse des friches en plaine du Var et accompagnement de la commune de Saint-Jeannet sur création d'une ZAP et installations de jeunes agriculteurs.	En cours
	Métropole	MNCA	Augmentation des espaces dédiés à l'agriculture dans le PLUm	Mise en œuvre du PLUm (2019-2020)
<b>Climat/émissions /réchauffement climatique</b>	OIN	EPA en lien avec l'ADEME	Application sur toutes les opérations de la vallée du référentiel Eco-Vallée Qualité imposant : *Mise en œuvre d'EnR avec taux EnR minimum obligatoire *Consommations en Energie primaire maximale imposée au-delà de la RT et vérifiée par STD *Utilisation d'éco-matériaux et de matériaux locaux *Limitation des émissions de CO <sub>2</sub>	En cours depuis 2013 sur une centaine d'opérations
	OIN	EPA	Expérimentation sur plusieurs de ses opérations du futur référentiel E+C- dans le cadre de la RT2020	Depuis 2017

Tableau 57 : Démarche collaborative au sein de l'OIN

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 290 sur 483

### **13.4 IDENTIFICATION DES PROJETS CONNUS PRIS EN COMPTE**

#### **13.4.1 Au sens de l'article R.122-5 du Code de l'Environnement**

Conformément à la réglementation, une analyse des effets cumulés entre les différents projets de l'aire d'étude est réalisée et fait l'objet de ce chapitre.

Une recherche a été donc été réalisée pour identifier les projets entrant dans le cadre réglementaire de cette analyse (démarrage de la recherche des avis en janvier 2019 – **dernière mise à jour de la recherche réalisée le 9 juillet 2019**). Les données actuellement disponibles ont été collectées sur les sites internet de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, du CGEDD et de la Préfecture des Alpes Maritimes.

Localisé sur le site de La Baronne, les installations du MIN et le PIA s'inscrivent au sein de la basse vallée du Var. Ce territoire stratégique pour l'aménagement et le développement des Alpes Maritimes fait l'objet de nombreux projets d'aménagement et de développement.

Le périmètre géographique retenu pour l'analyse des effets cumulés correspond à la basse vallée du Var : le recensement des projets connus a été mené sur la commune de l'aire d'étude (La Gaude) et étendu aux communes voisines, localisées dans l'aire d'influence du projet, dans la basse vallée du Var (Nice, Saint-Laurent-du-Var, Gattières, Saint-Jeannet, Cagnes-sur-Mer, Carros, Saint-Blaise, Castagniers, Colomars et Vence).

L'analyse est présentée ci-après sous la forme d'un tableau.

Au vu des caractéristiques du projet et de ses effets potentiels sur l'environnement, certains projets ne seront pas retenus pour l'analyse des effets cumulés. Ces raisons seront explicitées (éloignements, type d'impacts identifiés, ...).

Les projets à prendre en compte dans l'analyse des effets cumulés avec le MIN et le PIA sont notés en **gras** dans le tableau.

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 291 sur 483

Nom de l'opération	Commune	Projet	Date de l'avis ou arrêté	Raisons pour lesquelles le projet est retenu ou non dans l'analyse
<b>Amélioration des déplacements depuis la rive droite du Var</b>	Saint-Laurent-du-Var et La Gaude	Accompagner la réalisation des opérations d'aménagement programmées à l'échelle de la plaine du Var par la création de trois nouveaux points d'échanges sur le réseau routier.	10/04/2019	La création du demi-échangeur de la Baronne permettant la desserte directe du futur site du MIN et du PIA est incluse dans cette opération. Ce projet entre dans l'analyse des effets cumulés.
<b>Création de la ZAC des Coteaux du Var</b>	Saint-Jeannet	Création d'une ZAC sur environ 12 ha (32 000 m <sup>2</sup> de surface de plancher de logements).	20/09/2018	Localisé en rive droite du Var, à environ 2 km au Nord de la zone de projet du MIN et du PIA, ce projet est pris en compte dans l'analyse des effets cumulés.
<b>Création de la ZAC des Bréguières</b>	Gattières	Création d'une ZAC sur environ 10 ha (30 000 m <sup>2</sup> ) de surface de plancher répartis en logements, équipements, locaux d'activités, commerces et services.	04/09/2018	Localisé en rive droite du Var, à environ 4 km au Nord de la zone de projet du MIN et du PIA, ce projet est pris en compte dans l'analyse des effets cumulés.
<b>Projet du gîte géothermique d'exploitation et réalisation de travaux miniers</b>	Saint-Laurent-du-Var	Demande de permis d'exploiter un gîte géothermique basse température et demande d'autorisation de travaux miniers en vue de la réalisation de forages sur le site du Crédit Agricole à Saint-Laurent-du-Var pour la mise en place d'une installation géothermique en vue du chauffage / climatisation des bâtiments du Crédit Agricole.	23/08/2017	Ce projet de géothermie est susceptible d'avoir des interactions avec le projet du MIN et du PIA. Ce projet entre dans l'analyse des effets cumulés.
<b>Projet de réalisation d'un réseau géothermal à Nice Méridia, permis d'exploitation de gîte géothermique et autorisation de forage</b>	Nice	Création d'un réseau géothermal alimentant l'écoquartier Nice Méridia.	16/03/2018	Ces projets de géothermie sont susceptibles d'avoir des interactions avec le projet du MIN et du PIA. Ces projets entrent dans l'analyse des effets cumulés.
Exploitation de 3 carrières de pierre de taille et d'ornement	Vence	Il s'agit du renouvellement de l'autorisation d'exploiter 3 carrières sur la commune de Vence, accordée à la Société carrières de la Sine Chiapello.	28/05/2019 (absence d'observation)	Ces activités sont déjà en exploitation (installations existantes prise en compte dans l'état initial). Ces installations ne sont pas prises en compte dans l'analyse des effets cumulés.
Projet d'une nouvelle station d'épuration	Cagnes-sur-Mer	Réalisation d'une nouvelle station d'épuration pour le traitement des eaux usées des communes de Cagnes-sur-Mer, La Colle-sur-Loup, Villeneuve Loubet, Saint-Paul-de-Vence et Roquefort-les-Pins (en partie), en remplacement de la station existante.	09/05/2016	Les travaux sont en cours, pour une mise en service en 2019. Les eaux usées issues du futur MIN et du PIA ne seront pas traitées par cette station. De plus, cette STEP sera mise en service avant le démarrage des travaux du MIN et du PIA. Il ne s'agira donc plus d'un projet mais cet équipement fera partie de l'état initial de l'environnement. Il n'entre donc pas dans l'analyse des effets cumulés.

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 292 sur 483

Nom de l'opération	Commune	Projet	Date de l'avis ou arrêté	Raisons pour lesquelles le projet est retenu ou non dans l'analyse
Requalification de l'avenue des Tuilières	Cagnes-sur-Mer	Élargissement à 12 m sur environ 1 km.	25/07/2012	La requalification a été réalisée. Il ne s'agit donc plus d'un projet mais cette requalification fait partie de l'état initial de l'environnement. La requalification de l'avenue des Tuilières n'entre donc pas dans l'analyse des effets cumulés.
Extension du Parc départemental des Rives du Loup	Cagnes-sur-Mer	Extension du parc de 32 à 52 ha.	08/09/2015	L'extension du parc a été achevée en 2015. Il ne s'agit donc plus d'un projet mais ce parc fait partie de l'état initial de l'environnement. Il n'entre pas dans l'analyse des effets cumulés.
Création de la ZAC de la Villette	Cagnes-sur-Mer	Création d'une zone d'aménagement d'une superficie d'environ 6,5 ha. Opération de renouvellement urbain sous forme d'un éco quartier en cœur de ville de Cagnes-sur-Mer en lien avec le centre-ville.	24/08/2015	La livraison de cette ZAC est envisagée courant 2020. Il est donc fort probable que ce projet ne soit pas concomitant des travaux d'aménagement du MIN et du PIA. Au démarrage des travaux du MIN et du PIA, il ne s'agira donc plus d'un projet mais cette ZAC fera partie de l'état initial de l'environnement. La ZAC de la Villette n'entre donc pas dans l'analyse des effets cumulés.
Pôle d'échanges multimodal (PEM) de Cagnes-sur-Mer	Cagnes-sur-Mer	Requalification du pôle d'échanges multimodal de Cagnes-sur-Mer : reconstruction d'un bâtiment voyageur, d'une gare routière, aménagement d'un parvis et d'un kiosque, reprise d'un quai, construction d'un parking silo de 280 places.	25/07/2018	La mise en service de la nouvelle gare est prévue en 2020. Les travaux d'aménagement du MIN et du PIA ne seront donc pas concomitants. Aucune interaction n'est pressentie. La gare multimodale de Cagnes n'entre pas dans l'analyse des effets cumulés.
Boulevard urbain, quartier des Plans	Carros	Création d'un boulevard urbain d'un linéaire de 450 m comprenant une chaussée bidirectionnelle de 2x3m et de deux bandes cyclables, ainsi que la création de deux carrefours permettant de connecter la voie neuve au réseau viaire existant.	06/04/2015	Ce boulevard urbain est réalisé. Il ne s'agit donc plus d'un projet mais ce boulevard fait partie de l'état initial de l'environnement. Ce projet n'entre pas dans l'analyse des effets cumulés.
ZAC de la Saoga	Saint-Blaise	Création d'un secteur urbain, majoritairement dédié à l'habitat, dont le programme développe, sur une assiette foncière de 8,5 ha, une surface de l'ordre de 15 800 m <sup>2</sup> comprenant environ 125 logements accompagnés de commerces, services, activités, tertiaires et équipements.	11/04/2014	Le programme de cette ZAC est réalisé. Il ne s'agit plus d'un projet mais il est intégré à l'état initial de l'environnement. La ZAC Saoga n'entre pas dans l'analyse des effets cumulés.
Centre Commercial Cap 3000	Saint-Laurent-du-Var	Le projet de rénovation-extension du centre commercial Cap 3000 porte sur une surface de 14 ha au cœur de l'Eco Vallée. Il comprend également l'aménagement des voies d'accès au centre et d'un chenal d'évacuation des eaux de surverse de	13/09/2013 (mise en compatibilité du PLU)	Les aménagements liés à Cap 3000 seront réalisés avant la mise en œuvre des travaux de création du nouveau MIN et d'aménagement du PIA. Ils feront donc partie de l'état initial de

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 293 sur 483

Nom de l'opération	Commune	Projet	Date de l'avis ou arrêté	Raisons pour lesquelles le projet est retenu ou non dans l'analyse
Aménagement de voiries du quartier du Lac		crue exceptionnelle.	09/09/2013	l'environnement. Ces aménagements n'entrent pas dans l'analyse des effets cumulés.
Modification de la digue de Cap 3000 - création d'un chenal d'évacuation des eaux de surverse			05/03/2015	
ZAC du Grand Arénas	Nice	Création d'une zone d'aménagement sur le site du Grand Arénas, d'une superficie de 51 ha, avec une mixité fonctionnelle (bureaux, logements, équipements, commerces et services).	14/06/2013 (création)	L'aménagement des espaces publics est finalisé. L'horizon de réalisation de la ZAC Grand Arénas est ultérieur à celle du nouveau MIN et du Programme Immobilier d'Accompagnement. Ce secteur d'aménagement est géographiquement déconnecté du futur site d'implantation du nouveau MIN et du PIA (localisé à plus de 6 km de distance sur l'autre rive du Var). Ces deux projets n'ont pas d'effets cumulés. L'opération Grand Arénas n'entre pas dans l'analyse des effets cumulés.
Aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal Nice-St Augustin Aéroport	Nice	Réalisation des espaces publics venant accompagner la création des fonctionnalités de transport et connectés ces différentes fonctionnalités au sein du quartier du pôle d'échanges.	06/03/2013	
ZAC Nice Méridia	Nice	Aménagement d'une ZAC d'une superficie de 24 ha. Cette opération est l'une des opérations prioritaires identifiées pour l'Eco Vallée au sein de la basse vallée du Var.	13/06/2013 (création) 02/10/2014 (réalisation)	Les travaux sont en cours sur ce secteur depuis 2015 et seront achevés avant le démarrage des travaux du MIN et du PIA. Localisée en rive gauche du Var, la ZAC Nice Méridia n'entre pas dans l'analyse des effets cumulés.
Travaux de protection hydraulique de Saint-Laurent-du-Var contre les crues du Var	Saint-Laurent-du-Var	Ces travaux, portant sur un linéaire de 1500 m, ont pour objectif de construire une digue équivalente aux protections récemment confortées et surélevées sur la rive opposée côté Nice, pour obtenir une protection considérée comme résistante.	23/10/2012	Ces travaux spécifiques ne sont pas pris en compte dans l'analyse.
Mini centrale hydro électrique du Roguez	Castagniers	Aménagement d'une mini-centrale hydro-électrique au niveau de la station de pompage de Roguez. L'équipement turbine les eaux de la Vésubie, dérivées au moyen d'ouvrages existants.	03/07/2012	Ces travaux spécifiques ne sont pas pris en compte dans l'analyse.
Projet immobilier d'accompagnement du Nice Eco-Stadium	Nice	Programme immobilier à destinations multiples (musée des sports, commerces, bureaux, ...) qui accompagne la réalisation du stade.	13/01/2012 (permis de construire)	Le programme immobilier du stade de Nice est réalisé. Il n'entre pas dans l'analyse des effets cumulés.
Nice Eco Stadium	Nice	Création d'un grand équipement sportif et multifonctionnel.	17/03/2011	Le stade Allianz Riviera a été livré fin 2013. Il ne s'agit plus d'un projet mais il est intégré à l'état initial de l'environnement. Il n'entre pas dans l'analyse des effets cumulés.

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 294 sur 483

Nom de l'opération	Commune	Projet	Date de l'avis ou arrêté	Raisons pour lesquelles le projet est retenu ou non dans l'analyse
Travaux de réalisation de la ligne de tramway Est-Ouest (T2) et des aménagements qui lui sont liés	Nice	Création de la ligne T2 de tramway de Nice qui s'étend sur un linéaire de 11,3 km entre son terminus Est, la station Port/Ile de Beauté, et ses deux terminus Ouest, Nikaïa/Centre Administratif et Aéroport Terminal 2.	03/11/2011	La partie ouest de la nouvelle ligne de tramway a été mise en service en 2018. Les travaux en centre-ville se poursuivent pour une livraison en 2019. Au démarrage des travaux du MIN et du PIA, la totalité de la ligne de tramway sera mise en service. Cet aménagement n'entre pas dans l'analyse des effets cumulés.
Pont rail de la ligne est-ouest du tramway de Nice	Nice	Réalisation d'un ouvrage permettant au tramway de franchir en passage inférieur la voie ferrée Marseille – Vintimille.	11/07/2012	
Exploitation d'un centre de maintenance de tramway	Nice	Il s'agit du centre technique Nikaïa nécessaire à l'exploitation de la ligne de tramway et implanté au niveau du terminus Nikaïa/Centre Administratif.	30/06/2016 (ICPE)	
Projet de renouvellement urbain du quartier des Moulins	Nice	Dans le cadre de la démarche ANRU, le projet comporte la réhabilitation, la démolition et la reconstruction de nombreux logements, bureaux et équipements, ainsi que la création d'environ 76 000 m <sup>2</sup> d'espaces publics sur un espace de 16 ha.	25/08/2011	Le renouvellement du quartier des Moulins est achevé depuis 2018. Cet aménagement est terminé et n'entre pas dans l'analyse des effets cumulés.
A8 : aménagement de la section Saint-Laurent du Var : Nice Saint Augustin	Nice Saint-Laurent-du-Var	Ce projet consiste dans le réaménagement de l'entrée ouest de Nice et comporte une rectification de tracé, l'aménagement du demi-diffuseur de Nice Promenade des Anglais et du diffuseur de Nice Saint-Augustin.	30/11/2010	Cette infrastructure est mise en service. L'aménagement de l'A8 n'est pas pris en compte dans l'analyse des effets cumulés.
Exploitation d'un établissement zoologique dénommé Parc Phoenix	Nice	Actualisation de la demande d'exploitation du Parc Phoenix, au cœur du quartier de l'Arénas.	30/12/2015 (ICPE)	La nature spécifique de ce type d'activité n'induit pas d'interactions avec le projet du MIN et du PIA. cette installation n'est pas prise en compte dans l'analyse des effets cumulés.
Aménagement et exploitation d'un Centre de Tri Haute Performance (CTHP)	Nice	Demande d'exploitation d'un centre de tri situé quartier Saint Isidore.	25/03/2011 (ICPE)	Cet équipement est en cours d'exploitation. Il ne s'agit donc plus d'un projet mais il fait partie de l'état initial de l'environnement. Cet équipement n'entre donc pas dans l'analyse des effets cumulés.
Aménagement de la sortie ouest de la voie Mathis – phase 1	Nice	La phase 1 concerne l'aménagement de la voie entre la sortie de la voie Mathis et l'intersection de la rue Nicot de Villemain et la route de Grenoble (1500m).	01/10/2015	Cet aménagement routier est localisé à l'entrée ouest du centre urbain de Nice (éloigné d'environ 7 km du site d'implantation du MIN et du PIA, à La Baronne). En raison de l'éloignement des deux projets, aucune interaction n'est pressentie. Cet aménagement n'est pas pris en compte dans l'analyse des effets cumulés..

Nom de l'opération	Commune	Projet	Date de l'avis ou arrêté	Raisons pour lesquelles le projet est retenu ou non dans l'analyse
Projet de voie structurante de 40 m de largeur dans la plaine du Var	Nice	Dans le cadre de la phase 1, l'opération comprend l'aménagement sur une largeur de 40 m de deux chaussées de 6 m séparées par la future ligne du tramway, une piste cyclable bidirectionnelle, des trottoirs et stationnements. Cette voie joue le rôle principal de communication et de transports dans la plaine et assure le lien entre les futures zones d'aménagement. Elle accueillera sur son tracé une partie de la ligne de tramway Sud-Nord, entre la Digue des Français et Lingostière. Ce projet constitue l'armature structurante de l'ensemble des projets sur la plaine du Var, sur une longueur d'environ 8 km	07/04/2011	Les travaux sont achevés. Il ne s'agit donc plus d'un projet mais cette voie fait partie de l'état initial de l'environnement et n'entre donc pas dans l'analyse des effets cumulés.
Exploitation et rejet de la Station d'épuration	Saint-Laurent-du-Var	Arrêté préfectoral portant autorisation au titre de l'article L.214-3 du Code de l'environnement pour l'exploitation et le rejet de la station d'épuration de Saint-Laurent-du-Var. Il s'agit de réhabiliter l'unité de traitement des eaux usées urbaines afin de respecter les normes.	01/07/2009	La mise en conformité de la structure de traitement a été réalisée. Il ne s'agit donc plus d'un projet et n'entre donc pas dans l'analyse des effets cumulés.
Construction d'un contre-seuil à l'aval du seuil n°4 sur le fleuve Var	Nice La Gaude	Réalisation d'un contre-seuil (barrage poids en enrochements percolés au béton dans la masse) afin de stopper l'érosion régressive qui menace la stabilité du seuil n°4.	25/07/2008	Cet ouvrage a été réalisé. Il ne s'agit donc plus d'un projet et n'entre donc pas dans l'analyse des effets cumulés.
Confortement de la digue des Français	Nice	Les travaux visent à assurer la résistance de l'ouvrage face au risque de rupture dans un secteur urbain soumis à un fort risque d'inondation.	10/09/2009	Le confortement de la digue des Français a été réalisé. Il ne s'agit donc plus d'un projet et n'entre donc pas dans l'analyse des effets cumulés.
Élargissement du chemin de Crémat	Nice	Élargissement sur environ 750 m avec principalement un profil en travers à 11 m et une zone unilatérale de stationnement en créneau de 2 m de large.	20/06/2011 (avis tacite)	Ces travaux spécifiques et très localisés ne sont pas pris en compte dans l'analyse des effets cumulés.
Régularisation des activités et installations exploitées sous l'enseigne de Nice Matin	Nice	Régularisation d'activités et installations exploitées depuis 1976 (ICPE).	22/03/2010	Ce projet a déjà été réalisé. Il ne s'agit donc plus d'un projet et n'entre donc pas dans l'analyse des effets cumulés.
Aménagement hydraulique du vallon de Lingostière	Nice	Ce projet s'inscrit dans le cadre de la sécurisation de la plaine du Var vis-à-vis du risque inondation, qui fait l'objet d'un Plan d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI).	07/12/2009	Ce projet est réalisé. Il ne s'agit donc plus d'un projet et n'entre donc pas dans l'analyse des effets cumulés.

Tableau 58 : Projets situés à proximité de la zone d'étude

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 296 sur 483

#### 13.4.2 Autres projets connus volontairement pris en compte

D'autres projets d'importance sont identifiés à l'échelle de la Plaine du Var, notamment en rive droite. Il semble opportun de les présenter et d'envisager les principaux effets potentiels de la mise en œuvre de ces projets. Ainsi, l'analyse des effets cumulés est élargie aux autres projets connus, même s'ils ne répondent pas à la définition des projets à prendre en compte au sens réglementaire. Les projets identifiés sont les suivants (ils sont localisés sur la carte suivante) :

- a. Relocalisation de la chambre d'agriculture,
- b. Relocalisation du CREAM : cet équipement a été livré début 2019. Il est intégré dans l'état initial de l'environnement de l'étude d'impact. Il n'est pas pris en compte pour l'analyse des effets cumulés.
- c. Aménagement du secteur Lingostière Sud,
- d. Développement du hameau de la Baronne,
- e. Restructuration du secteur de Sainte Pétronille,
- f. Pôle d'Échanges Multimodal de Carros,
- g. Orientation d'Aménagement et de Programmation « Les Pugets Nord » du PLUm.

### 13.5 PRESENTATION DES PROJETS RETENUS POUR L'ANALYSE

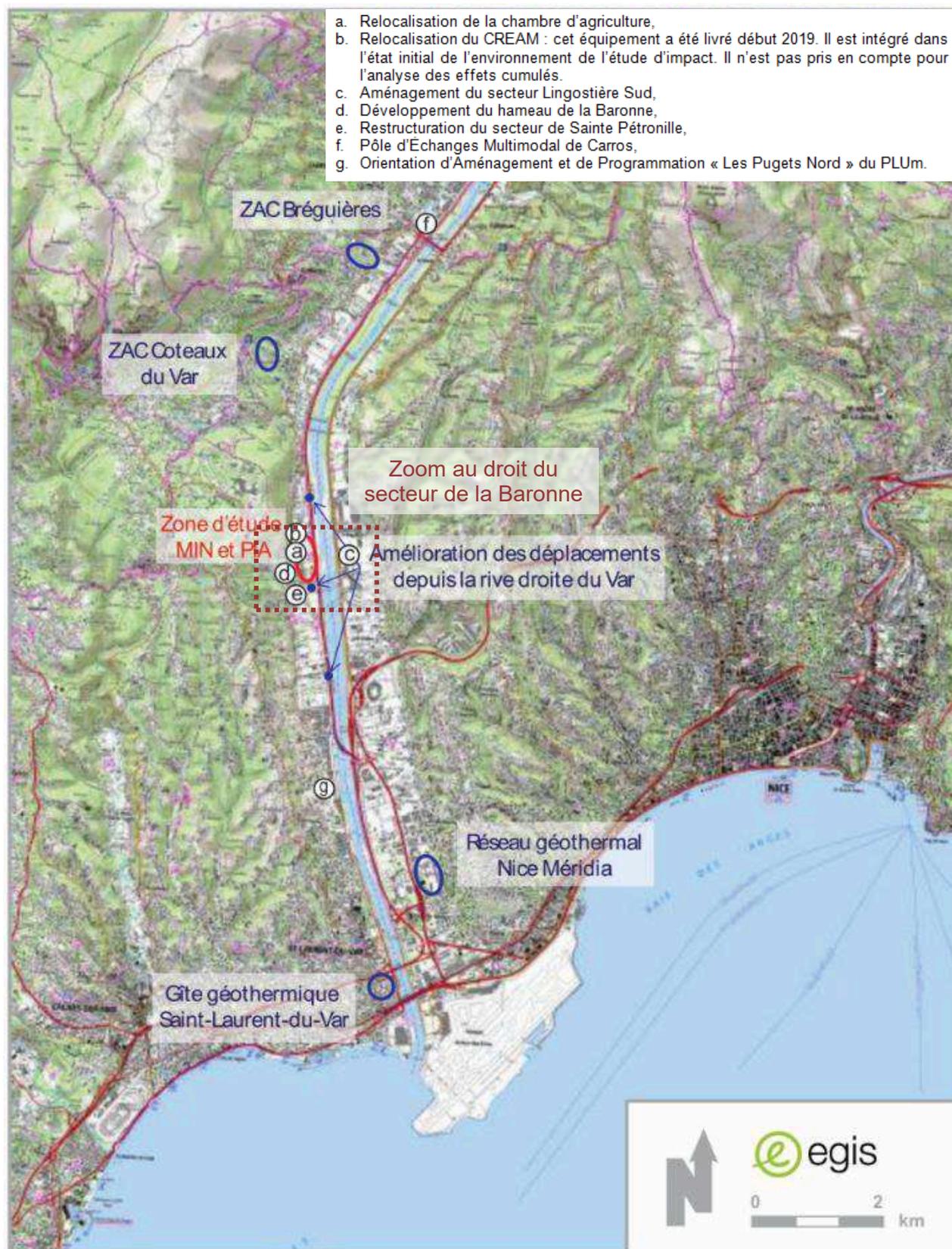


Figure 39 : Localisation des projets retenus

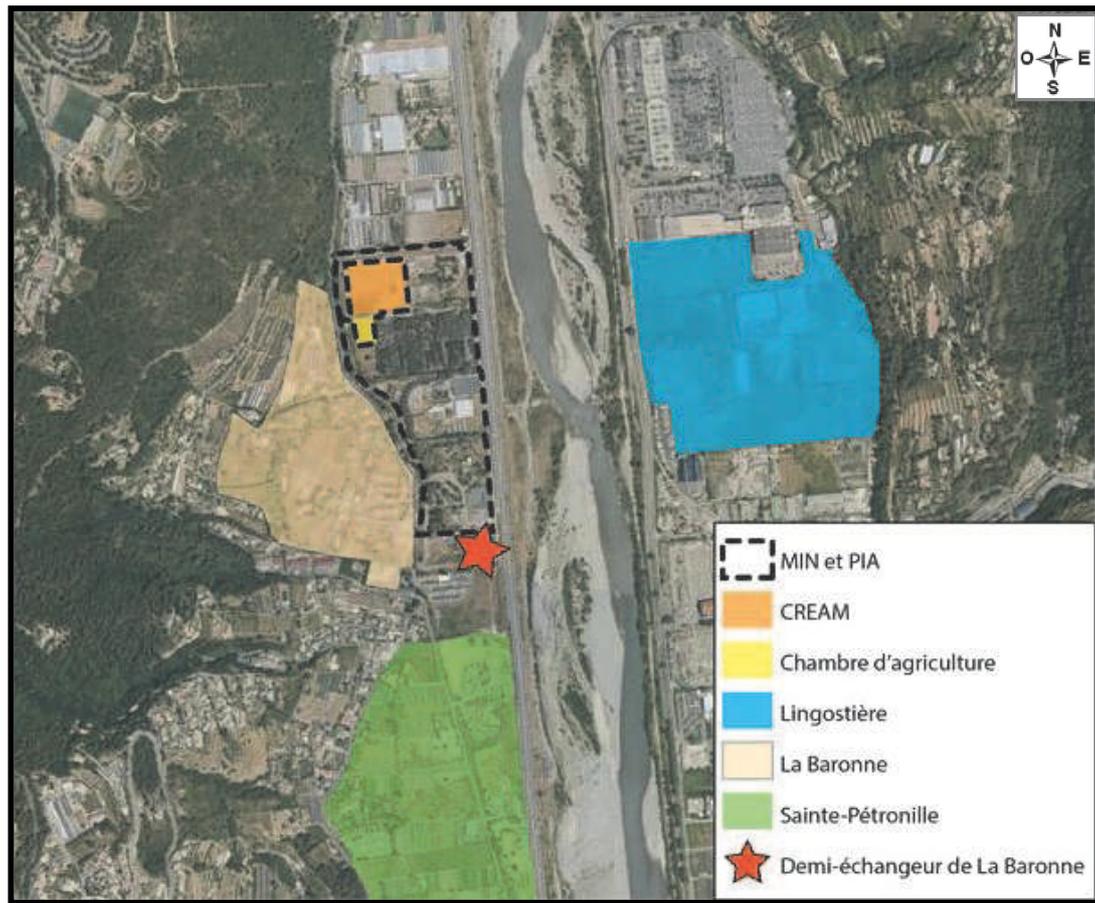


Figure 40 : Zoom des projets retenus dans le secteur de la Baronne

La figure ci-dessous met à jour les différents aménagements prévus au niveau du secteur de la Baronne. En effet,

- La ZAC des Iscles et la chambre d'agriculture présentées dans l'étude d'impact sont, à ce jour, des projets qui ne sont plus d'actualité ;
- Une concertation sur la construction de la ZAC du Hameau de la Baronne sera lancée en 2021
- Le demi-échangeur a été modifié par un projet ne desservant que le MIN et le PIA.

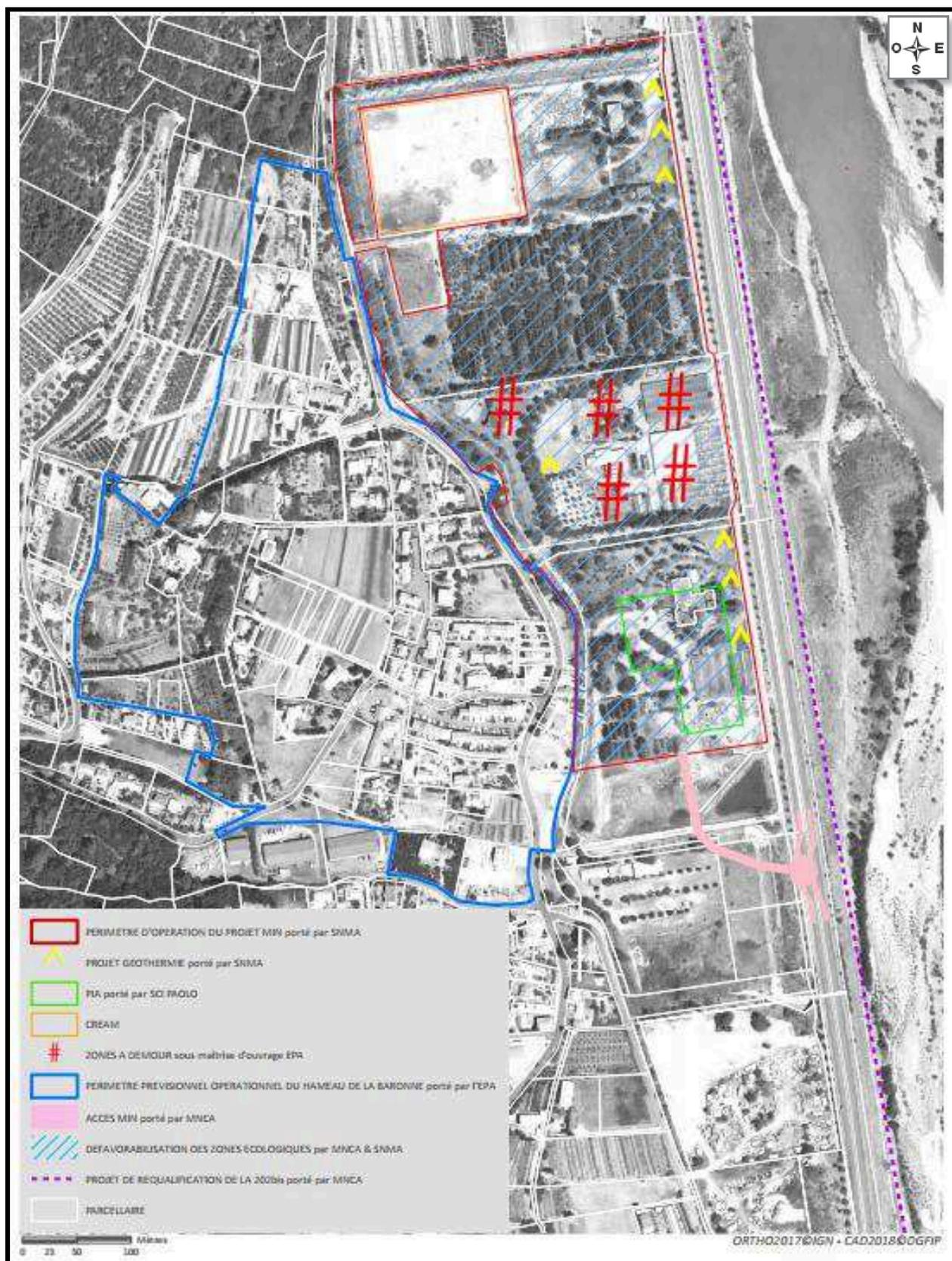


Figure 39 b : Différents aménagements prévus au niveau du secteur de la Baronne

Comme vu au paragraphe 6 de l'étude d'impact partie 1, le planning ci-dessous présente l'organisation temporelle des travaux sur la zone de la Baronne.

	Acteur	3 <sup>ème</sup> trimestre 2020	4 <sup>ème</sup> trimestre 2020	1 <sup>er</sup> trimestre 2021	2 <sup>nd</sup> trimestre 2021	3 <sup>ème</sup> trimestre 2021	4 <sup>ème</sup> trimestre 2021	2022	2023 et après
Période de protection de la biodiversité	/	Mars à fin septembre 2020		Mars à fin septembre 2021 si zone ayant connu une reconquête des espèces – <i>arrêt des travaux long</i>					
Défavorabilisation en amont de la démolition	MNCA	Octobre 2020							
Démolition des équipements présents sur le site	EPA	Octobre 2020 jusqu'au 4 <sup>ème</sup> trimestre 2020							
Défavorabilisation en amont de la construction	SNMA		En lien avec la date de construction du MIN et du PIA						
Construction du MIN	SNMA	Démarrage en Décembre 2020 ou janvier 2021 / dès purges du permis de construire et autorisation environnementale – Durée des travaux 16 mois							
Construction des installations de géothermie	SNMA				Démarrage Avril 2021 – Durée des travaux en lien avec les travaux du MIN d'Azur				
Construction du giratoire – nouveau moyen d'accès	MNCA			Construction					
Construction du PIA	SCI PAOLO			Construction envisagée					
ZAC de la Baronne	EPA (+ retrocession)			Dépôt de l'étude d'impact en 2021					Projet envisagé pour 2023 - 2024

Tableau 58b : Organisation temporelle des travaux sur le secteur de la Baronne

### 13.5.1 Projets connus au sens de la réglementation

#### a. Amélioration des déplacements depuis la rive droite du Var

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 et nécessitant de franchir le fleuve.

La RM6202bis capte la majorité des déplacements en voiture sur la rive droite. Mais, le trafic sur la RM2209 atteint sur certains secteurs près de 10'000 véh/jour.

De très importantes opérations d'aménagement sont actuellement engagées par l'EPA dans le périmètre de l'OIN Eco-Vallée et notamment en rive droite du Var (opération de la Baronne Lingostière, ZAC des Coteaux du Var à Saint-Jeannet, ZAC des Bréguières à Gattières).

En parallèle, les communes et la Métropole ont acté le développement urbain des quartiers de Sainte-Pétronille et des Iscles à Saint-Laurent du Var et de La Baronne.

Ainsi, le nombre de logements va augmenter de l'ordre de 25% à l'horizon 2030, accentuant les difficultés de circulation.

Pour assurer un développement harmonieux et cohérent de la rive droite du Var et afin d'améliorer les déplacements en rive droite du Var, il convient de rééquilibrer les déplacements entre les deux rives du fleuve et de limiter les points de conflit et de congestion routière.

Cela permettra à la RM6202bis d'assurer sa fonction de liaison sur la rive droite, offrira un nouvel équilibre d'accès entre la RM6202bis et la RM6202, l'ensemble des voies de la rive droite du Var bénéficiant d'une baisse de trafic au profit de la RM6202bis, y compris dans la traversée de Saint-Laurent-du-Var, alors que le flux des vallées du Haut-Pays reste sur la RM6202 en rive gauche.

Les études de définition du projet ont abouti à un projet global d'amélioration des échanges intégrant, qui permet de raccorder la RM6202 bis à la RM2209, comprenant le demi-échangeur de La Baronne, deux points d'échange complet sur la RM6202bis : aux Iscles (carrefour Sud) et au droit de l'intersection RM1/RM2209 (carrefour Nord).

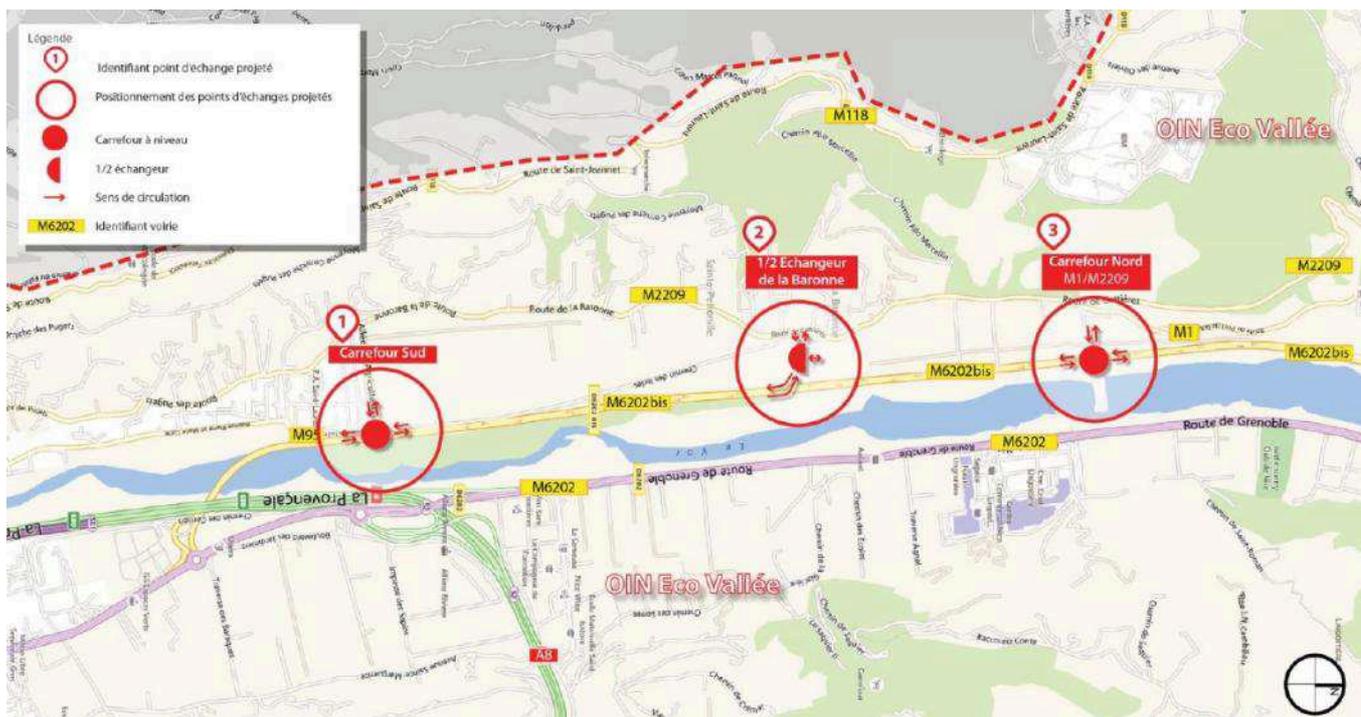


Figure 41 - Synoptique du projet Global (MNCA)

La réduction de la vitesse à 90 km/h sur la RM6202bis participe également à la redéfinition de la façon de se déplacer en rive droite.

Les impacts résiduels identifiés pour ce projet c'est-à-dire les impacts après la prise en compte des mesures et au vu de l'étude d'impact sont les suivants :

- Impacts positifs sur les populations, les activités économiques, les voiries – transports et la sécurité – salubrité publique (amélioration de la desserte des communes de la rive droite du Var et des conditions de déplacements) ;
- Impact négatif faible en phase chantier sur les réseaux : coupure temporaires de réseaux lors de leur dévoiement ;

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 302 sur 483

- Impact négatif faible de l'ambiance sonore : augmentation des nuisances aux abords du projet.

Concernant le milieu naturel, l'étude d'impact (janvier 2019) précise que « *Les inventaires écologiques seront menés ultérieurement dans le cadre des études de conception des carrefours Sud et Nord les impacts de ces deux points d'échange seront ensuite réévalués* ». **Ainsi les conclusions disponibles de l'étude pour le demi-échangeur se basent essentiellement sur les inventaires faits sur le site de la Baronne. L'étude d'impact fait ainsi les bilans suivants :**

- **Flore**

*Le projet n'a aucun impact direct sur la flore en phase exploitation. Les espèces protégées présentes à proximité du projet seront maintenues dans le cadre de celui-ci :*

- *Orchis parfumé hors des emprises du projet,*
- *Alpiste aquatique le long de la RM6202bis évitée dans le cadre de la conception du projet.*

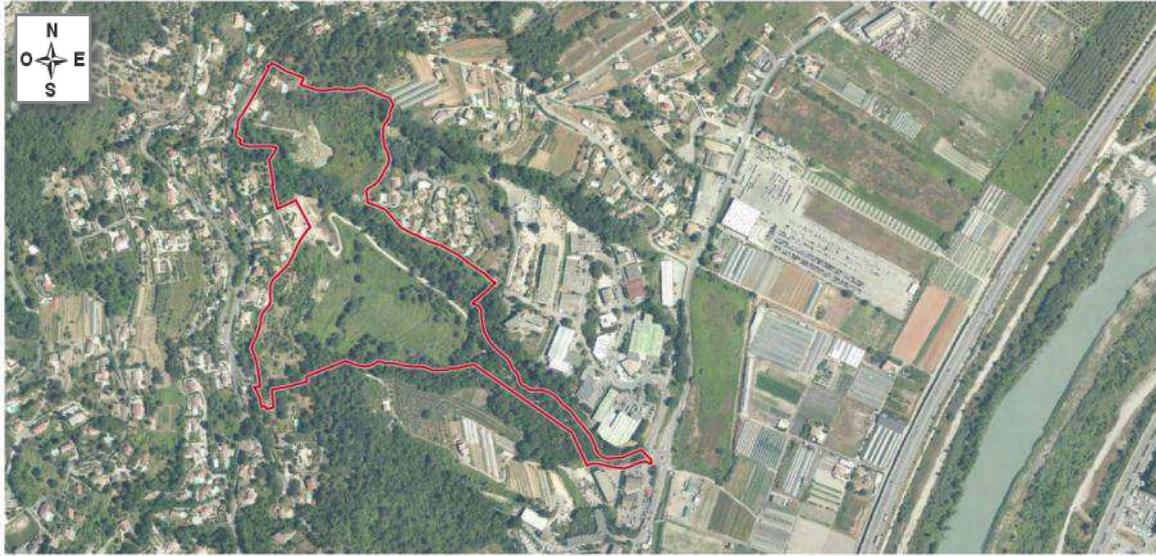
- **Faune**

*Aucune des espèces avifaunistiques de l'annexe 1 recensées dans la Zone de Protection Spéciale « Basse Vallée du Var » n'est présente ou n'a de lien avec l'aire d'étude globale incluant les trois projets concernés. La nature et la mauvaise qualité des habitats au contact de la ZPS sont les raisons qui expliquent cette absence. Il n'en demeure pas moins que la création du demi-échangeur va engendrer des incidences indirectes par le biais de nuisances sonores et lumineuses supplémentaires : impact indirect, permanent et de portée locale En effet le projet en question, notamment la bretelle du demi-échangeur, donne immédiatement sur le Var et est donc susceptible de générer une gêne accrue pour les éventuelles espèces présentes. Le niveau de ce dérangement ne devrait toutefois pas être démultiplié par ces ajouts aux infrastructures existantes car le niveau sonore du trafic actuel est déjà significatif. En phase exploitation, le projet présente donc un impact négatif faible sur la faune. »*

b. ZAC des Coteaux du Var

Sur une superficie de 12 ha, le programme prévisionnel de la ZAC prévoit environ 32 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher, dont 33% de logement locatif social.

**COTEAUX DU VAR | SAINT-JEANNET**



**DOSSIER DE CRÉATION DE ZAC**



Figure 42 - Plan d'aménagement de la ZAC des Coteaux du Var

Les principaux impacts identifiés sont les suivants :

- Impacts en phase chantier : émissions de poussières, nuisances sonores, modifications du trafic, perturbations des perceptions paysagères, production de déchets, risques de pollution...
- Impact négatif faible à modéré sur le milieu naturel : destruction d'individus, destruction et altération d'habitats. Les enjeux les plus importants concernent la flore

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 304 sur 483

(Salicaire-jonc et alpiste aquatique) les invertébrés, les oiseaux (faucon pèlerin et Petit-duc scops, les amphibiens et reptiles (lézard vert occidental, lézard des murailles et rainette méridionale) et les chiroptères).

- Impact faible des émissions lumineuses (éclairage artificiel par LED),
- Impact négatif sur le paysage (modification des perceptions),
- Impacts positifs sur le contexte socio-économique : réponse à une demande de logements forte dans ce secteur, participation à la part de logements sociaux sur la commune en situation de carence avec 33% des logements dédiés,
- Impacts positifs sur l'urbanisation : participation à une urbanisation ordonnée du secteur en évitant le mitage et les constructions éparses, consommatrices d'espaces,
- Impacts négatifs sur la circulation par une augmentation du trafic induit,
- Augmentation des surfaces imperméabilisées compensée par la création d'un réseau de collecte et de rétention/traitement (solutions d'infiltration sur place comme les noues filtrantes et tranchées drainantes, bassins de rétention),
- Augmentation de l'aléa feux de forêt,
- Augmentation de la demande énergétique et des besoins en eau potable.

Concernant le milieu naturel, Ecosphère a réalisé le volet naturel d'étude d'impacts en 2016, résumé ainsi dans un document de conception : « la majorité des enjeux notables se localise dans les vallons. Les boisements présents dans ces derniers (enjeu moyen) ainsi que leurs lisières accueillent de la faune à enjeu et jouent pour elles un rôle fonctionnel important. la zone au Sud de l'étude, présentant les enjeux écologiques les plus importants en termes de déplacement d'espèces, a été largement évitée en positionnant la voirie sur les zones ouvertes en cœur de projet, et les parkings sur des zones moins forestières, évitant ainsi des travaux de défrichement trop importants.

Enfin, évidemment, le fait que le quartier soit non circulé (quartier piéton), permettra de limiter au maximum le dérangement des espèces, et d'assurer un confort optimal pour les habitants, notamment en limitant les nuisances sonores et la pollution locale. »

Le 2<sup>nd</sup> avis MRAe complète : « Un habitat d'espèce d'intérêt communautaire a été identifié sur le site du projet, il s'agit de l'habitat « forêt-galerie de fond de vallon », dans les trois vallons présents. D'une manière générale, les espèces présentes rappellent les vallons obscurs emblématiques de la rive gauche du Var. [...]

- **Flore** : 2 espèces présentant un enjeu fort de conservation ont été recensées : la **Salicaire Jonc**, espèce recensée dans la liste rouge régionale et l'**Alpiste aquatique** ;
- **Invertébrés** : une seule espèce d'enjeu fort a été répertoriée : le **Maillot sud-alpin** et trois espèces d'orthoptères d'enjeu moyen, le **Dolichopode dauphinois**, l'**Ephippigère terrestre** et le **Méconème scutigère** ;
- **Oiseaux** : 50 espèces ont été répertoriées dont 2 seulement présentent un enjeu de conservation notable : le **Faucon pèlerin** et le **Petit-duc scops** ;
- **Amphibiens et reptiles** : seules 2 espèces de reptiles et une d'amphibien ont été recensées : le **Lézard vert occidental**, le **Lézard des murailles** et la **Rainette méridionale** ;
- **Chiroptères** : 8 espèces de chiroptères ont été relevées : la **Pipistrelle commune**, la **Pipistrelle de Kuhl**, la **Pipistrelle pygmée**, la **Pipistrelle de Nathusius**, le **Petit Rhinolophe**, le **Molosse de Cestoni**, le **Vespère de Savi** et la **Noctule de Leisler**. Deux espèces recensées aux abords, d'après la bibliographie, n'ont pas été contactées : le **Minioptère de Schreibers** et le **Grand Rhinolophe**.

Des inventaires complémentaires sur le Lézard ocellé et les chiroptères ont été réalisés en 2017. **Aucune trace ni indice de présence, ni individu de lézard ocellé n'ont été rencontrés lors des prospections complémentaires.**

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 305 sur 483

**Les impacts résiduels étant jugés significatifs sur le boisement du vallon central et notamment son rôle fonctionnel pour les chiroptères ainsi que sur les populations de Salicaire-jonc, le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place des mesures complémentaires compensatoires.**

Par ailleurs, il est prévu :

- de favoriser le maintien voire le développement de l'Alpiste aquatique dans la zone du projet et ses abords, en adéquation avec les orientations du plan local de gestion de l'espèce porté par l'EPA Plaine du Var ;
- d'intégrer la Salicaire-jonc dans la conception des ouvrages hydrauliques et la gestion des écoulements ;
- de rétablir le corridor boisé au nord en faveur des chiroptères. »

### c. ZAC des Bréquières

Le projet s'inscrit dans l'aménagement de la plaine du Var projeté par l'EPA Eco-vallée Plaine du Var. Le secteur des Bréquières est identifié comme un secteur à enjeu de développement, lien entre la plaine du Var et les coteaux.

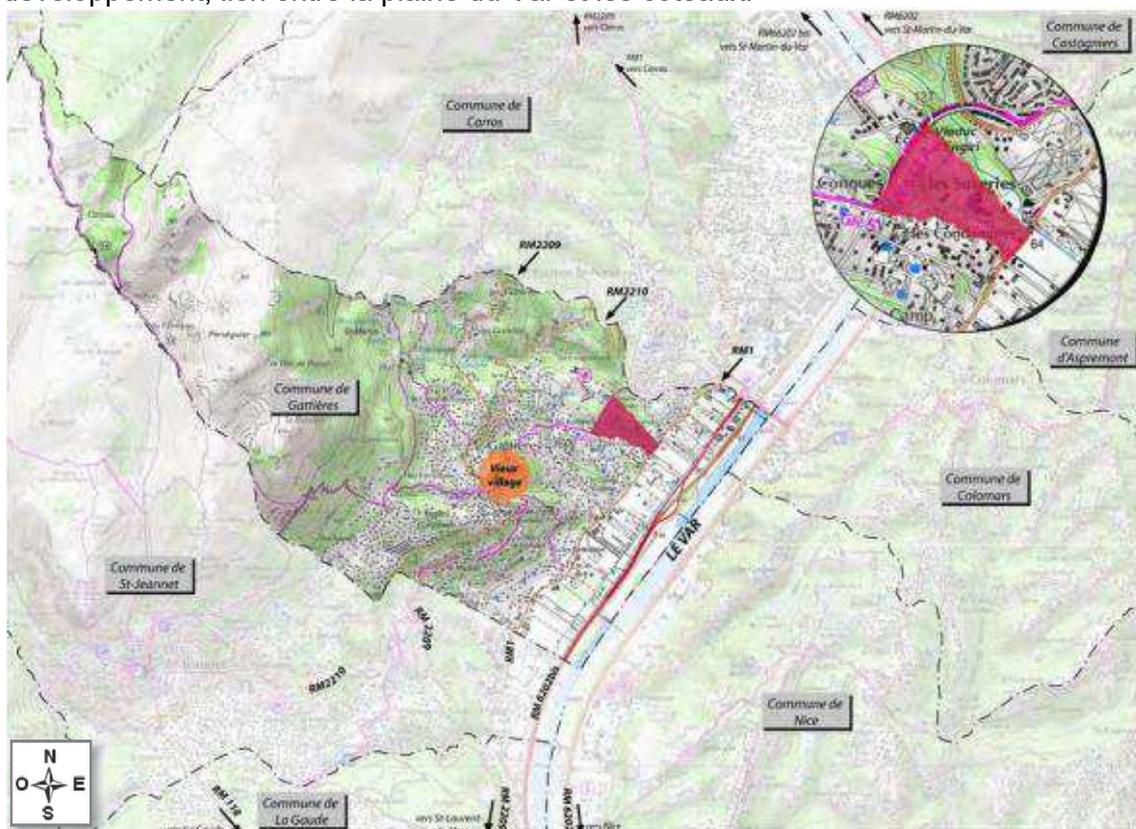


Figure 43 : Localisation de la ZAC des Bréquières

L'opération se situe à 20 km au Nord de Nice, sur la commune de Gattières. La zone est bordée à l'Ouest par le chemin de Provence et à l'Est par la RM1 (route métropole de la Baronne).



Figure 44 - Plan de masse de la ZAC des Breguières

Le programme prévisionnel d'aménagement de la ZAC prévoit sur 9,4 ha, environ 30 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher répartis en logements, équipements, locaux d'activités, commerces et services, répartis comme suit :

- des logements de typologie variées (collectif, intermédiaire, individuel, pour environ 25 000m<sup>2</sup> et dont 35 % de logements sociaux) ;
- des commerces et des services de proximité, de 500 à 600 m<sup>2</sup> ;
- des activités légères d'environ 2 000 m<sup>2</sup>
- une crèche d'environ 750 m<sup>2</sup> ;
- une réserve foncière pour un équipement public d'environ 2 000 m<sup>2</sup>.

Les principaux impacts identifiés sont les suivants :

- Impacts en phase chantier : émissions de GES et de poussières, nuisances sonores, altération temporaire de la qualité paysagère, modification des conditions de circulation, risques de pollution, production de déchets...
- Impacts négatifs sur les surfaces agricoles,
- Augmentation des surfaces imperméabilisées, compensée par la création d'un réseau de collecte et de rétention/traitement,
- Impact négatif faible sur la topographie : terrassements en déblais,
- Impact négatif faible à modéré sur le milieu naturel : destruction d'habitats et d'individus. Les enjeux les plus importants concernent la flore (6 espèces à fort enjeu de conservation), les invertébrés (une espèce à fort enjeu), les reptiles (couleuvre de Montpellier, lézard vert occidental et lézard des murailles), les oiseaux (2 espèces à

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 307 sur 483

enjeu de conservation notable) et les chiroptères (8 espèces recensées). Cinq types d'habitats d'enjeux moyen et assez fort ont été répertoriés : forêt galerie de fond de vallon, chênaie blanche, chênaie verte, pelouses sèches et paroi suintante.

- Augmentation de l'aléa feux de forêt,
- Impact négatif faible sur les déplacements (augmentation du trafic induit),
- Impact négatif modéré sur le paysage : mutation du paysage local,
- Impacts positifs sur le contexte socioéconomique et l'attractivité du quartier : création de logements (350 logements dont environ 120 logements sociaux), accroissement de la population, création d'activités, création d'un éco-hameau avec des commerces de proximité,
- Augmentation de la demande énergétique et des besoins en eau potable.

Concernant le milieu naturel, l'avis de la MRAe du 4 septembre 2018 précise en outre que :

« Les enjeux les plus importants concernent la flore, les invertébrés, les reptiles, les oiseaux et les chiroptères et sont détaillées ci-après :

- **Flore** : 6 espèces présentant un enjeu fort de conservation ont été recensées : la Consoude bulbeuse, la Mousse plane du Portugal, la Lavatère ponctuée, l'**Alpiste aquatique**, la fougère Scolopendre et le Cléistogène tardif ;
- **Invertébrés** : Une espèce d'enjeu fort ont été répertoriées, le Maillot sud-alpin ;
- **Oiseaux** : 33 espèces ont été répertoriées dont 2 seulement présentent un enjeu de conservation notable : l'Hirondelle de rochers et la Martinet à ventre blanc ;
- **Reptiles** : seules 3 espèces de reptiles ont été recensées : la **Couleuvre de Montpellier**, le Lézard vert occidental et le Lézard des murailles ;
- **Chiroptères** : 8 espèces de chiroptères ont été répertoriées : la **Pipistrelle commune**, la **Pipistrelle de Kuhl**, la **Pipistrelle pygmée**, la **Pipistrelle de Nathusius**, le **Petit Rhinolophe**, la **Sérotine commune**, le **Vespère de Savi** et la **Noctule de Leisler**.

Aucune trace ni indice de présence, ni individu de lézard ocellé n'ont été rencontrés lors des prospections complémentaires.

Cinq types d'habitats d'enjeux moyen et assez fort ont été répertoriés sur la zone d'étude : forêt galerie de fond de vallon, chênaie blanche, chênaie verte, pelouses sèches et paroi suintante.

Le projet entraîne une **altération locale des corridors structurés par les boisements des vallons et une perte de fonctionnalité globale sur l'ensemble des boisements et des zones ouvertes périphériques.**

Ainsi la démarche affichée permet de retenir notamment les mesures d'évitement et réduction suivantes :

- **préserver l'intégrité et la fonctionnalité écologique des pelouses sèches** (balisage des pelouses et des lisières de boisement à préserver) ;
- **conserver la fonctionnalité des corridors écologiques**, afin de réduire les impacts directs sur le corridor écologique local par le maintien de la qualité de l'habitat forestier et de l'habitat du Petit Rhinolophe, limiter l'éclairage à proximité de ces zones ;
- réaliser un chantier respectueux de l'environnement et de la biodiversité (formalisation d'une assistance maîtrise d'ouvrage, spécialement dédiée aux problématiques de prise en compte de la biodiversité sur le chantier) ;

Par ailleurs, **il est prévu de favoriser le maintien voire le développement de l'Alpiste aquatique et de la Lavatère ponctuée dans la zone du projet et ses abords, en adéquation avec les orientations du plan local de gestion de l'espèce porté par l'EPA Plaine du Var.**»

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 308 sur 483

#### d. Gîte géothermique à Saint-Laurent-du-Var

Ce projet consiste en un forage géothermique sur le site du Crédit Agricole Provence Côte d'Azur (CA-PCA) de Saint-Laurent-du-Var (distant de plus de 5 km du site d'implantation du futur MIN et PIA). Ce forage est destiné à compléter l'installation déjà existante de captage d'eau dans la nappe phréatique du fleuve Var, nappe phréatique cheminant en particulier dans le sous le sol du Crédit Agricole. Actuellement, il existe « 3 forages » dans l'enceinte du Crédit Agricole qui permettent d'alimenter la station de climatisation / chauffage.

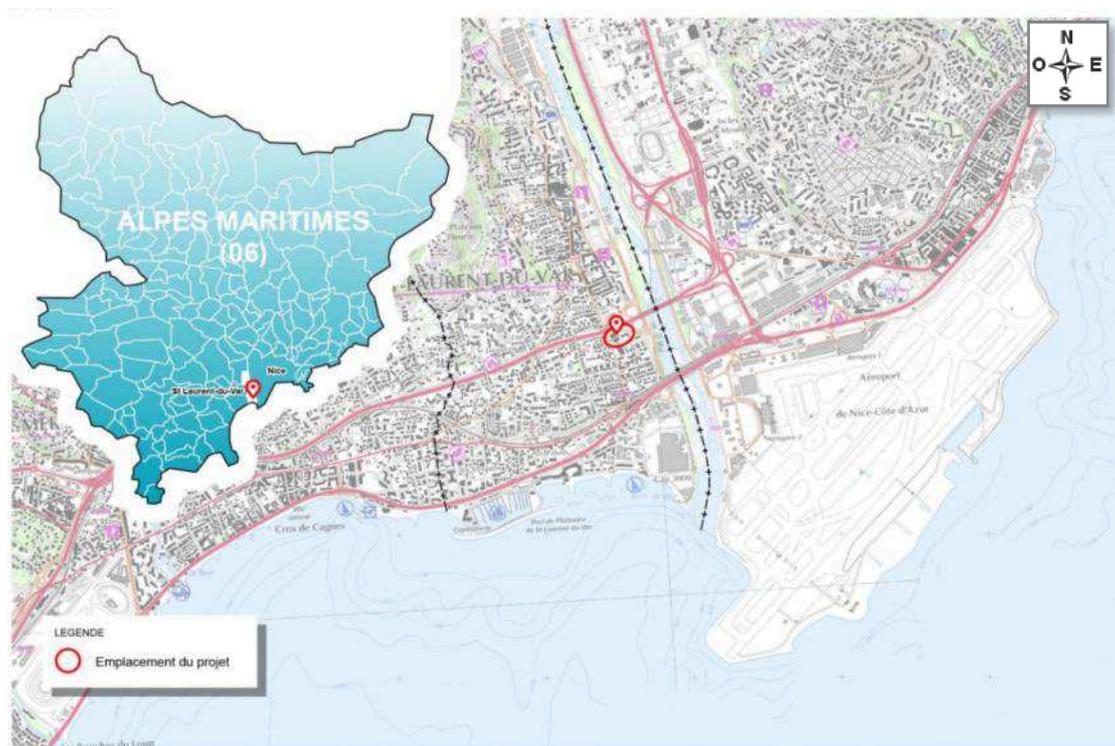


Figure 45 : Localisation des forages géothermiques

Ces 3 forages sont : un forage de pompage dans la nappe phréatique, un forage de réinjection de l'eau pompée après être passée dans les échangeurs de l'installation de climatisation / chauffage et un 3ème forage piézomètre. Les capacités actuelles du forage de pompage ne permettent de satisfaire qu'une partie des besoins de climatisation / chauffage pour l'ensemble des bâtiments du CA-PCA.

Dans le cadre de la modernisation des bâtiments du Crédit Agricole à Saint-Laurent du Var, il est envisagé la mise en place d'un système de géothermie fonctionnant sur les eaux de nappe des poudingues pliocènes de la basse vallée du Var pour le rafraîchissement et le chauffage de 3 bâtiments.

Afin d'alimenter les échangeurs de chaleur, des pompes immergées injecteront de l'eau vers l'échangeur depuis un réseau foré. Ces pompes alimenteront également le système d'arrosage du site. L'eau de retour sera évacuée dans deux forages dans une limite de pression d'eau qui sera fixée. Si cette limite est atteinte, l'eau sera évacuée dans le réseau d'eau pluviale.

L'augmentation du débit prélevé est justifiée par le fait de produire maintenant pour les 3 bâtiments présents sur le site, contre un seul bâtiment à l'heure actuelle.

Le pompage se fera dans la nappe d'eau souterraine FRDG396 Alluvions de la basse vallée du Var.

	<b>Le Nouveau MIN d'Azur</b>	Juin 2020
	<b>ETUDE D'IMPACT – Partie 2</b>	Page 309 sur 483

Les principaux impacts identifiés pour ce projet sont les suivants :

- Impacts faibles en phase chantier : risque de pollution accidentelle de la ressource en eau, nuisances sonores...
- Impact faible sur les eaux souterraines : absence de pollution, modification non significative du niveau de la nappe et de sa température, impact limité sur la nappe d'accompagnement du Var lors de la réinjection
- Impact positif sur la consommation d'énergies non renouvelables avec le développement d'énergies renouvelables.

**Concernant le milieu naturel, le site du projet en tant que tel n'abrite que des espèces végétales anthropiques et des espèces animales communes caractéristiques des zones urbaines.** Le dérangement lié à la proximité immédiate de l'autoroute A8 limite toutefois la présence de cette faune ordinaire. **Les espèces d'oiseaux caractéristiques de la ZPS du fleuve Var peuvent occasionnellement survoler le site mais ne l'utilisent ni comme gîte, ni comme site de reproduction ni comme site d'alimentation.**

e. Réalisation d'un réseau géothermal à Nice Méridia, projet de permis d'exploitation de gîte géothermique et autorisation de forage

Ce projet a pour objectif de doter l'éco quartier Nice Méridia d'un réseau géothermique pour chauffer et refroidir le quartier.



*Illustration 1 : Périmètres du secteur de Nice Méridia.*

Figure 46 : Périmètre du secteur du projet de réseau géothermique